

**SAMENVATTING NOTITIE 18**

---

# Denken buiten het paradigma

**EEN NIEUWE VISIE VOOR DE  
ROL EN STRUCTUUR VAN HET  
OPENBAAR VERVOER IN  
NEDERLAND**

**07 OKTOBER 2024**

---

**Auteurs:** Felix Marseille, Hans Jeekel

**Contact en website**

[info@labverantwoordemobiliteit.nl](mailto:info@labverantwoordemobiliteit.nl)

[www.labverantwoordemobiliteit.nl](http://www.labverantwoordemobiliteit.nl)



# Zes noodzakelijke veranderingen voor het OV

Een noodzakelijke nieuwe visie voor de rol en structuur van het OV in Nederland op basis van een onderzoek naar afnemende prestaties en een toenemende, urgente behoefte aan goed OV. Die presenteren we in deze notitie. In deze samenvatting geven we de output van de studie: zes fundamentele veranderingen. In de integrale versie wordt een korte schets van het OV-landschap en de kernproblematiek gegeven, evenals een analyse van de oorzaken en onderbouwing van de oplossingen.

Het doel van het mobiliteitssysteem is om mensen in staat te stellen om werk, voorzieningen en hun sociale contacten te kunnen bereiken. Bereikbaarheid is daarmee het centrale doel van het mobiliteitsbeleid (LVM 2023). Daarbij vinden wij als lab voor verantwoorde mobiliteit dat dit zoveel mogelijk op een duurzame wijze moet gebeuren. De bereikbaarheid voor alle mensen die over een auto kunnen beschikken is in ons land prima geborgd. Maar dat is niet het geval voor de 25 procent van de huishoudens die niet over een auto beschikken en voor de jongeren (PBL, 2024). Een heel belangrijk element hierin is het openbaar vervoer. Niet alleen voor bereikbaarheid, maar ook voor klimaatbeleid en het verminderen van de ruimtedruk in ons land. Je zou denken dat het OV vraagt om een forse impuls. De realiteit is dat het OV al een aantal jaar achteruit holt.

Het huidige OV vraagt dus om een andere manier van organiseren. Daarom schetsen we hier, op basis van onderzoek zes aanbevelingen, die in de integrale notitie worden onderbouwd.

## **1. OV is een openbare nutsvoorziening en moet ook zo georganiseerd worden**

---

Waarom organiseren we in ons land het OV via een concessie-structuur met een vragende partij en telkens dezelfde twee a vier (en soms zelfs nul!) aanbieders? Denken we nog steeds op deze manier meer efficiëntie te kunnen realiseren? In Zwitserland, het beste OV – land van Europa, doen ze dat heel anders. Het OV is in Zwitserland gewoon een openbare nutsvoorziening, net als water uit de kraan. Een geïntegreerd openbaarvervoersysteem waarbij trein, metro, tram, bus, deelauto's, deelfietsen, taxi's enzovoort, op nationaal niveau op elkaar afgestemd zijn, kan alleen lukken als er een regisseur op nationaal niveau functioneert, een nationale OV- autoriteit.

De nationale overheid speelt in Zwitserland (via het Bundesamt für Verkehr) die rol. Het bepaalt welk vervoerssysteem het land nodig heeft en gaat daarna rond de tafel met de bedrijven en andere overheden die dat OV- systeem het best kunnen uitvoeren. Er wordt gewerkt met één dienstregeling en een OV- plan waar alle bedrijven zich aan committeren. Als je dat kader en een aantal aanvullende set spelregels hebt, kun je vervolgens marktwerking toepassen maar wel nadrukkelijk in die volgorde. We zijn dan ook niet tegen een concessie- systematiek. Die heeft zeker in de begintijd voor meer scherpte gezorgd. Maar op dit moment lijkt die concessie- aanpak afnemende meeropbrengsten te genereren.

Wij vinden het nogal raadselachtig waarom we in ons land spoor en bus/regionaal spoor zo scheiden en vervolgens werken met 12 provinciale autoriteiten, plus met een altijd spannende onderhandeling tussen rijk en NS. Dat lijkt niet op een OV-Autoriteit en ook niet op het bereiken van een samenhang die praktisch is voor de reizigers. In Zwitserland wordt het regionale en stedelijke vervoer gesubsidieerd, is daarbij niet-marktgeoriënteerd en kent geen winstoogmerk. Zwitserland vormt zo geen interessante markt voor buitenlandse investeerders. Misschien is zo'n inrichting van OV ook iets voor Nederland. In elk geval vraagt de huidige invulling van de concessie-systematiek in Nederland naar onze mening om een grondige herstructurering. Hierbij denken wij aan aspecten als: kunnen die voorspelbare en extreem gedetailleerde programma's van eisen en bestekken niet beter? Is er voldoende experimenteerterruimte? Komt de zeker gewenste rol als nutsvoorziening uit de verf? En moet de verhouding overheden-vervoerders niet anders?

## **2. OV is essentieel heeft een sleutelrol voor bereikbaarheid en de klimaatopgave, en moet echt goedkoper en aantrekkelijker worden**

---

Het OV is essentieel voor alle mensen zonder auto. Door jarenlang te geringe investeringen is er nu een situatie dat hun bereikbaarheid terugloopt (PBL, 2024). Ze kunnen moeilijker ziekenhuizen, scholen, werklocaties bereiken. We hebben ons land te sterk auto-afhankelijk gemaakt. Die auto-afhankelijkheid zal de komende decennia stevig moeten verminderen. De transitie naar elektrisch rijden doet namelijk niks aan de fundamentele ruimtelijke-, fijnstof-, file- en kostenproblemen die auto-onafhankelijkheid met zich meebrengt. Het aantal gereden kilometers zal dan ook fors naar beneden moeten. Het OV is een efficiëntere en schonere manier van vervoer. Het is vanuit maatschappelijk oogpunt dus ook logisch dat verplaatsen met het OV goedkoper moet zijn dan verplaatsen met een auto op fossiele brandstof. Zolang ons wagenpark nog in overgrote meerderheid fossiel is, is het OV zeker veel schoner. Daarnaast: in de meeste ons omringende landen geven overheden meer geld per inwoner uit aan het OV. Bij ons lijkt de reiziger meer te betalen aan het OV dan de belastingbetaler. Dat is raar voor een algemene nutsvoorziening (The Burrow, 2023).

## **3. Er moet veel meer OV over de snelwegen komen**

---

We hebben Nederland, evenals andere landen in Europa erg auto-afhankelijk gemaakt. We hebben dat laten gebeuren door bijvoorbeeld steeds meer snelweglocaties aan te leggen en door de sturende ruimtelijke ordening af te schaffen. Het OV lijkt niet te zijn meegegaan in deze verandering. Bussen rijden in de meeste gevallen nog steeds vooral de routes door de mooie kerkdorpen en mijden vaak de snelweg, waarlangs nu al 38 procent van de bevolking werkt. Mede daardoor duren veel OV-trajecten dubbel zo lang als met de auto. Ook zijn de suburbs relatief slecht met OV ontsloten en kost een reis van suburb naar suburb vaak dubbel zo lang als met de auto. Dat moet veranderen. Er moet zo snel mogelijk Bus Rapid Transit komen over onze snelwegen.

#### **4. We moeten gaan denken vanuit regionale mobiliteitssystemen**

---

Veel steden hebben nog een OV- systeem dat zo ongeveer ophoudt bij hun gemeentegrens. En dat terwijl in bijna elke stedelijke gemeente de randgemeenten die vlakbij liggen, met elkaar vaak net zoveel inwoners hebben. We moeten daarom op regionale schaal OV gaan plannen, programmeren en organiseren. Hier kunnen de minder goed presterende regio's, zoals rond Eindhoven, leren van de goede regio's zoals rond Groningen of Utrecht.

#### **5. In het landelijk gebied is het OV een hoeksteen in het vitaal houden van de dorpen en buitengebieden, maar er is veel meer nodig**

---

De stand van OV in het landelijk gebied is steeds meer een probleem. Maar we moeten en kunnen dat OV daar niet geïsoleerd benaderen. De hele verzorging van de dorpen in het landelijk gebied heeft het moeilijk. Door bezuinigingen verdwijnen zwembaden, gezondheidsvoorzieningen, winkel, scholen. Willen we in delen van Nederland zoals de Kop van Noord-Holland, het Noorden of delen van Oost Nederland en Zeeuws-Vlaanderen echt naar dorpen zonder andere functies dan wonen of soms wat horeca? Dat betekent een uitholling van gemeenschappen en het betekent telkens reizen, bijna steeds met de auto. Hier is een revitalisering nodig, en daarbinnen ook een verbetering van het OV. We moeten hier af van het blijven denken in efficiency en schaalvergroting. Anders krijgen we ook in ons land zoiets als de onderverzorging van het platteland zoals je die nu in Frankrijk kunt zien.

#### **6. Er moet een verandering in de verhouding tussen de vervoerwijzen komen.**

---

Op dit moment wordt de auto nog sterk gefaciliteerd. In sommige steden zien we de eerste aanzet tot verandering, maar in de suburbane en landelijke gebieden krijgt de auto nog vrij baan; met extra parkeerruimte en wegverbreding. We willen dat de OV-gebruiker minstens zo goed wordt gefaciliteerd met meer lijnen, hogere frequenties en betere haltes. Sinds de jaren 70 is het omgekeerde aan de gang. Het is tijd voor een herbalancering. We moeten nu de OV-gebruiker gaan faciliteren, om alle bovenstaande redenen van bereikbaarheid, klimaat, ruimte, druk verminderen en veiligheid. En daarmee het geleidelijk en doordacht afbouwen van de voorkeurspositie voor de auto. Er liggen hier veel mogelijkheden, ook in de middelgrote steden en de suburbane kernen. De ambitie moet zijn: frictieloze schone mobiliteit. Daarvoor zullen forse investeringen in het OV nodig zijn. Het argument dat er geen geld is voor OV is daarbij natuurlijk onzin; het is gewoon politieke keuze die we moeten durven te maken: Een diepte-investering voor de aankomende generaties Nederlanders.

### **Analyse en onderbouwing**

In de integrale versie van de notitie vindt u een verdere analyse van wat er mis is met het huidige OV, uitgesplitst naar het (inter)stedelijk OV, het suburbane OV en het landelijk gebied. Ook volgen uitwerkingen van bepaalde thema's zoals: een uitgewoond spoor, gedoe met personeel, een te kleine klantenbasis, een te hoge prijs, de weinig innovatieve sector en overheid, de auto-afhankelijk gemaakte ruimtelijke structuur en de klap van Corona. Daarna volgen de oplossingen en hun onderbouwing.

# Over het LVM

In het Laboratorium Verantwoorde Mobiliteit denken studenten en net afgestudeerden van verschillende universiteiten na over nieuwe of vergeten oplossingen voor verantwoorde mobiliteit. Een klankbordgroep uit wetenschap, beleid en uitvoering reviewt de lab-notities. Deze nieuwe notitie schets het huidige OV, benoemt waar het mis is gegaan en komt met zes fundamentele veranderingen.

Klik [hier](#) voor de volledige notitie.

Zie voor meer informatie over deze en eerdere notities: <https://labverantwoordemobiliteit.nl/>

**Niet voor publicatie.**

Neem voor meer informatie of een toelichting contact op met: Hans Jeekel: [j.f.jeekel@outlook.com](mailto:j.f.jeekel@outlook.com),  
tel: 06 51 55 15 61