

Transformatie van de mobiliteit in Noord-Holland en Flevoland

**Met praktische pijlers
voor ontwerp en organisatie
voor "OV maal twee"**

Rover projectgroep "Visie regiomobiliteit 2040"
25 augustus 2018

Inhoud

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

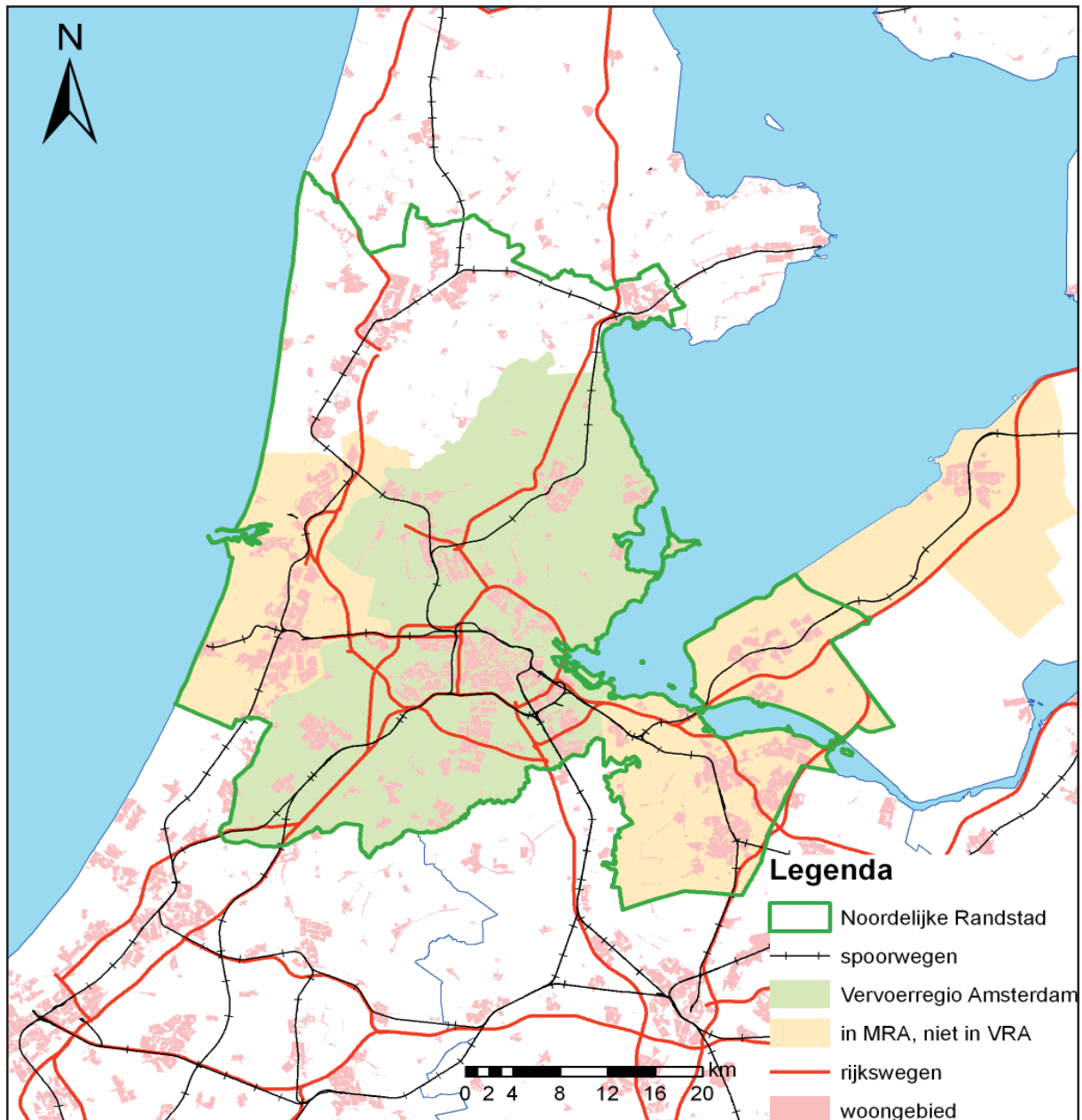
Inleiding

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

Deze brochure is een vervolg op de Rover-notitie:

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

Kaart 1. De noordelijke Randstad



1. Tien stellingen over transformatie van de mobiliteit

1. Beleid is versnipperd.

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

2. Meer van hetzelfde is een doodlopende weg.

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

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

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

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

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

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

5. Herschikking van de verschillende vervoerswijzen is noodzakelijk.

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

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

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

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

7. Transformeer in fases, en zet de eerste stap

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

8. Werk samen voor organisatie en financiering.

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

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

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

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

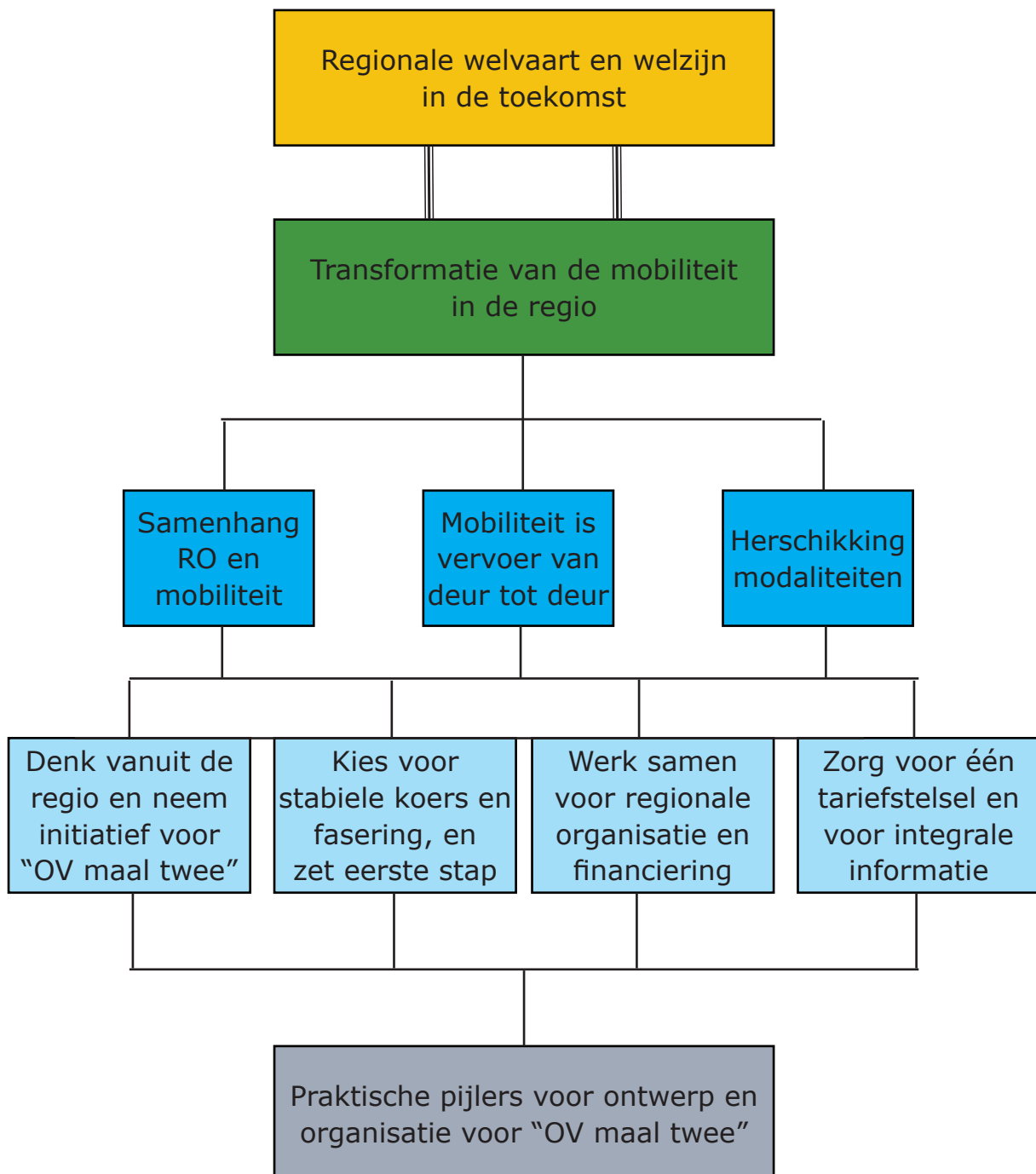
10. Je moet het willen ontwerpen en organiseren

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

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

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

Schema 1. Transformatie van de mobiliteit.



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

2.1. Waarom een transformatie van de mobiliteit?

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

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

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

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

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

2.2. Wat houdt de transformatie in?

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

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

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

2.3. Hoe komt de transformatie tot stand?

Zet als regio gezamenlijk de eerste stap.

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

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

2.4. Wat betekent de transformatie voor het beleid?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

b. Bundel grote reizigersstromen.

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

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

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

Kaart 2. Belangrijke pendelbewegingen aan de noordwestkant van Amsterdam.



Figuur 10: Belangrijke pendelbewegingen (bron: Achtergrondrapportage V1a, p6)

- woont en werkt in eigen regio (aantal banen x 1.000)
- woont in regio X en werkt in regio Y
- 0-5 pendelaars (x1.000)
- 5-15 pendelaars (x1.000)
- 15-20 pendelaars (x1.000)
- bron: CBS 2013

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

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

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

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

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

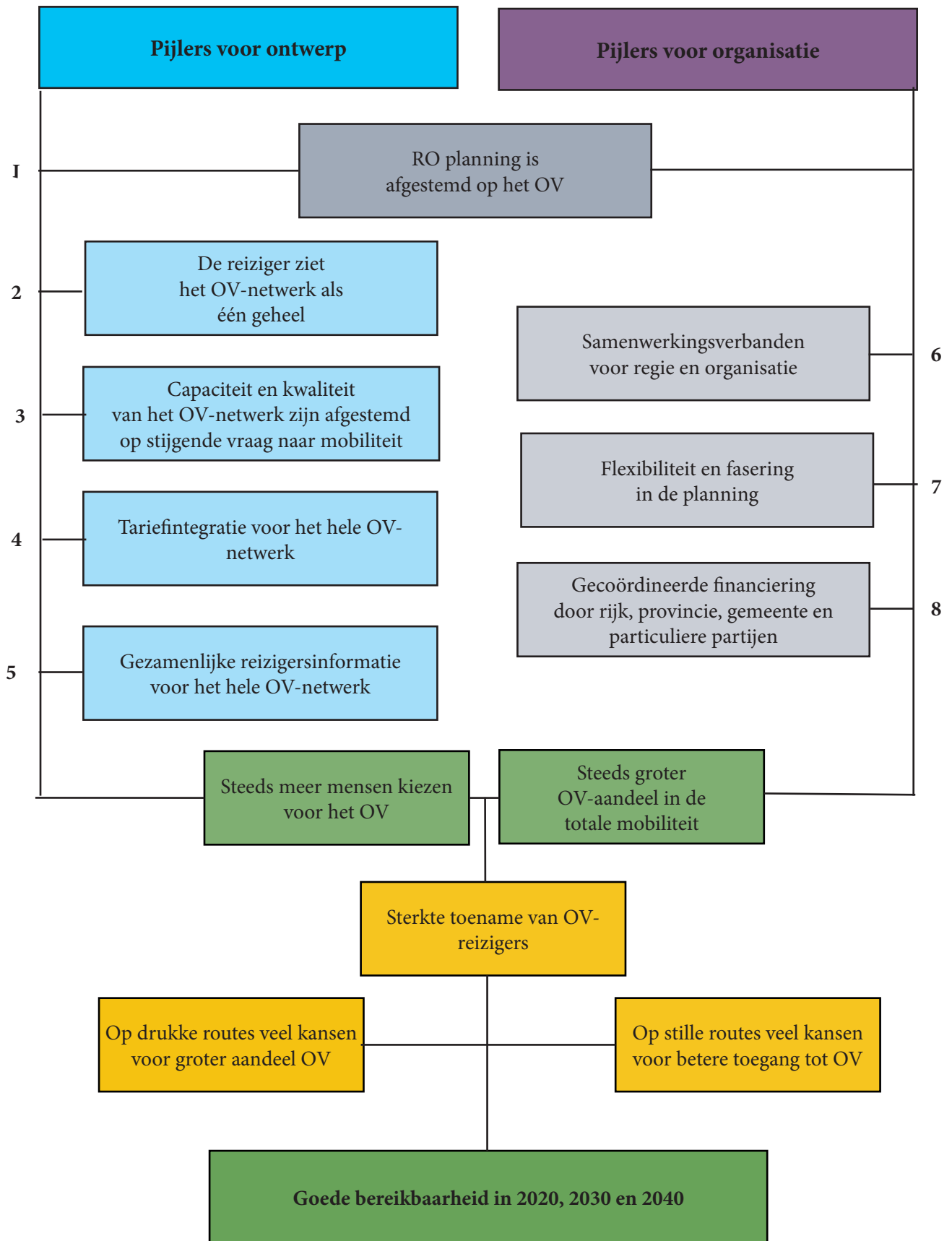
Rover stelt dat de omvang, samenstelling en kwaliteit van het OV-netwerk in de regio bepalend is voor de toekomstige mobiliteit en bereikbaarheid en daarmee voor het vestigingsklimaat en de leefbaarheid. Als slechts een klein deel van de huidige autorijders in en naar de steden zou overstappen op het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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

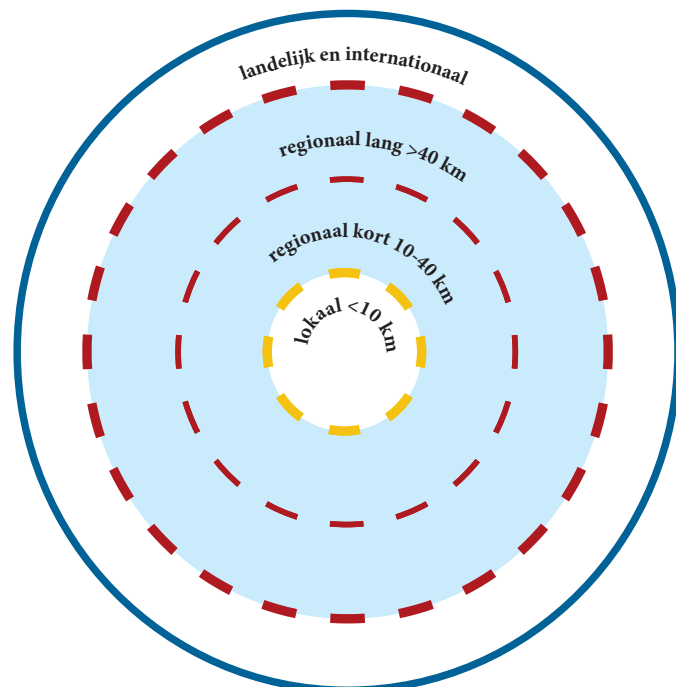
Als uitgangspunt voor het mobiliteitsbeleid voor de noordelijke Randstad neemt Rover het regionale netwerk (zie figuur 1). Je ontvlecht de netwerken in lokale, regionale en landelijk en internationale netwerken, ieder met zijn eigen karakteristieke vervoerswijzen. Vervolgens zorg je voor goede onderlinge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

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

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

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

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



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

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

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

3.3.1. Meer capaciteit op bestaande verbindingen

Toename van de vervoercapaciteit op bestaande overbelaste routes.

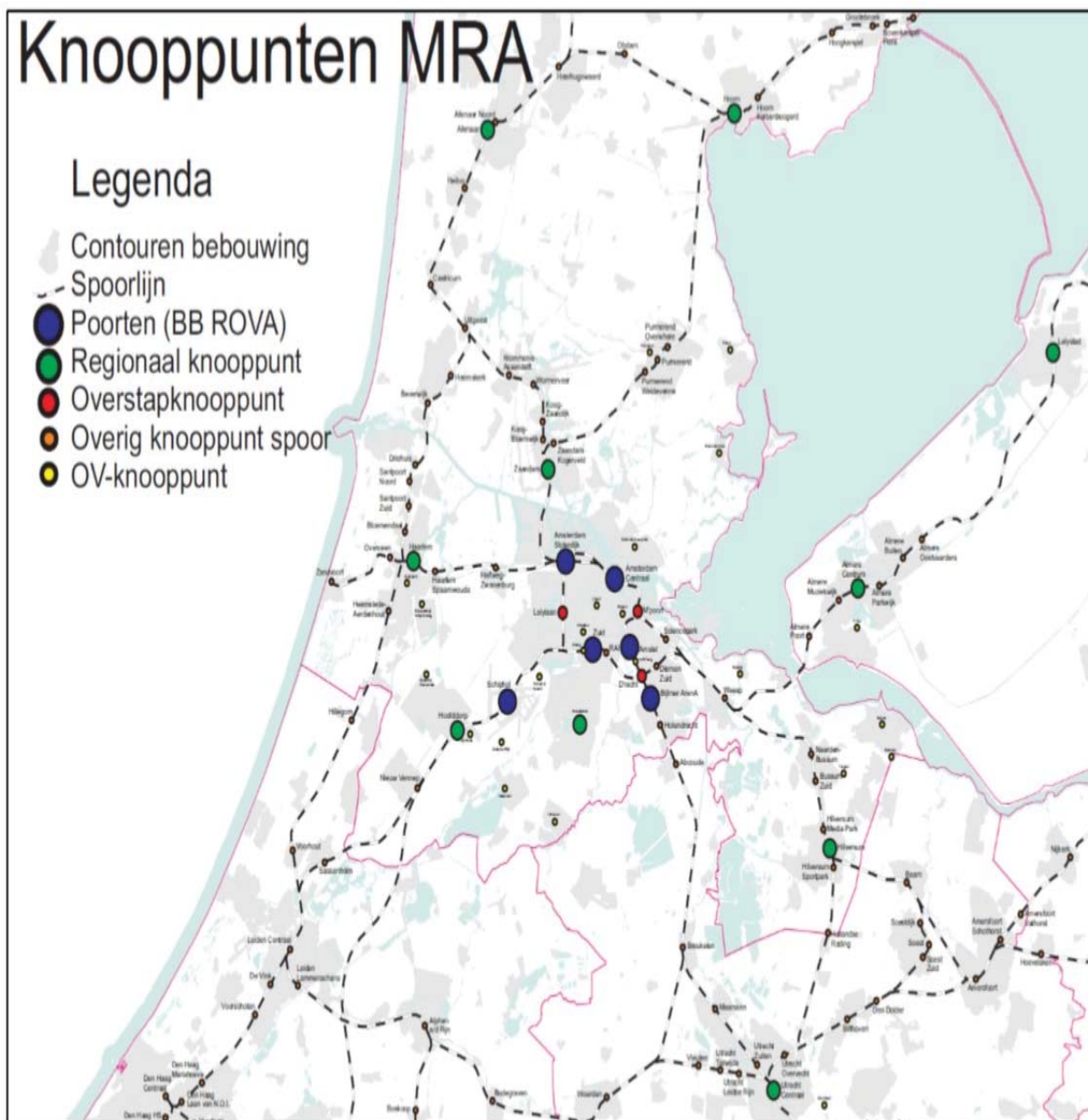
- betere benutting bestaande infracapaciteit
- uitbreiding infrastructuur capaciteit op bestaande trajecten (sporen en stations), vooral ook om de regionale verplaatsingen te bedienen
- analyse van corridors met veel autoverkeer en congestie naar de mogelijkheden om een deel van die verplaatsingen over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

3.3.2. Meer en betere verbindingen vanuit regionale netwerkvisie

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

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

Kaart 3. Knooppunten mobiliteit in MRA gebied.



Bron: MRA ontwikkelagenda Spoor, januari 2015

3.3.3. Kwaliteit¹

a. Doorgaande verbindingen

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

Niet zo



Maar zo

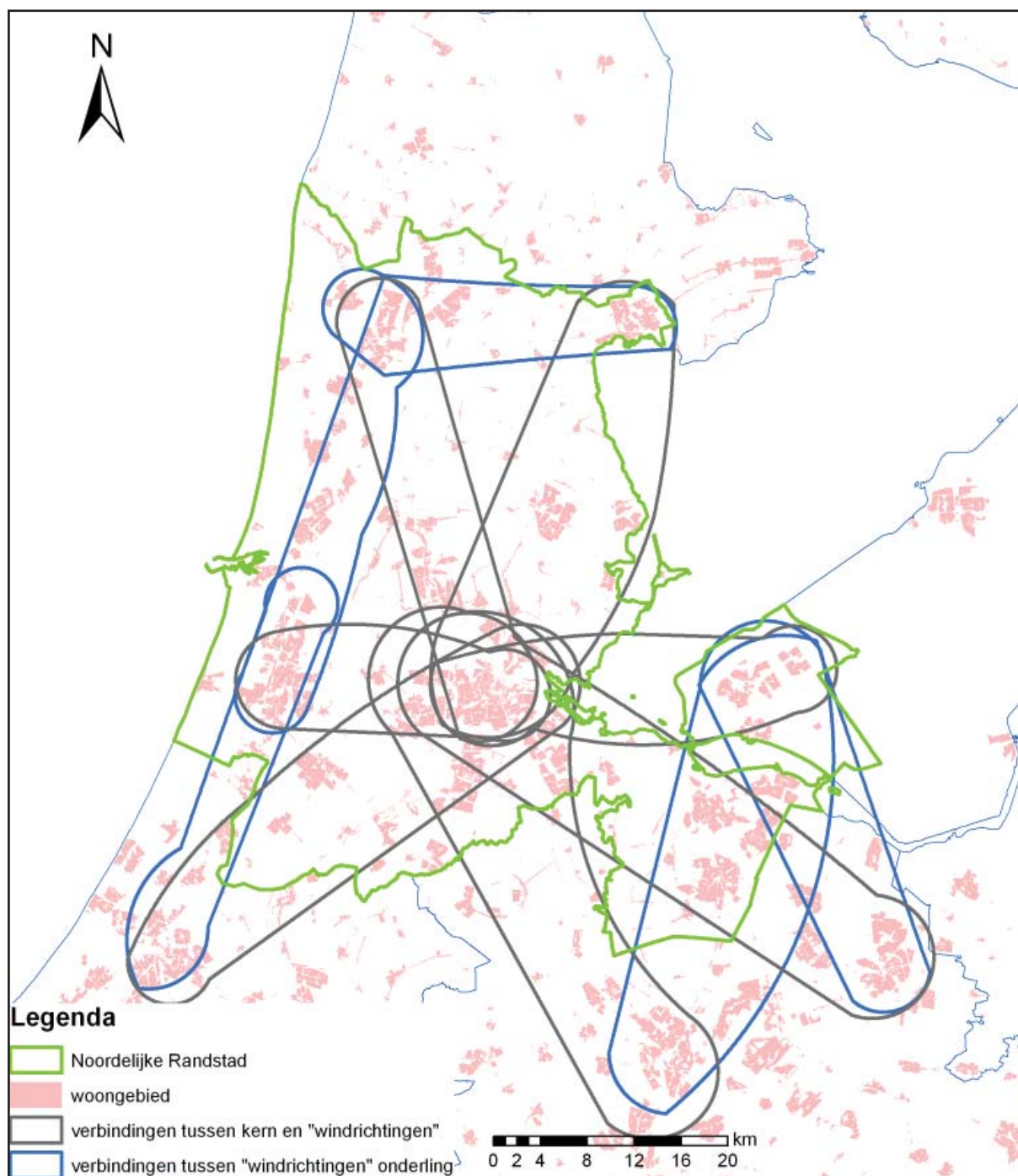


Op stations komt zo op de perrons ruimte vrij voor meer in- en uitstappers. Omdat treinen niet op die centrale drukke stations hoeven te keren (een tijdrovende klus) komt er op kritieke routes ook ruimte voor meer treinen. En de reiziger hoeft dan minder over te stappen.

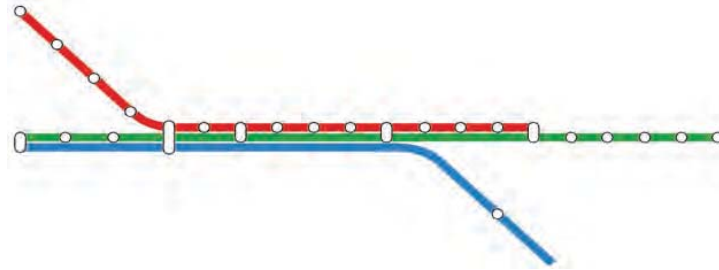
Zoals kaart 4 op p. 17 weergeeft, eindigen de ellipsen niet middenin een kerngebied, maar lopen ze erover heen. Zo wordt ophoping van treinen voorkomen, terwijl ook alle windrichtingen soepel aan elkaar worden geknoopt. Ontbrekende treinschakels in de ellipsen kunnen worden verbonden met metro/lichtrail,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

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

Kaart 4. Regionle netwerkstructuren voor de toekomst



b. Treinconcepten van morgen: metropolitaan OV



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



Metropolitane stoptrein:

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



Metropolitane sneltrein:

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



Intercity:

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

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

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

c. Overstapkwaliteit

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

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

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

d. Betrouwbaarheid en robuustheid

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

e. Verdere kwaliteitsdossiers

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

f. Waar kan het in ieder geval beter?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.6. Pijler 6. Samenwerkingsverbanden voor regie en organisatie

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

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

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

3.7. Pijler 7. Flexibiliteit en fasering in de planning

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

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

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

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

3.8. Pijler 8. Gecoördineerde financiering

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4. Waar liggen kansen voor verbetering?

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

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

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

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

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

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

4.2. Het ruimtelijke beeld

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

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

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

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

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

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

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

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