

Standpunt VOC

Visie op de toekomst van het openbaar vervoer

Aanleiding en context

Toekomstige inrichting van het openbaar vervoer op de agenda

Het Ministerie van infrastructuur en Milieu heeft samen met vervoerders en andere OV- autoriteiten een toekomstbeeld geschetst van het openbaar vervoer.

In “Overstappen naar 2040: flexibel en slim OV” worden scenario’s geschetst over hoe het openbaar vervoer zich gaat ontwikkelen.

Het kabinet wil dit samen met andere partijen verder gaan uitwerken in een concrete ontwikkelagenda. ROVER heeft daarnaast in “Ordering begint met Regie” een beeld geschetst over de aansturing van het reizigersvervoer per spoor vanuit het perspectief van de reiziger.

Tevens heeft de Rijksoverheid in “Kiezen voor een goed spoor” scenario’s beschreven voor de ordering van het spoor na 2024.

Deze rapporten zijn voor de VOC aanleiding om ook vanuit gemeentelijk perspectief te kijken naar de organisatie van het openbaar vervoer in de toekomst.

Relatie tussen het openbaar vervoer en gemeenten

De aansturing van het openbaar vervoer is een verantwoordelijkheid van de Rijksoverheid, de provincies en de vervoerregio’s. Gemeenten hebben geen directe zeggenschap over het openbaar vervoer, maar zijn wel als wegbeheerder verantwoordelijk voor veel ov- infrastructuur.¹

Denk bijvoorbeeld aan busbanen, verkeerslichten, busstations en duizenden haltes.

Gemeenten hebben belang bij goed openbaar vervoer vanwege de bijdrage aan de realisatie van maatschappelijke doelstellingen. Het is van belang dat onze woon- en werkgebieden goed bereikbaar zijn, dat we zoveel mogelijk schone lucht kunnen ademen, dat iedereen zorg- en onderwijsinstellingen kan bereiken, dat we een prettig verblijfsklimaat creëren in de steden en de landelijke gebieden. Ook wanneer het openbaar vervoer overlast geeft wordt de gemeente vaak bij dit probleem betrokken, bijvoorbeeld rondom geluidsoverlast en trillingen door bussen of treinen.

¹ In een aantal gebieden zijn gemeenten gezamenlijk- of medeverantwoordelijk voor de aansturing van het regionale openbaar vervoer buiten de trein. In de regio Amsterdam en in de regio Rotterdam - Den Haag werken de gemeenten samen in een vervoerregio waarbij het samenwerkingsverband wettelijk is aangewezen als concessieverlener.

In de regio Almere en de stad Lelystad zijn beide gemeenten door de provincie Flevoland gemandateerd opdrachtgever van het busvervoer. In Groningen en Drenthe hebben beide provincies samen met de gemeente Groningen een aparte ov- autoriteit opgericht voor de concessieverlening van het bus- en treinvervoer.

Een andere plek waar gemeente en openbaar vervoer elkaar tegenkomen is de sociale veiligheid in het stationsgebied of haltes. Verder zijn gemeenten verantwoordelijk voor het vervoersaanbod voor mensen die niet zelfstandig kunnen reizen en het leerlingenvervoer.² De budgetten voor deze vormen van vervoer staan onder druk, net als de beschikbare middelen voor het openbaar vervoer. Provincies en gemeenten werken daarom toe naar een aanbod waarbij openbaar vervoer en doelgroepenvervoer beter op elkaar worden afgestemd.

Kortom: het is belangrijk dat gemeenten worden betrokken bij de ontwikkeling en aansturing van het stedelijk en regionaal openbaar vervoer en gemeenten aan tafel zitten bij belangrijke besluiten.

Ook wanneer op landelijk niveau wordt nagedacht over de toekomstige inrichting van het openbaar vervoersysteem moeten we mede kijken naar de rol van de gemeente.

Naast deze bestuurlijke notie geven we alvast een aantal inhoudelijke voorstellen mee voor de discussie over de aansturing en inrichting van ons openbaar vervoer.

Standpunt VOC Visie op de toekomst van het openbaar vervoer	1
Aanleiding en context	1
Toekomstige inrichting van het openbaar vervoer op de agenda	1
Relatie tussen het openbaar vervoer en gemeenten	1
Uiteenzetting	3
Blijf investeren in infrastructuur én bouw netwerken gelaagd op	3
Maak het vervoersaanbod slimmer	3
Integrale netwerkbenadering: intercity's en regionale netwerken	4
Verduurzaming en innovatie	6
Grensoverschrijdend openbaar vervoer	7
Tarieven en betaalwijze bepalen vanuit het oogpunt van de reiziger	8
Knooppuntontwikkeling : eigendomssituatie en inrichting	8
Conclusie	9
Betrek gemeenten bij het openbaar vervoer	9
Innovatie, duurzaamheid en slimmer benutten, maar ook nieuwe infrastructuur	10

² Onder doelgroepenvervoer wordt verstaan: alle publieke en besloten vervoerssystemen voor burgers die een beroep kunnen doen op gecollectiviseerde vervoersvoorzieningen met een sociaal-maatschappelijk oogmerk, op grond van o.a. de Wet maatschappelijke ondersteuning, de Wet langdurige zorg, de Jeugdzorgwet, de Participatiewet en de Wet primair onderwijs.

Uiteenzetting

Blijf investeren in infrastructuur én bouw netwerken gelaagd op

Het openbaar vervoer loopt in de stedelijke gebieden tegen capaciteitsgrenzen aan.

Dit geldt niet alleen voor de grootste steden van ons land, ook in andere steden is sprake van grote drukte op de belangrijkste lijnen, zeker in de verder uitdijende spits-tijdvensters. Zowel de Rijksoverheid als ROVER wijzen in hun visie op deze ontwikkeling.

In het belang van de bereikbaarheid, maar ook voor het comfort van de reiziger moeten we het ov-aanbod daar verbeteren.

Om de steden en dorpen bereikbaar te houden en daarmee tevens invulling te geven aan een wezenlijke voorwaarde voor een vitale economie moeten we daarom fundamenteel meer geld vrij maken voor het openbaar vervoer. Innovatieve oplossingen kunnen helpen. Maar er zijn investeringen in infrastructuur en een realistisch exploitatiebudget nodig om aan de stijgende vervoersvraag te voldoen.

In de visie van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu neemt het versterken en integreren van het openbaar vervoer in en rondom de steden een belangrijke plaats in. ROVER stelt aansluitend dat we vooral moeten inzetten op het OV-aanbod op de reisafstand van grofweg 20 tot 30 kilometer, de afstand waarop de meeste verplaatsingen plaatsvinden. Juist op deze afstand is het openbaar vervoer niet altijd voldoende concurrerend ten opzichte van de auto. We moeten daarom kijken hoe bijvoorbeeld het landelijke spoornetwerk kan worden benut in de stedelijke agglomeraties om snellere en comfortabele verbindingen aan te bieden.³

Op het “kernnet” van NS zouden dan landelijke treindiensten het spoor delen met regionale diensten. Als we het landelijk spoor beschikbaar stellen voor regionale treindiensten ontstaan er meer directe verbindingen tussen woon- en werklocaties. Dit biedt ook kansen om korte vertakkingen aan te leggen naar woon- en werklocaties waar nog geen trein rijdt, zowel in de steden als aan de randen van het netwerk. We zien deze “regionale” opbouw van het OV-netwerk terug bij de gedecentraliseerde spoorlijnen in Nederland, in het “visgraatmodel”. In Duitsland kennen we dit als de “S-Bahn”.

We komen terug op dit concept in de paragraaf “geïntegreerde regionale ov-netwerken”

Maak het vervoersaanbod slimmer

De huidige inrichting van het openbaar vervoer beweegt zich op meerdere schaalniveaus. In de steden is er door inbreiding en bevolkingsgroei meer vraag naar mobiliteit, terwijl er

³ Stedelijke agglomeraties bestaan uit stad en omliggend gebied. Dit kan ruim worden geïnterpreteerd, afhankelijk van de (grootte van de) vervoersrelaties in een regio. Kernpunt is dat netwerken worden gebouwd op basis van (dagelijkse) vervoersbewegingen en dus van “onderaf” in plaats van een landelijke blauwdruk.

weinig ruimte is om meer infrastructuur te creëren. Collectieve vervoerssystemen gaan meer dan nu een belangrijke rol spelen in het faciliteren van de mobiliteitsbehoefte. In krimpgebieden is er juist meer vraag naar verbindend vervoer en het regelen van basale bereikbaarheid. Ongeacht de schaalniveaus hebben alle gemeenten te maken met inwoners die een aangepaste vervoersvoorziening nodig hebben om te voorzien in hun vraag naar mobiliteit.

We zien tegelijk een ontwikkeling waarin verschillende vervoersvoorzieningen en systemen met elkaar worden verknoot of in meer of mindere mate integreren.

Overheden en marktpartijen zullen de krachten moeten bundelen om deze waaier van vervoersvragen te voorzien van een passend aanbod. Het doelgroepenvervoer, vrijwilligersvervoer en het bestaande openbaar vervoeraanbod zullen dus met elkaar verknoot moeten worden om op een doelmatige manier te voorzien in de vraag van de klant. Dat houdt ook in dat de prestaties rondom toegankelijkheid, reisinformatie en betaalmogelijkheden verbeterd moeten worden.

Mobility as a Service (MaaS) kan daarbij een rol gaan spelen en een onderdeel vormen van het totale mobiliteitsaanbod. Door dit concept wordt de reiziger binnen de hele verplaatsingsketen gefaciliteerd.

Dat aanbod hoeft niet beperkt te blijven tot vaste voorzieningen en vervoer op basis van een dienstregeling. Ook deelauto's en -fietsen en collectieve taxidiensten maken onderdeel uit van de verplaatsingsketen. De ontwikkeling van zelfrijdende voertuigen zal in de verdere toekomst ook een bijdrage leveren. Deze ontwikkelingen zullen we niet alleen gaan terugvinden in de stad. Ook in dorpen en kleinere regionale steden zullen mobiliteitsdiensten een rol gaan spelen in het aanbieden van bereikbaarheid.

Deze denkrichting past ook in de visie "Overstappen naar 2040", waarin de bereikbaarheid van de kleinere regionale centra en middelgrote steden vanwege ruimtelijke spreiding tot een speerpunt is gemaakt.

Het faciliteren van dit aanbod vraagt wel om het ontschotten van budgetten en het garanderen van redelijke budgetten, waarbij er ook aandacht moet zijn voor het financieren van vervoersdiensten om die voor een brede doelgroep bereikbaar en betaalbaar te maken.

Integrale netwerkbenadering: intercity's en regionale netwerken

Het netwerk van intercity's zal altijd een belangrijke plaats innemen in het openbaar vervoer. Dit netwerk garandeert de bereikbaarheid van steden en regio's en fungeert ook als "uithangbord" van het openbaar vervoer. In een goed functionerend netwerk van lange afstandsverbindingen rijden treinen snel en bieden ze comfort voor de reiziger en goede aansluitingen.

Het is belangrijk om een goede balans te vinden tussen snelheid en het bedienen van zoveel mogelijk reizigers. Het huidige aanbod gaat nog teveel uit van de bediening van een groot scala aan stations om een dekkend netwerk te realiseren, maar dit gaat ten koste van de snelheid en de reistijd.

In feite is er na het afschaffen van de sneltrein geen goede balans meer tussen vaak stoppen en snel rijden. Ook aan de “onderkant” van het systeem sluit het aanbod niet goed aan op de vraag. Stoptreinen/Sprinters zijn voornamelijk ingericht als feeder voor de intercity, uitzonderingen daargelaten, terwijl daarmee aan de specifieke regionale vervoersvraag voorbij wordt gegaan.

De VOC pleit er voor om een stelsel te ontwikkelen waarin wordt ingespeeld op meerdere kwaliteiten: de vraag naar échte lange afstandsverbindingen tussen grote steden of knooppunten, het bedienen van de middelgrote stations én een voorziening waarmee niet alleen een overstap wordt geboden van de sprinter op een intercity, maar ook beter wordt aangesloten op de regionale vervoersvraag. Dit kan bijvoorbeeld door de herintroductie van de sneltrein en het mogelijk maken van een regionale trein op het hoofdspoor. We laten nu in het midden of dit laatste zou vallen onder de hoofdrailconcessie of onder een regionale vervoersconcessie

Een substantiële versnelling van de Intercity maakt de trein op langere afstandsverbindingen weer interessant. De sneltrein - vergelijkbaar met de RE -“Regio Express”- in Duitsland - bedient ook de middelgrote stations, terwijl sprinters of regiotreinen alle stations aandoen. Sneltreinen en sprinters fungeren daardoor als feeder voor het intercitynetwerk, terwijl regiotreinen kunnen worden beschouwd als centrale as binnen een regionaal vervoersconcept.

De dienstregeling van de sprinter is, net als in het huidige systeem, er op gericht om de reiziger te laten overstappen op een groter knooppuntstation op een sneltrein of intercity, terwijl de lijnvoering en dienstregeling van de regionale trein is ingeregeld op de vervoersbehoefte in en rondom een agglomeratie of conglomeration van steden of de bediening van een vervoerskundig samenhangend landelijk gebied.

Het gaat in beide gevallen om accenten, een volledige scheiding van deze functies is irreëel. Een herkenbaar regionaal vervoerproduct met goed ingerichte knooppunten voor trein en andere vervoersmiddelen, zoals de bus en fiets, zorgen voor een aantrekkelijke entree voor reizigers en maken het ook mogelijk om ruimtelijke ontwikkelingen die veel vervoersvraag produceren te realiseren. Andersom zorgen deze ruimtelijke ontwikkelingen ook voor het draagvlak onder het aanbod van openbaar vervoer bij het knooppunt.

De aansluiting van het regionale bus- of railnetwerk op het aanbod van treindiensten is op sommige plaatsen nog onvoldoende. Het openbaar vervoer heeft nog veel te winnen als het gaat om het beter aansluiten van het aanbod op ons *daily urban system*. Dit past in de visie van ROVER, waarbij de reizigersorganisatie stelt dat we vooral moeten inzetten op het OV-aanbod op de reisafstand van grofweg 20 tot 30 kilometer, de afstand waarop de meeste reizen plaatsvinden.

In de ogen van de VOC zouden we met een parallel systeem van zowel top-down (grote afstanden) als bottom-up (regio's) de vraag voortvloeiend uit de wensen van reizigers binnen de agglomeraties beter kunnen beantwoorden. Regionale netwerken kunnen worden

opgebouwd op basis van de grote reisbewegingen. Dit kan prima binnen stedelijke agglomeraties, maar ook in de landelijke gebieden. Het schaalniveau bepaalt dan de concrete vormgeving van het aanbod, maar altijd als onderdeel van de lokale en regionale visie op de beste manier waarop het openbaar vervoer kan worden ingepast in de omgeving. Soms is een railverbinding de beste oplossing, de andere keer een hoogwaardige busverbinding.

Een “open” kernnetwerk met ruimte voor regionale invulling maakt het ook mogelijk om te kijken naar aftakkingen van het hoofdspoor, bijvoorbeeld naar grotere woonwijken of verder liggende kleinere kernen die nog te ver van het spoor af liggen maar wel vervoerskundige relevantie hebben.

Daarnaast spelen de deelauto, fiets en het vervoer per water een nadrukkelijke rol in het voorzien van de vraag naar bereikbaarheid.

Het uitgangspunt moet zijn dat er een optimale balans bestaat tussen snelheid en ontsluiting, waardoor per saldo meer mensen beter bereikbaar worden via het totale netwerk.

Verduurzaming en innovatie

De VOC-gemeenten willen ruimte geven aan innovatie en werken aan een duurzaam vervoerssysteem. De ontwikkelingen zijn hoopvol: de regionale overheden en OV-bedrijven hebben afspraken gemaakt over een volledige zero emissie OV-vloot in 2030 en de NS-treinen rijden al volledig op groene stroom.

De VOC erkent dat in het doelgroepenvervoer, waar gemeenten verantwoordelijk voor zijn, in een aantal regio's nog stappen moeten worden gezet om dit vervoer verder te verduurzamen.

Wij nodigen partijen uit om met ons mee te denken hoe we het doelgroepenvervoer uiteindelijk emissievrij kunnen maken zonder in te boeten op de kwaliteit van de dienstverlening en dit alles tegen acceptabele kosten. Verduurzaming en innovatie gaan hand in hand.

Wij constateren dat we op een flink aantal trajecten tegen de capaciteitsgrenzen aanlopen. Laten we daarom in een discussie over toekomstscenario's ook serieus kijken naar innovatieve concepten als de Hyperloop of andere innovatieve concepten.

En waarom kijken we daarbij ook niet weer naar de magneetbaan of een andere manier om snelle verbindingen mogelijk te maken? We moeten niet teveel wachten tot anderen dit voor ons uitzoeken, maar ook mee durven doen aan proeftuinen voor compleet nieuwe manieren van reizen. De VOC wil hierover graag meedenken en partijen in contact brengen met gemeenten die hier mee aan de slag willen.

Innovatie gaat daarnaast over big data, kunstmatige intelligentie, (deels) zelfrijdende voertuigen en voertuigen die met elkaar communiceren, intelligente verkeersregelininstallaties en wegkantsystemen, elektrische

fietsen met een steeds groter wordende actieradius, het identificeren van ‘de voetganger’ binnen de keten, maar bijvoorbeeld ook over communicatiemiddelen die bijdragen aan de kwaliteit van het vervoer, zoals makkelijk toegankelijke apps die de reizigers optimaal informeren vóór en begeleiden tijdens de reis.

We zien dat het aanbodgericht en het vraaggericht vervoer naar elkaar toe gaan groeien.

Wanneer dit uiteindelijk samenkomt en op welke manier is iets dat de toekomst moet uitwijzen. Maar het is belangrijk dat we de voorwaarden scheppen zodat vernieuwingen in de mobiliteit uit kunnen groeien tot volle wasdom. Dat betekent dat we in overleg moeten gaan met aanbieders, met reizigers, inwoners en bedrijven om te zorgen dat we belangen verenigen, kennis delen, belemmeringen wegnemen en goede ideeën stimuleren.

Gemeenten hebben hierin een belangrijke rol. Niet alleen in bijvoorbeeld het faciliteren van *startups*, maar ook in het aanbieden van locaties waar nieuwe concepten kunnen worden uitgetest.

De VOC juicht de visie van de Rijksoverheid toe, waarin zij een klimaat wil creëren waar innovaties maximaal de ruimte krijgen. We nodigen daarbij onze medeoverheden uit om elkaar hierbij te helpen zodat we dit zo goed mogelijk kunnen faciliteren en inbrengen in een mobiliteitssysteem van de toekomst

Grensoverschrijdend openbaar vervoer

Nergens loopt het openbaar vervoer zo ver achter op het wegverkeer als in het internationale verkeer. Voor de automobilist zijn de grenzen met onze buurlanden zo goed als verdwenen.

We tanken dezelfde brandstof, kunnen daar terecht met de bankpas en de routenavigatie brengt mensen zonder moeite op hun buitenlandse bestemming.

Maar reizigers met het openbaar vervoer worden nog altijd dagelijks geconfronteerd met beperkte verbindingsmogelijkheden, verschillende betaalsystemen en onvolledige reis- en tariefinformatie. Het is van te voren vaak niet duidelijk hoe het natransport er uit ziet, hoe betaald kan worden, laat staan de vraag of er een überhaupt een betrouwbare en snelle verbinding beschikbaar is. We moeten hierbij (ook) nog onderscheid maken tussen de snelle internationale treinen en de regionale OV-verbindingen (bus en trein).

We hebben in Nederland veel grensgebied waar ook diverse stedelijke regio's liggen die een groot maatschappelijk en economisch belang hebben bij goede onderlinge ov-verbindingen met de steden en het landelijk gebied aan de andere kant van de grens. Daarbij zou het goed zijn om de integrale netwerkbenadering, opgebouwd uit een landelijk netwerk en tegelijkertijd regionale OV-netwerken, te hanteren tot over de grens.

In veel regio's zijn deze vervoerpatronen al werkelijkheid, alleen moet het openbaar vervoer dit nog “volgen”. In een toekomstbeeld over de organisatie van het openbaar vervoer zouden we als doel moeten stellen dat binnen afzienbare tijd de grensoverschrijdende reizen met het openbaar vervoer net zo gemakkelijk worden als met de auto of als eerste stap net zo makkelijk als binnenlandse verplaatsingen per openbaar vervoer.

Gemeenten kunnen een belangrijke rol spelen in het proces om lokale en regionale behoeften en kansen in beeld te brengen en knelpunten te identificeren, zodat daar in een toekomstig OV-systeem rekening mee kan worden gehouden.

Tarieven en betaalwijze bepalen vanuit het oogpunt van de reiziger

Het openbaar vervoer wordt voor een deel gefinancierd door de reiziger, de rest wordt aangevuld door de overheid. De kosten voor een reis lijken sterk te worden bepaald vanuit het kostenaspect van de overheid en vervoerder. De overheid heeft baat bij een lage exploitatiesubsidie, de vervoerder heeft belang bij het tegen lage kosten uitvoeren van de dienstregeling binnen de concessievoorwaarden.

Het zou goed zijn als we dit op de een of andere manier meer om kunnen draaien. Of in ieder geval het perspectief van de reiziger van invloed laten zijn op de manier waarop tarieven tot stand komen. Een gezin dat incidenteel met het openbaar vervoer naar het stadscentrum wil reizen kan bijvoorbeeld meer geld kwijt zijn met de bus dan met de auto. Tel daarbij op dat ieder gezinslid een ov-chipkaart moet hebben. Zeker wanneer de kinderen klein zijn is dit geen vanzelfsprekendheid.

Al snel wordt dan de keuze gemaakt om de auto te pakken. Het is dan jammer dat dit (onder andere) afketst op de kosten en betaal(on)gemak.

Overigens geldt de drempel om een ov-chipkaart aan te schaffen net zo goed voor mensen die geen beeld hebben van hoe het ov-systeem werkt.

Gelukkig wordt hier werk van gemaakt en kunnen we in de toekomst waarschijnlijk gemakkelijker (met onze mobiele telefoon of bankpas) de bus of trein in.

Een ander voorbeeld van een negatieve prijsprikkel kan zich voordoen in de prijsverhouding tussen het doelgroepenvervoer en het openbaar vervoer.

Wanneer de kosten van een rit met het Wmo-vervoer voor de reiziger uiteindelijk lager zijn dan voor een rit met het openbaar vervoer klopt er iets niet. Iemand die in staat zou zijn om de stap te maken van het doelgroepenvervoer naar het openbaar vervoer wordt dan geconfronteerd met hogere reiskosten en dat moeten we zien te voorkomen.

Knooppuntontwikkeling : eigendomssituatie en inrichting

Bij gedecentraliseerde spoorlijnen zien we dat een andere vervoerder dan NS het treinvervoer verzorgt, maar NS het stationsgebouw exploiteert. Dit heeft een historisch verklaarbare reden, maar dit blokkeert de mogelijkheden voor een geïntegreerd aanbod van producten, diensten en voorzieningen op het station en in de trein.

In veel gebieden zijn trein- en busvervoer aan één vervoerder gegund.

Enkele provincies denken al na over geïntegreerde mobiliteitsconcessies, die aan marktpartijen vragen om te voorzien in de vraag naar bereikbaarheid.

Het is dan ook logisch het eigendom en beheer van de stationsomgevingen opnieuw onder de loep te nemen en te ontkoppelen van de historische situatie.

Op die manier kunnen overheden en regionale vervoerders aan de slag met het ontwikkelen van één integraal aanbod in de hele vervoersketen, dat dan ook zijn weerslag vindt in de voorzieningen in het station en op de

perrons. Daarbij dienen wel enkele essentiële c.q. noodzakelijke landelijke standaarden in acht te worden genomen, zoals toegankelijkheidseisen en reisinformatie-formats.

Dit brengt ook de vraag naar voren in hoeverre de vervoerder, naast de exploitatie van voorzieningen, ook het beheer zou kunnen verwerven van stationsvastgoed als onderdeel van een aanbesteding.⁴ Zonder hier nu een stelling over in te nemen verdient dit onderwerp aandacht bij de discussie over de vraag hoe we het openbaar vervoer in de toekomst vorm willen geven.

Wellicht kan gekeken worden naar het model dat door Transport for London wordt gehanteerd: de vervoersautoriteit is eigenaar van de stations maar besteedt de beheertaken uit aan derde partijen.

Aansluitend op de wens van de VOC om regionale vervoerders exploitatiemogelijkheden te geven op stations vinden we het belangrijk dat op de ov-knooppunten ook voldoende ruimte is voor lokale ondernemers. Een 'couleur locale' biedt een goede aanvulling op het aanbod van de productformules van multinationals en andere grote ketens. Het midden- en kleinbedrijf is belangrijk voor de lokale en regionale economie van onze gemeenten en het draagt bij aan de identiteit van een leefgemeenschap.

Door het stimuleren van een lokaal aanbod denken wij dat het stationsgebied bijdraagt aan de 'verbinding' tussen vervoersknooppunt en leefgebied en zich nog beter als poort van stad, dorp of wijk kan ontwikkelen.

Conclusie

Betrek gemeenten bij het openbaar vervoer

De werkvelden van gemeenten en openbaar vervoer zijn sterk met elkaar verweven. Het openbaar vervoer biedt een oplossing voor maatschappelijke vraagstukken waar gemeenten een rol in hebben en andersom hebben allerlei ruimtelijke en maatschappelijke ontwikkelingen waar gemeenten mee bezig zijn invloed op het openbaar vervoergebruik. We moeten daarom bij de aansturing van het openbaar vervoer gebruik maken van de kennis, het netwerk en de ambities van gemeenten. De VOC pleit voor een structureel geborgde rol voor gemeenten in het openbaar vervoerbeleid, die verder gaat dan de klassieke rol als wegbeheerder of hooguit, in sommige gevallen, als OV-adviseur. Regionale samenwerkingsverbanden waarin verschillende overheidslagen participeren om een netwerk aan te bieden dat aansluit op de behoefte op lokaal niveau en regionaal niveau is een concept dat verdere verkenning verdient. De VOC onderschrijft het uitgangspunt van ROVER dat het schaalniveau van een regionaal orgaan (een vervoerregio) zoveel mogelijk aan moet sluiten op de bestaande reispatronen van mensen.

⁴ Dit wordt ook wel 'knooppuntontwikkeling' of 'transit oriented development' (TOD) genoemd. Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) geeft hier een korte [toelichting](#) op.

Het concept van de vervoerregio zorgt er voor dat door de participatie van gemeenten de lokale wensen en problematieken ten aanzien van bereikbaarheid, sociale vraagstukken, wonen, milieu en ruimtelijke inrichting worden meegewogen in beslissingen over het openbaar vervoer en vice versa. Dit biedt ook een opening voor discussies over veranderingen binnen de verdeling van belastinggebieden tussen overheden, waarbij het voor de hand ligt ook te gaan kijken naar vormen van mobiliteitsbelasting of heffing bij ruimtelijke ontwikkelingen⁵ waarmee de regio beter in staat wordt gesteld zelfstandig keuzes te maken over de besteding van middelen. Dit is een onderwerp dat ook interessant wordt wanneer een grotere verschuiving gaat plaatsvinden van het betalen naar voertuiggebruik in plaats van naar voertuigbezit.

Innovatie, duurzaamheid en slimmer benutten, maar ook nieuwe infrastructuur

We verwachten dat het openbaar vervoer en de andere manieren waarop we ons verplaatsen meer en meer met elkaar verweven raken.

Dat houdt niet op bij de integratie van doelgroepenvervoer en openbaar vervoer, maar zien we ook in de ontwikkeling van Mobility as a Service, en uiteindelijk met zelfrijdende voertuigen die reizigers voor hun deur oppikken. Tegelijkertijd zullen we moeten blijven investeren in infrastructuur en is een schaa sprong nodig om een verbeterslag door te kunnen voeren in het openbaar vervoer.

Dat betekent niet alleen bouwen aan infrastructuur zodat het openbaar vervoer meer kan gaan concurreren op snelheid en betrouwbaarheid, maar ook investeringen in de exploitatiebudgetten zodat het voorzieningenniveau kan worden verbeterd, zoals bijvoorbeeld het opvoeren van frequenties. Ook het treinstelsel zal tegen het licht moeten worden gehouden. De intercity zou een snelle échte intercity moeten worden en alleen de grote knooppunten moeten bedienen en voor de middelgrote stations voldoet een treinproduct dat op de huidige intercity lijkt, die we dan misschien weer sneltrein moeten noemen. Aan de onderkant van het systeem hebben we naast de sprinter, die aansluiting biedt op de sneltreinen en intercity's, een regiotrein nodig die aansluit op de (grote) regionale vervoersvraag en als hoofdas kan dienen in een regionaal openbaar vervoerstelsel. Daarmee zou het visgraatmodel dat al jaren succesvol is in delen van het land worden geïntroduceerd op het hoofdrailnet. Rondom dat hoofdrailnet bevinden zich juist veel stedelijke gebieden die van deze slimmere benutting van infrastructuur kunnen profiteren. Naast de focus op de grote steden, moeten we investeren in HOV-assen op zware regionale vervoerrelaties, in succesvolle busverbindingen in de landelijke gebieden en in OV-knooppunten in de centra van deze regio's.

Daarnaast moeten we meer gaan inzetten op innovatie en gedurfde mobiliteitsconcepten

⁵ Voorbeelden: Versement Transport in de regio Ile-de-France: de regionale overheid heft een vast percentage belasting op basis van de bruto loonsom van bedrijven met een substantieel personeelsbestand. De opbrengst van deze belasting wordt gebruikt voor de dekking van exploitatietekorten in het openbaar vervoer. Capital Grants in de regio Groot Londen: gemeenten en het regiobestuur (GLA) heffen een belasting op de waardetoeename van vastgoedontwikkeling en bedrijfsvestigingen rondom nieuwe infrastructuur. De belastingopbrengsten worden ingezet als bijdrage aan de aanlegkosten van deze infrastructuur.

gaan beproeven. Qua duurzaamheid is het openbaar vervoer in Nederland heel goed op weg, maar moeten we in het doelgroepenvervoer nog de nodige stappen zetten.

Ook het grensoverschrijdend openbaar vervoer verdient verbetering. Waar we zonder problemen met de auto naar een bestemming in het buitenland rijden, is het plannen en daadwerkelijk maken van een grensoverschrijdende rit met het openbaar vervoer nog veel te lastig. Ten aanzien van deze ontwikkelpunten wil de VOC in gesprek treden met andere partijen en daarbij de knelpunten en verbeterkansen in beeld brengen.

De VOC en de gemeenten gaan hier vervolgens graag aan de slag om hun aandeel te leveren in de verbetering van het openbaar vervoer in ons land.