

Eén OV-netwerk in de Noordvleugel

En zeven wissels die daarvoor in de goede
stand moeten komen

17 januari 2018

ROVER

Zeven wissels die in de goede stand moeten komen

Rover maakt zich grote zorgen over het OV-netwerk in de Noordvleugel. De netwerkontwikkeling houdt de vraag niet bij. Erger nog: er is geen samenhangend plan voor de Noordvleugel. Terwijl juist voor OV-netwerken geldt dat het geheel méér is dan de som der delen.

In de verder verstedelijkende Randstad moet het openbaar vervoer – samen met de fiets – een veel grotere rol gaan spelen. De economische groei, vooral in de Noordvleugel, maakt de urgentie nog groter. De mobiliteit staat hier nu al onder druk: op het spoor, bij metro, tram en bus en op de weg. Opvangen van de groei via meer autoverkeer is geen optie, zeker niet in en rond de grote woon- en werkconcentraties in de Randstad.

Er is een OV-Toekomstvisie voor 2040 in de maak. Het rapport moet deze zomer klaar zijn. Maar intussen gaat de plan- en besluitvorming over lopende projecten inzake mobiliteit en ruimtelijke ordening zijn eigen gang. Daarbij staat een aantal wissels volgens Rover niet in de goede stand.

Met deze notitie wil Rover bereiken dat deze wissels snel in de juiste stand komen. Dit in het belang van een optimale ontwikkeling van het OV-netwerk, als onmisbare levensader voor de Noordvleugel. Hier wil Rover graag ook in het vervolg een constructieve bijdrage aan leveren.

Dit vindt Rover dringend nodig:

1. Eén OV-netwerk voor de reiziger, ook in informatie en tarieven.
2. Meer rechtstreekse verbindingen: tussen knooppunten en over knooppunten heen.
3. Visie op treinconcepten van morgen.
4. Vrije baan voor HOV-bus.
5. Vlot en makkelijk kunnen overstappen.
6. Een grote rol voor het OV in het beleid van overheden, in samenhang met Ruimtelijke Ordening.
7. Regie en samenhang in plan- en besluitvorming.

Voor het netwerk dat de Noordvleugel hard nodig heeft.

1

Eén OV-netwerk voor de reiziger

Rover wil een wervend en gemakkelijk bruikbaar OV-netwerk. Dat begint met overzichtelijkheid voor de gebruiker. Er lopen nu scherpe scheidslijnen tussen de netwerken, vooral die van NS en andere modaliteiten. Dat is niet waar reizigers om vragen. Reizigers willen het OV-netwerk als één geheel ervaren en gebruiken, zonder daarin te worden gehinderd door concessiegrenzen.

De hinderlijkste scheidslijnen zijn er bij tarieven en reisproducten. Zeker bij gecombineerd gebruik van trein en metro/tram/bus. Zo'n reis met overstap is daardoor veel duurder dan dezelfde reis binnen één modaliteit. Forenzen moeten aparte abonnementen aanschaffen, bij verschillende (digitale of bemenste) loketten. Deze 'boete' op een overstap tussen metro/tram/bus en trein is niet alleen een kostenpost voor reizigers, zij staat ook een succesvolle optimalisatie van het totale OV-netwerk in de weg.

Hier ligt één van de hoofdoorzaken van het gebrek aan succes van het aantakmodel bus-trein in Breukelen. Elders in het land is zo'n 'visgraatmodel' wél een succes. Dat succes leunt altijd op twee pijlers: (1) prima aansluitingen tussen bus en trein, (2) doorgaande tarieven en abonnementen.

OV-bedrijven zijn vaak sterk gericht op het eigen concessiegebied. Zij hebben de behoefte zich te profileren met hun eigen merk, zich te richten op het opbouwen van relaties met hun eigen klanten, en bij de tarieven en reisproducten te optimaliseren binnen hun eigen netwerk, voorzover de concessievoorwaarden dit toestaan. De gewenste integraliteit van het OV-netwerk voor de gebruiker ontstaat dus allesbehalve vanzelf. Ook al pakt integraliteit per saldo mogelijk ook gunstig uit voor de vervoerders.

Niemand 'gaat' over het totale OV-net in al z'n aspecten. De overheid moet zijn rol nemen, als concessieverlener (landelijk en regionaal) of als systeemverantwoordelijke voor het OV.



Eén Noordvleugelnetwerk in informatie

- Overkoepelende presentatie van het netwerk (op de verschillende schaalniveaus van het OV)
- Gezamenlijke berichten over veranderingen
- Gezamenlijke informatiepunten

Eén Noordvleugelnetwerk in tarieven

- Bij overstappen tussen metro/tram/bus en trein geen 'dubbel opstaptarief'
- Korte afstanden met de trein naar rato van ritlengte berekenen i.p.v. als reis van 8 km
- Integrale abonnementen voor trein, metro, tram en bus
- Gezamenlijke servicepunten

In Nederland betekende de komst van de OV-chipkaart één gezamenlijke 'drager van reisrecht' die overal in het openbaar vervoer kan worden gebruikt. Een mooie ontwikkeling, maar het reisrecht zélf – tarieven, abonnementen – is juist meer gedesintegreerd geraakt sinds het papieren tijdperk. Gezamenlijke abonnementen voor trein en metro/tram/bus zijn afgeschaft, evenals de acceptatie van het regionaal tarief op de trein binnen Amsterdam. In grote agglomeraties in o.a. Duitsland is de gezamenlijkheid van tarieven juist een middel om meer reizigers tot gebruik van het OV-netwerk te verleiden.



2

Meer rechtstreekse verbindingen

Rover wil dat het OV-netwerk overall rechtstreekse verbindingen krijgt waar het vervoerkundig gewenst is. Recente analyses tonen het belang van rechtstreekse verbindingen tussen de vijf Amsterdamse 'poorten' en Schiphol met de regionale knooppunten in de Noordvleugel, vice versa.

Enkele cruciale conclusies uit de vervoeranalyse en ontwikkelagenda spoor van de Metropoolregio Amsterdam:

- 85% van de verplaatsingen in de Noordvleugel (OV en auto) speelt zich af binnen het kerngebied van de metropoolregio.
- De OV-reistijd is veelal niet concurrerend met de auto.
- De modal split OV is vooral buiten Amsterdam laag.
- De vijf Amsterdamse 'poorten' en Schiphol moeten beter worden verbonden met de regionale knooppunten.

De opgave voor het spoor moet dan zijn om de modal split OV omhoog te brengen door deze bulk van verplaatsingen meer te faciliteren, o.a. met betere verbindingen met de poorten.



Waarbij opvalt dat het gebied ten westen van Amsterdam nu direct is verbonden met slechts twee poorten.

In het handelen van NS en ProRail staat de PHS-corridor Alkmaar-Utrecht nog steeds voorop, net als de OV SAAL-corridor Schiphol-Lelystad. Alle andere relaties worden hieraan ondergeschikt gemaakt. Logistieke in plaats van vervoerkundige voorkeuren bepalen vervolgens het knippen of doorverbinden op de rest van het net. Rover wil dat NS en ProRail van het ministerie van IenW een duidelijke opdracht krijgen om rechtstreekse verbindingen vanuit de hele regio met Amsterdamse poorten tot stand te brengen. Dit zal op bepaalde punten afwijken van PHS-beginselen.

Rover bepleit het rechtstreekse (rechter) model

Onderstaande kaartjes zijn een illustratie van wat wij bedoelen – zonder onderscheid tussen treinsoorten, zoals Intercity's, Sprinters of toekomstige metropolitane stop- en sneltreinsoorten.



Rover wil dat het ontwerp van het netwerk zo veel mogelijk doorgaande verbindingen over drukke knooppunten heen biedt. Argumenten hiervoor zijn:

- Minder overstappen voor reizigers. Zeker wanneer een cross-platform-overstap onmogelijk is, betekent een overstap comfort- en tijdverlies. Dit is terug te zien in vergelijkend onderzoek naar het gebruik van overstap- en doorgaande verbindingen. De laatste trekken duidelijk meer reizigers.
- Minder zware loopstromen op stations. Overstappers vormen een extra belasting voor de capaciteit van perrons, (rol)trappen, liften en verdere looproutes.
- Doorgaande in plaats van kerende treindiensten betekenen kortere stationnementstijden en minder gecompliceerde treinbewegingen, dus een efficiënter gebruik van de spoorcapaciteit.

De spoorsector blijft vanuit logistiek perspectief sterk gericht op het corridorsgewijs inrichten van het spoornetwerk, ten koste van rechtstreekse verbindingen.

Rover wil dat het toewerken naar hogere treinfrequenties het bieden van belangrijke rechtstreekse verbindingen niet in de weg staat. Het is beter te investeren in mogelijkheden om op toeleidende trajecten meer treinen te laten rijden dan in het verder oprekken van perrons om meer kerende treinen mogelijk te maken. Aanpassing van emplacements ten behoeve van doorgaande treinbewegingen is beter voor de reiziger en beter voor een efficiënte en betrouwbare benutting van infrastructuur, materieel en personeel.



PHS-beslissing Groot-Amsterdam

Over de verbouwing van Amsterdam Centraal wordt zeer binnenkort een beslissing genomen ten behoeve van het Project Hoogfrequent Spoor (PHS) op de corridor Alkmaar-Utrecht. Rover constateert dat de railinfrastructuur daarbij zó dreigt te worden ingericht dat rechtstreekse treindiensten tussen het gebied ten westen van Amsterdam en de Amsterdamse 'poorten' aan de zuidoostzijde definitief onmogelijk worden. Zo'n rechtstreekse verbinding is juist sterk gewenst om Zuid-Kennemerland en Haarlem en de IJmond beter met Amsterdam te verbinden.

Een nieuw voorstel is het reserveren van de Westtak voor een 'Airportsprinter'. Een treinsoort met meer metro-achtige kenmerken is in het metropolitaan vervoer op zichzelf een goed idee. Het lijkt ons echter geen goed idee om hiervan een klein eilandbedrijfje te maken. Dit betekent meer kerende treinen en extra overstappen voor reizigers in Amsterdam CS, Zaandam en Hoofddorp, plus een kwetsbaarder wordende treindienst in de Hemptunnel.

3

Visie op treinconcepten van morgen

Rover wil dat de rail – de ruggengraat van het OV-netwerk – frequente, snelle en rechtstreekse verbindingen biedt. Dat is niet alleen een kwestie van infrastructuur, maar ook van de treindiensten die erop rijden. De traditionele tweedeling Intercity/Sprinter en de bijbehorende eigenschappen dateren uit de vorige eeuw en zijn aan herziening toe.

In recente rapporten duikt de 'Airportsprinter' of 'S-Baan' op. Dit lijkt op een eerste aanzet tot vernieuwend denken, al staat er weinig uitwerking bij. Ook ontbreekt nog een visie die breder en verder strekt dan een specifieke oplossing voor een urgent wordend lokaal probleem. Uit nood geboren, dreigt het concept 'Airportsprinter' zo een lokale gelegenhedsoplossing te blijven: een eilandje in het spoornetwerk rond Amsterdam, met extra overstappen in Amsterdam Centraal, Zaandam en Schiphol.

Het netwerk van de toekomst vereist een échte nieuwe visie op treinconcepten en producteigenschappen. Bijvoorbeeld:

Metropolitane stoptrein

- Referentiemodel: S-Bahn, RER
- Korte stationnementstijden
- Hoge frequenties
- Geen conducteurs
- Verhouding zit-/staanplaatsen circa 50/50

Metropolitane sneltrein

- Referentiemodel: Regional-Express
- Snelle verbindingen vanuit regio met poorten
- Hoge frequenties
- Verhouding zit-/staanplaatsen circa 80/20

Intercity

- Snelle verbindingen met weinig stops
- Schaalniveaus: brede Randstad, (inter)nationaal
- Redelijke, niet per sé hoge frequenties
- Comfort, altijd kunnen zitten



- Met een **metropolitane stoptrein** ontstaat ruimte voor meer treinen: op het spoor én in het exploitatiebudget. Voor stadsgewestelijke netwerken met hoge frequenties en veel stations is het huidige Sprinterconcept te traag en te duur. De traagheid zit vooral in de stationnementstijden. Vergelijk het paralleltraject Amsterdam Amstel–Holendrecht: in bijna hetzelfde tijdsbestek bedient de metro hier vier stations méér dan de Sprinter. De exploitatiekosten van de Sprinter zijn hoger doordat elke trein met minstens twee personeelsleden wordt gereden, tegen één personeelslid bij de metro. We moeten dus toe naar een efficiënter, metro-achtig bedieningsconcept zoals de S-Bahn in Duitstalige landen of de RER in Île-de-France.
- Het overbruggen van grotere afstanden in de regio is de taak van de **metropolitane sneltrein**. Hij is sneller en comfortabeler dan de **metropolitane stoptrein**. Met een van lijn tot lijn goed afgewogen mix van stoppen en doorrijden verbindt hij de regionale knooppunten rechtstreeks met zo veel mogelijk Amsterdamse 'poorten'. Eigenlijk bestaat dit model al op een aantal routes onder de naam Intercity. De regionale **sneltrein** is ook te overwegen op langere verbindingen die nu alleen met Sprinters worden bediend.
- De **Intercity** gaat zich weer meer richten op comfort en snelheid over langere afstanden, met weinig stops. De aansluitingen op **regionale sneltreinen** zijn optimaal.

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

4

Vrije baan voor HOV-bus

Rover beschouwt railvervoer als de ruggengraat van het OV-netwerk. Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) heeft deze rol waar (nog) geen railinfra is. OV per rail heeft de beste concurrentiepositie ten opzichte van de auto, maar met HOV per bus op vrije banen kan vaak een goede snelheid en betrouwbaarheid worden bereikt. Buiten de steden verzorgen R-net-buslijnen een aantal hoofdverbindingen met zware vervoersstromen. Gelede of dubbeldeks bussen rijden daar in de spits nu al vaak om de 5 minuten.

Rover ziet dat de R-net-bussen steeds vaker vastlopen in files, daar waar zij geen vrije baan hebben. Bussen met 100 tot 200 reizigers aan boord kruipen en staan in een zee van voertuigen waar gemiddeld één persoon in zit. Dit past niet bij de zware taak die HOV vervult. Een voorbeeld is R-netlijn 346, die met dubbeldekkers via de A9 tussen Amsterdam Zuidas en Haarlem rijdt, in de spits iedere 5 minuten. Bij congestie van het autoverkeer lopen de bussen al meteen vast in Amsterdam Zuid en op de snelweg. Het gebruik van stukjes vluchtstrook biedt steeds minder soelaas, hoewel het op de A1 en A6 goed gaat. Lijn 346 verdient het predikaat *R-net* niet meer door de grote vertragingen en de daardoor onbetrouwbare dienstuitvoering.

Doorstroming en regelmaat van de bus moeten beter

- Het veilig en ongestoord medegebruik van vluchtstroken staat onder druk. Neem dit bij verbouwing van snelwegen als ontwerpopgave mee in de planvorming.
- De beste oplossing is het creëren van echte vrije busbanen. Overheden en Rijkswaterstaat moeten hier meer werk van maken op relaties waar trein en tram/metro geen goed alternatief bieden.
- Bij zware vervoersstromen moet op termijn aan HOV per rail gedacht worden. Een busbaan kan daar een voorloper van zijn, maar daar moet bij de aanleg dan al wel rekening mee worden gehouden.

Tot de te verbeteren zware HOV-schakels behoren diverse verbindingen in het gebied Amstelland-Meerlanden, met lijnen naar Schiphol, Haarlem en Amsterdam Zuidoost. Naar het Gooi loopt R-netlijn 320 regelmatig vast op de A1.

Ontbrekende schakels

De bus zal een steeds zwaardere taak krijgen op ontbrekende schakels in het railnet. In uitbreiding van het railnetwerk – trein, metro, (snel)tram – is en wordt in de Noordvleugel immers relatief weinig geïnvesteerd, zowel in vergelijking met het wegennetwerk als met vergelijkbare buitenlandse agglomeraties. Het meeste OV-geld ging en gaat naar versterking van het bestaande spoornetwerk en naar een stedelijke metroverbinding binnen de A10-ring. De verlenging van de metrolijn naar Uithoorn is voorlopig de laatste railuitbreiding. Het is dringend nodig dat uitbreiding van het railnetwerk weer op de agenda komt.

5

Vlot en makkelijk kunnen overstappen

Rover wil dat reizigers op OV-knooppunten vlot en gemakkelijk kunnen overstappen in een prettige omgeving. Dit geldt zowel voor overstappen binnen de OV-keten als voor overstappen tussen OV en fiets.

Overstappen is een onvermijdelijk onderdeel van ieder massatransportsysteem. Geen enkele overstap is voor reizigers leuk, maar er is wel een groot verschil tussen gemakkelijke en ongemakkelijke overstapsituaties. Voor de reiziger is de overstapkwaliteit een belangrijke factor in de mate van appreciatie van het OV.

Rover wil dat er meer en systematisch aandacht komt voor het ontwerpen en bewaken van een goede overstapkwaliteit.

Meer aandacht voor overstapkwaliteit

- Bij het OV-netwerkontwerp moet niet alleen naar de *kwantiteit* van overstapbewegingen worden gekeken, maar ook meer naar de *kwaliteit* ervan.
- Bij herinrichting van stations en stationsomgevingen moet overstapkwaliteit zwaarder meewegen dan nu het geval is. De hoofdfunctie van een OV-knooppunt is immers het optimaal faciliteren van overstappen.
- Overstapkwaliteit is niet alleen een zaak van NS en ProRail binnen het stationsgebied. Het is ook een zaak van de gemeente als verantwoordelijke voor de stationsomgeving.

Rover waarschuwt hiernaast voor overconcentratie van reizigersstromen op 'mega'-OV-knooppunten. De belasting daarvan kan zó groot worden dat de kwaliteit van het OV er te sterk onder gaat lijden en goede oplossingen steeds moeilijker worden.

Amsterdamse voorbeelden van slechte overstapkwaliteit

- Amsterdam Centraal laat zien dat het zorgen voor een attractief station niet hetzelfde is als bieden van een vlotte en gemakkelijke overstap. Het CS is een monumentaal en sfeervol station met veel winkeltjes en andere voorzieningen. Maar het biedt een beroerde overstapkwaliteit voor wie alleen vlot en gemakkelijk van A naar B wil. Het is er in de spits overmatig druk. De perrons zijn erg lang en worden nog langer, met vaak grote afstanden tussen de treinposities en de trappen, onbeschut tegen regen en wind.
- Bij Sloterdijk is het tram-/busstation in 2010 verplaatst van het voorplein naar een doodse vlakte onder viaductpijlers, omdat andere belangen voor gingen. De looproute tussen trein/metro en tram/bus loopt nu door onoverzichtelijke spelonken. Uiteindelijk kwam op het voorplein een groenvoorziening. De internationale bussen staan op een viaduct bij kale haltes zonder beschutting.
- Bij Amsterdam Zuid stonden tram en bus oorspronkelijk dichtbij de trein. Ondanks de sterk gegroeide overstapstromen staan zij nu veel verder weg, op een viaduct aan de andere kant van het 'stationsplein' waarbij ook nog autorijbanen moeten worden gekruist. Gepland is dat de tram- en bushaltes ver uiteen komen te liggen aan weerszijden van het ringwegviaduct, met mogelijk een onhandige looproute voor overstappers bus-tram via chipkaartpoortjes van NS en GVB.

Effecten van overconcentratie op één knooppunt:

- Overstappers krijgen teveel hinder van grote drukte en lange loopafstanden, zowel binnen het knooppunt als tussen OV en fiets.
- Aan de behoefte aan fietsparkeren kan fysiek en financieel steeds moeilijker worden voldaan.
- Fietsroutes naar het station raken op drukke uren overbelast.

In de Noordvleugel is Amsterdam CS een duidelijk voorbeeld van overconcentratie. Het verlengen en verbreden van perrons en Oosttunnel lost dit onvoldoende op. Op Amsterdam Zuid dreigt hetzelfde probleem. Rover bepleit daarom meer aandacht voor voorkoming en niet alleen voor genezing van deze kwaal.



Voorkomen van overconcentratie op 'mega-knooppunten'

- Optimaliseer het OV-netwerkontwerp intermodaal, d.w.z. zowel voor de reistijd bij integraal gebruik van het OV als voor de combinatie fiets-OV.
- Zorg voor spreiding van OV-knooppunten met een attractief aanbod van OV-verbindingen. Dat kunnen ook kleinere stations zijn.
- Houd rekening met de mogelijkheden van (bestaande of nieuwe) goede fietsroutes en stallingsvoorzieningen.

Op OV-knooppunten die niet 'mega-druk' en 'mega-groot' zijn is een snelle en gemakkelijke overstap vaak makkelijker te realiseren. Ook van en naar de fiets. Een dichterbij liggend en makkelijker bereikbaar station mag het voor de fietser niet te snel verliezen van een mega-OV-knooppunt.

6

Een grote rol voor het OV in het RO-beleid van overheden

Rover wil dat het OV op de juiste waarde wordt geschat voor de ruimtelijke en economische ontwikkeling van de Noordvleugel. Er ligt een enorme woningbouwopgave, merendeels in het gebied van de Metropoolregio: zo'n 250.000 woningen tot 2040. De economie kan zich alleen goed ontwikkelen bij een prima bereikbaarheid van wonen, werken, onderwijs en recreëren. Alleen een goed ontwikkeld OV-netwerk biedt, samen met de fiets, de mogelijkheid zuinig om te gaan met de ruimte. In de stedelijke omgevingen wordt zo de massale mobiliteit op een verantwoorde manier mogelijk gemaakt.

De kosten van investeringen en exploitatie van het OV moeten in samenhang worden gezien met het grotere belang van een goede economische, ruimtelijke en sociale ontwikkeling van de Noordvleugel. Niet alle baten van het OV zijn eenvoudig in geld uit te drukken. Maar de economische en maatschappelijke schade van vastlopende mobiliteit en ruimtelijke ordening kan enorm zijn.

Rover denkt dat de samenwerking van provincie, lokale en rijksoverheid op twee hoofdpunten vatbaar is voor verbetering.

Meer gezamenlijkheid van overheden op twee vlakken

- Zorgvuldige afstemming van beleid inzake RO en OV. Toets bij ruimtelijke planvorming of grote woon- en werklocaties goed ontsloten worden door bestaande of concreet geplande OV-bereikbaarheid. En maak de realisatie van de locatie hiervan afhankelijk.
- Neem gezamenlijk de verantwoordelijkheid voor de financiering van investeringen in een versterkt OV-netwerk voor de Noordvleugel.

Daarnaast dienen overheden, elk op hun niveau, verantwoordelijkheid te nemen voor voldoende ruimte, doorstroming van openbaarvervoerverbindingen, parkeerbeleid

en inrichting van OV-knooppunten op een manier die in deze notitie is bepleit.

7

Regie en samenhang in plan- en besluitvorming

Rover wil dat er samenhang komt in de OV-netwerkontwikkeling in de Noordvleugel en de besluitvorming daarover op korte en lange termijn.

Hiervan is nu geen sprake. In de afgelopen jaren is een veelheid aan afzonderlijke studies en projecten geïnitieerd. Sinds kort studeren alle betrokken partijen op een regionaal OV-Toekomstbeeld voor 2040, maar het valt buiten de opdracht van dat project om uit te stippelen hoe die partijen samen gaan werken aan de realisatie en in welke stappen.

De veelheid aan studies toont aan dat rijk, provincies, MRA, Vervoerregio Amsterdam, vervoerbedrijven en ProRail elk eigen gedachten en belangen hebben. De concessiesystematiek, maar ook de afhankelijkheid van eigen infrastructuur voor trein en HOV, maakt het onmogelijk om voor de hele Noordvleugel een langetermijnvisie en strategie van de afzonderlijke vervoerbedrijven te verwachten. Hun samenwerking wordt bovendien belemmerd door het in concurrentie bieden op concessies. Een vervoerder gaat ook niet investeren in voorzieningen die de concessieperiode ver te boven gaan of in verbindingen die nadelig uitpakken voor zijn exploitatieresultaat.

Intussen worden over onderdelen wel besluiten genomen, vaak vanuit een beperkt perspectief. Er is geen duidelijke regie over de gefragmenteerde plan- en besluitvorming. Met het gevaar dat een besluit over het ene onderdeel contraproductief werkt voor een ander onderdeel. Regionale overheden zijn voor de ontwikkeling van regionale treindiensten sterk afhankelijk van wat NS goeddunkt, zeker zo lang zij geen treindiensten voor eigen rekening 'inkopen'.

Daarnaast gaat de veelheid aan plannen de financiële ruimte van het ministerie van IenW te boven. Het geld moet ook niet eenzijdig uit Den Haag komen. Provincies en grote gemeenten beschikken óók over financiële mogelijkheden. Met vormen van cofinanciering komen grote projecten meer binnen bereik. Mits er een concreet, consistent en samen gedragen plan ligt.

Projectmatige drukte

- Project Hoogfrequent Spoor (PHS), met frequentieverhogingen van Intercity's en soms ook Sprinters op de routes Utrecht–Amsterdam Centraal–Alkmaar en Schiphol–Amsterdam Zuid–Nijmegen, looptijd tot 2028.
- OV-SAAL middellange termijn, met frequentieverhogingen van Intercity's en Sprinters op de route Schiphol–Amsterdam Zuid–Almere [–Lelystad], looptijd tot 2020/2030.
- Rijk-Regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM), met een nog nader in te vullen visie op de ontwikkeling van Almere, een eventuele nieuwe IJmeerverbinding (afhankelijk van keuzes en tempo uitbreiding Almere) en in samenhang daarmee een doorgroei naar hogere treinfrequenties tussen Amsterdam en Almere na 2030.
- Diverse MIRT-studies: A7-corridorstudie (Amsterdam-Hoorn), NowA (Amsterdam-Alkmaar/Haarlem/IJmond), looptijd tot 2020/2025.
- Programma/MIRT-studie Stedelijke bereikbaarheid MRA, looptijd 2020-2040.
- Corridor-dialoog Kennemerlijn, looptijd 2020-2025.
- Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse, projecties 2030 en 2040.
- Regionaal Ambitiebeeld 2040 voor Noord-Holland en Flevoland.
- Integratiestudie Metro/Zuidtak/Westtak: drie onderzochte varianten met verschillende looptijd.
- Analyse Treinbediening Groot-Amsterdam: gericht op korte-termijn-investeringsbeslissingen Amsterdam CS en Amsterdam Zuid, ook in relatie met problematiek Schiphol en effecten op langere termijn.
- Regionale uitwerking OV Toekomstbeeld 2040, op te leveren zomer 2018 (ter toetsing aan landelijk OV Toekomstbeeld 2040).

Rover vindt het hoog tijd:

- Dat rijk en regionale overheden de plan- en besluitvorming over het OV-netwerk in de Noordvleugel beter organiseren.
- Dat plan- en besluitvorming voor korte en lange termijn meer met elkaar in verband worden gebracht.
- Dat regionale overheden meer zeggenschap krijgen over treindiensten binnen hun regio.
- Dat de regionale overheden, in samenwerking met het rijk, meer verantwoordelijkheid nemen voor de financiering van de bijbehorende investeringen.