

**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)



# Introductie

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, zoals we al schetsen in onze LVM -notitie over Bereikbaarheid (LVM 2023). Hiernaast 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 of deze kunnen gebruiken is in ons land mede dankzij decennialang overheidsbeleid prima geborgd. Maar dat is niet het geval voor de 25 % van de huishoudens die niet over een auto beschikken, en voor de jongeren. Een heel recente publicatie van het Planbureau voor de Leefomgeving laat zien dat het met hun bereikbaarheid steeds verder achteruitgaat (PBL, 2024). Een heel belangrijk element hierin is het openbaar vervoer. Dat moet behulpzaam zijn. Het OV is daarnaast een heel belangrijk instrument in het klimaatbeleid en in het verminderen van de ruimtedruk in ons land. Je zou denken; dat OV vraagt om een forse impuls. Maar de realiteit is dat het OV al een aantal jaar achteruit holt. In vier jaar tijd is bijvoorbeeld 7% van alle bushaltes in Nederland opgeven. Daarnaast komen er steeds meer snelweglocaties en suburbane woonwijken bij waar het OV niet of nauwelijks komt, en de NS ziet zich, terwijl het aantal reizigers, mede door corona, is teruggelopen en de kosten zijn gestegen, gedwongen om de prijzen fors te verhogen. Dat lijkt eerder een strategie richting de afgrond dan een stimulans. Dit alles is vreemd omdat in het huidig regeerakkoord wel de volgende zin is opgenomen; *“belangrijke voorzieningen moeten voor alle Nederlanders bereikbaar zijn”*

Naar onze mening heeft de laatste fundamentele verandering in het OV plaatsgevonden in 2000 met de Wet Personenvervoer 2000, deze wet heeft ons veel gebracht, maar misschien is het nu; bijna 25 jaar later, tijd om opnieuw op fundamenteel niveau na te denken over het OV in Nederland.

De notitie heeft een iets andere opbouw dan de LVM – notities tot nu toe. Het huidige OV vraagt een andere manier van organiseren. Daarom schetsen we hier 6 aanbevelingen. We laten daarna de stand van het OV zien, en komen met de onderbouwing van onze aanbevelingen. Het is voor ons duidelijk dat we op een andere manier naar het OV moeten gaan kijken. Ook al omdat wij, als studenten en net – afgestudeerden, in beginsel dat OV een warm hart toedragen, maar met de huidige stand van het OV over een paar jaar wellicht OV- verlaters zullen zijn. Dat willen wij niet, dat wil het klimaat niet, en de mensen die straks samen met ons in de file staan ook niet.

# Inhoudsopgave

Introductie .....	2
Zes, naar onze mening, noodzakelijke en fundamentele veranderingen .....	4
Wat is er mis met de huidige stand van het OV? .....	7
Gebieden.....	9
Thema's.....	10
Deel B: Hoe kan het beter? .....	17
Erkennen van een recht op mobiliteit; OV als nutsvoorziening.....	17
Investeren in het gehele spoor en niet in een paar Grote Werken .....	18
Prijsverlaging in het OV.....	19
Volwaardige Bus Rapid Transit over de Snelwegen .....	19
OV netten over grenzen heen, in regionaal verband .....	20
In de dunner bevolkte gebieden; een samenlevings- initiatief .....	21
Zien dat grotere efficiëntie in het vervoer nodig wordt.....	21
De diepere laag; fundamenteel denken .....	22
Bronnen .....	23

# Zes, naar onze mening, noodzakelijke en fundamentele veranderingen

## **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 2 a 4 (en soms zelfs null!) 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 enz. 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 scherp 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 kosten-problemen die auto- onafhankelijkheid met zich meebrengt. Het aantal gereden kilometers zal ook fors naar beneden moeten. Het OV is een efficiëntere en schonere manier van vervoer. Het is vanuit maatschappelijk oogpunt dan 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 als landen van 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 % 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 wat 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 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, winkels, 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 onderversorging van het platteland zoals je die nu in Frankrijk kunt zien.

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

---

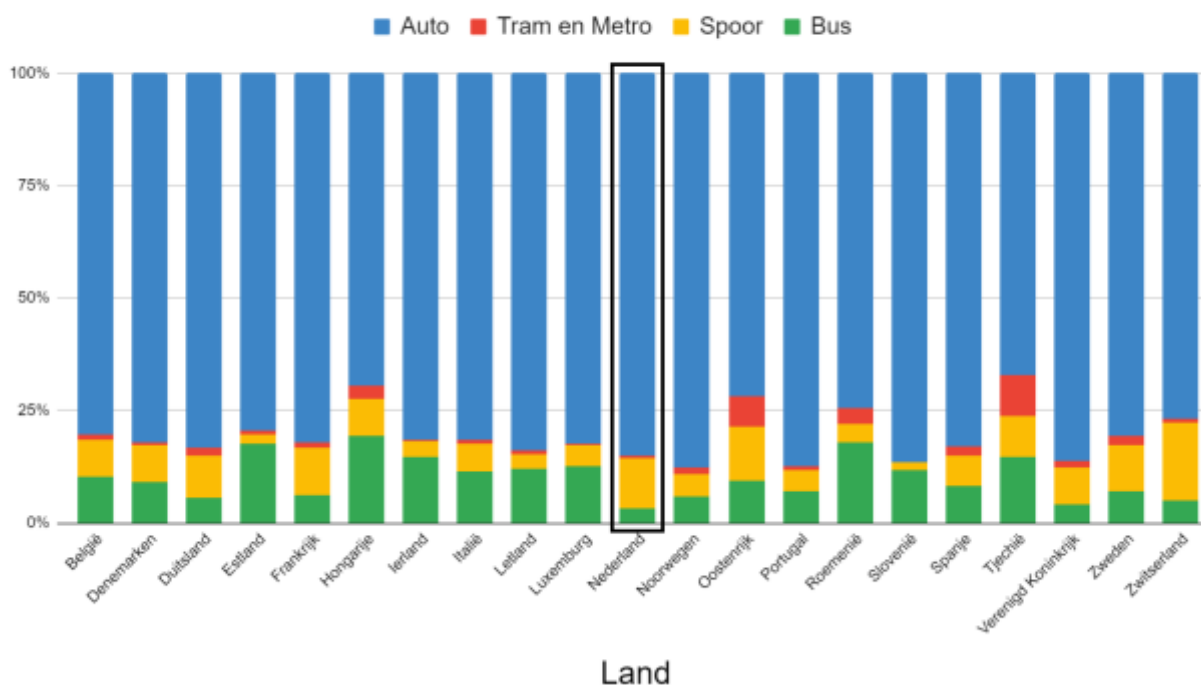
Op dit moment wordt de auto nog sterk gefaciliteerd. In sommige steden zien we de eerste aanzet tot verandering, maar in de suburbane en landelijke gebieden krijgt de auto nog vrij baan; met extra parkeerruimte en wegverbreding. We willen dat de OV- gebruiker minstens zo goed wordt gefaciliteerd met meer lijnen, hogere frequenties, 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..

# Wat is er mis met de huidige stand van het OV?

Donkere wolken vormen zich boven het OV systeem in Nederland. Je kunt het sinds deze zomer helemaal fout zien gaan in het openbaar vervoer. Op het spoor zorgen grootschalige werkzaamheden voor veel extra verstoringen, de punctualiteit van de NS loopt achteruit. Ook met de financiële prestaties van de NS gaat het niet goed. De verliezen binnen het bedrijf stapelen zich op met een cumulatief verlies van 2.3 miljard in de afgelopen 4 jaar. Dit lijkt bijna op een teloorgang van het spoorstelsel.

Modal split personenvervoer (% van totale passagiers-km)



Figuur 1: Modal split passagier-km per land, Nederland weergegeven in kader (EUCOM, 2021)

Met de bussen lijkt het in Nederland helaas niet veel beter te gaan. In Zeeland is nu sprake van zo weinig overgebleven klanten dat het provinciaal bestuur wil gaan afschalen. Bijna geen grote bussen meer, maar wat ze eufemistisch vraag -afhankelijk vervoer noemen, met kleine hopper-busjes waar buiten bejaarden niemand in wil zitten en met een reis -coördinatiecentrum. Positief beschreven wordt dat "Publiek Vervoer" genoemd. Dat wordt verkocht als een grote verbetering, maar daar lijken de OV-bedrijven die deze verbetering zouden moeten realiseren niet in te geloven. Het zal waarschijnlijk een grote opgave worden om een vervoerder te vinden voor de komende

## Geen enkele vervoerder wil vanaf 2025 busvervoer in Zeeland verzorgen

Geen enkele vervoerder heeft zich gemeld om het busvervoer in Zeeland vanaf 2025 op zich te nemen, meldt [Omroep Zeeland](#). Dat jaar loopt de concessie van vervoersmaatschappij Connexxion af, maar die heeft al aangegeven niet mee te willen dingen naar een nieuw contract. Ook andere vervoerders blijken vooralsnog geen interesse te hebben.

dat "Publiek Vervoer" genoemd. Dat wordt verkocht als een grote verbetering, maar daar lijken de OV-bedrijven die deze verbetering zouden moeten realiseren niet in te geloven. Het zal waarschijnlijk een grote opgave worden om een vervoerder te vinden voor de komende

concessieperiode. Over dat Publiek Vervoer later trouwens meer.

Internationaal doen we het ook niet geweldig als het gaat om OV. Hierboven de statistiek van 2019, bewust net voor Corona. Ons land zit met een schamele 14 % OV- gebruik in de modal split onder het EU -gemiddelde van 18 %. Oostenrijk (27 %), Zwitserland (hier 23 %), Zweden (19%) hebben bij de rijke landen beduidend betere cijfers. (EUCOM, 2021). Uit deze tabel blijkt dat Nederland goed scoort in het treingebruik, maar het vooral slecht doet in de categorie bus, tram en metro. Blijkbaar levert de huidige concessie- aanpak als het gaat om het reizigers- aandeel niet veel op, zie deze cijfers. Nederland zou op grond van deze cijfers wel erg auto-afhankelijk zijn, maar een correctie voor de fiets (niet meegenomen in deze EUCOM- statistiek) is zeker op zijn plaats. Hierbij is het wel belangrijk om te melden dat het niet duidelijk is welke modaliteiten hoofdzakelijk worden vervangen door de fiets. Wel is Nederland uniek in het feit dat we geen “fietsers-klasse” hebben: mensen van allerlei leeftijden, achtergronden en sociaal- economische stand fietsen in Nederland.

De conclusie dat het niet goed gaat wordt, zo lijkt het, echter nog steeds niet volledig onderschreven. Dat ligt eraan dat er wel steeds minieme innovaties zijn. Veel mensen die met elkaar de OV- sector maken, lijken nog altijd te hopen dat die innovaties toch wel voor verbetering zullen zorgen. Je zag dat bij Mobility as a Service, je zag dat bij het idee van automatisch rijden voor het OV, en je ziet het nu ook bij het zogenaamde Publiek Vervoer. Wat moet dat Publiek Vervoer zijn (DMI, 2024)? Het gaat hier om het bij elkaar voegen van stads- en streekvervoer en al het vraggestuurde vervoer, carpoolen en vrijwilligers vervoer en doelgroepenvervoer, met meer OV op afroep, en minder via dienstregelingen.

Positief is dat er meer integratie komt en minder regels. Wij vragen ons echter af of deze stroomlijning nu echt gaat zorgen voor echt veel beter OV. Wij houden onze twijfels. Het is in de wereld van OV namelijk een ervaringsgegeven dat het vervangen van grote bussen door kleine busjes die je vooraf moet bestellen, leidt tot een grote teruggang in het aantal reizigers. We zullen de ontwikkeling van dit Publiek Vervoer gaan volgen, maar zijn vooralsnog niet erg optimistisch. Wij durven zelfs wel de stelling aan dat geen enkele beleidsverantwoordelijke voor het OV van dat veel sterker vraag-afhankelijk gestuurd vervoer gebruik maakt, laat staan er afhankelijk van is!

Het OV wordt almaar kleinschaliger gemaakt, tot het punt waarop op dit moment soms wordt voorgesteld een vorm van OV met personenauto's te gaan verzorgen: Een soort georganiseerd Liften 2.0. We vinden deze innovatie wel interessanter dan dat Publiek Vervoer zoals het nu is uitgewerkt, maar vragen ons af hoe dit systeem gaat of kan worden ingericht. Een soort openbaar vervoer met personenauto's bestaat namelijk al sinds jaar en dag: de Taxi.

Vooralsnog zetten wij in op een forse verbetering van het reguliere vervoer, met een gepaste herbalancering van de modaliteit-prioriteiten. Om een voorbeeld te geven; in Zeeland zou je kunnen beginnen met verhogen van de frequenties en vergroten van de venstertijden tussen de grote plaatsen in Zeeland zelf en met de steden rondom Zeeland (uiteraard Rotterdam en Antwerpen, maar wellicht ook Dordrecht, Breda, ...). En dan kijken of dit werkt. Als het aanslaat, geleidelijk uitbouwen.



# Gebieden

## Stedelijk OV

---

In de steden verschilt het aandeel OV in het totaal aantal kilometers gemaakt door reizigers werkelijk enorm. In Groningen wordt veel met het OV gereisd, terwijl in bijvoorbeeld Eindhoven (nagenoeg even groot) minder dan de helft van het aantal kilometers van Groningen met het OV wordt gemaakt. (KiM, 2015) Dat heeft te maken met gebrek aan initiatief en inspiratie van bestuurders, en ook met hoe de structuur van de stad en de structuur van het OV in elkaar zit. We hebben meer en minder auto-afhankelijke steden laten ontstaan. Groningen is veel minder faciliterend als het gaat om autoverkeer dan Eindhoven.

Om dit op te lossen zouden we de beste OV - steden (zoals Amsterdam, Utrecht en Groningen) als benchmark kunnen stellen en dan ervoor gaan zorgen dat de slechtere steden binnen 5 jaar ook op de benchmark zitten. Dat lijkt ons een aardige uitdaging. Trouwens; waarom moeten we als we willen weten hoe precies de OV -prestaties in steden zijn, zodat we kunnen vergelijken, nog steeds werken met gegevens uit 2015? Waarom wordt dat niet jaarlijks gewoon goed gemeten?

## Tussen de steden

---

Dat is het domein van de trein. We willen hier zeker wel uitspreken dat we vinden dat de trein heel behoorlijk presteert. We gaan echt zeker niet zomaar mee in het leger van mopperaars. Maar we moeten wel eerlijk een aantal zaken onder ogen zien. Op een aantal punten die wij als redelijk fundamenteel zien schiet het Nederlandse spoorwegnet nog wel eens tekort. Denk aan het uitvallen van seininfrastructuur, het vastlopen van wissels, een tekort aan personeel, computerstoringen en stroomuitval. Wij denken dat dit grotendeels komt doordat het spoorstelsel uitgewoond begint te raken, er is geen redundantie in het systeem meer. We komen tegen de limieten van wat het systeem kan hebben zonder stevige herindelingen en herkapitalisering.. Kortom: Er is gewoon de afgelopen decennia veel te weinig geïnvesteerd in het spoor (Hansen, 2012 & IRG Rail, 2017). Er is veel geld in een aantal megaprojecten zoals de Betuweroute en de HSL-Zuid gestopt, maar in algemene zin blijkt nu dat we in Nederland echt niet genoeg geld hebben geïnvesteerd in ons spoorwegnet.

## Suburbaan Nederland

---

Doordat we in de meeste stedelijke regio's niet op regionale schaal kijken naar het mobiliteitssysteem krijg je een OV- benadering waarbij de stad los wordt gezien van de gemeenten die er redelijk dichtbij liggen. De vele grotere plaatsen nabij de centrale steden worden nogal slecht ontsloten door het huidige OV. Van suburb naar suburb reizen is nu een verplaatsing waar de auto vaak tweemaal sneller is. Daarover straks meer.

## Landelijk gebied

---

Echt problematisch wordt het in de dunner bevolkte gebieden. Hier zijn nu vaak nog zo weinig klanten voor het OV overgebleven dat het OV alleen nog het laatste redmiddel is voor wie geen auto heeft of kan hebben. Dus voor scholieren, ouderen, en autoloze huishoudens. Die mensen hebben het dubbel moeilijk, want alle andere voorzieningen worden 'efficiënter' geconcentreerd. De te overbruggen

afstanden nemen toe en de verzorging door het OV neemt af. Dat gaat niet goed. Voeg daarbij dat de meeste potentiële keuzereizigers niet zo van bussen houden (Stradling, et.al, 2007) en al helemaal niet van die kleine busjes, gereden – en alleen maar overdag -- door vrijwilligers, en je voelt het probleem aankomen.

## Thema's

### Een uitgewoond spoor

---

Nederland heeft één van de hoogste bevolkingsdichtheden ter wereld. Je zou dan denken; daar is een stevig spoornet mogelijk. Maar in ons land zitten we, op een paar trajecten na, nog overal met dubbelspoor en - in de rustiger regio's- zelfs met enkel spoor. De NS heeft ooit zelf een gedetailleerd plan gemaakt van hoe dat stevige spoornet er uit had moeten zien; Rail 21, gepresenteerd in 1988. Maar de politieke verwachting was toen dat de auto wel het overgrote deel van het vervoer zou gaan regelen. Daar gingen in die jaren bijna alle infra- investeringen naar toe. Het spoor bleef, op twee grote projecten na (HSL-Zuid en de Betuweroute) en een aantal verbeteringen hier en daar, achter, en we zitten nu nog steeds met de gevolgen daarvan. Het piept en kraakt op ons drukst bereden spoor van Europa. Ondertussen roepen we in het beleid dat er toch een forse groei van het OV mogelijk moet

Al voor zijn afscheidscollege had Hansen in een interview met het blad Delta van de TU Delft van zijn hart geen moordkuil gemaakt: "Het spoor wordt uitgewoond. Ik heb de spoorssystemen van zes landen - Nederland, België, Denemarken, Zwitserland, Zweden en Japan - voor de Tweede Kamer met elkaar vergeleken. Deze landen hebben, behalve Japan dan, spoorwegnetten van vergelijkbare grootte. Per gereden treinkilometer besteedt Nederland het minste aan management en onderhoud, \_\_\_\_\_

zijn. Maar voor elke frequente treinreiziger wordt wel duidelijk; dat kan dit spoornet helemaal niet aan. (zie het citaat van spoordeskundige prof. Em. Hansen, TU Delft,2012). Althans; niet op wat je de grote lijnen kunt noemen. Daar leiden relatief kleine problemen al snel tot grote vertragingen, omdat het hele systeem vol zit, en overbelast is. De discrepantie tussen de ambities die bestaan als het gaat om vervoer met het spoor en de toewijzing van overheidsmiddelen om die ambities waar te maken

is wat ons betreft veel te groot. De investeringen die zijn gedaan, vooral als onderdeel van Programma Hoogfrequent Spoorvervoer hebben ook flexibiliteit uit het spoor gehaald. Op verschillende plekken zijn onder het mom van hogere efficiëntie en vooral het verlagen van de onderhoudskosten wissels 'gesaneerd'. Dit heeft het voor de treinleiding van ProRail nog moeilijker gemaakt om de gevolgen van opgelopen vertraging van een enkele trein niet de rest van de dienstregeling in gevaar te laten brengen. Maar er lijkt ook een houdingsvraagstuk te zijn, vooral rond het anticiperen op en omgaan met fluctuerende capaciteit. Neem een groot concert of voetbalwedstrijd als voorbeeld. Meestal worden er dan niet of nauwelijks meer of langere treinen ingezet, waardoor iedereen als sardientjes in de trein moet staan. Soms lukt het wel, zoals bij de Formule 1 in Zandvoort. Dit soort evenementen staan maanden van te voren al vast, dus moet daar prima op geanticipeerd kunnen worden.

### Altijd gedoe met personeel

---

Dit geldt vooral op het spoor, maar breder voor de hele OV- sector. Vakbonden zijn niet zo sterk meer in ons land, maar het vakbondslidmaatschap in het OV is nog behoorlijk hoog. Werkenden in het brede OV beginnen een schaars product te worden en kunnen dus forse eisen qua loon, werktijden en werkomstandigheden stellen. En dat gebeurt dan ook, er zijn veel stakingen, die natuurlijk het imago van het OV ernstig verslechteren. Het personeel in het regionale openbaar vervoer heeft in 2023 20 stakingsdagen weten te realiseren (CROW,2023). Dat alles is een grote kostenpost aan het worden,

niet alleen financieel maar ook in reputatieschade. Mensen zijn van het OV afhankelijk voor hun dagelijkse behoeften. Daarom zorgen stakingen ook voor permanente schade- mensen gaan dan zoeken naar alternatieven en blijven daar. We horen nooit van situaties waarin er geen water meer uit de kraan komt omdat de mensen bij het waterbedrijf aan het staken zijn, of mensen die op de intensive care het werk neerleggen, dat zou compleet onacceptabel zijn. Personeel wordt ook een grote bottleneck als we een intensiever OV willen. Waar vinden we de medewerkers daarvoor?

Bijkomend is dat werken in het OV, met de huidige stand van zaken en met de veiligheidsrisico's nu niet iets is waar je heel trots op kunt en wilt zijn. Bedenk daarbij dat er ook een generatiekwestie speelt. Kijkend naar de cijfers van de vakbonden lijkt het begrip veel minder te leven onder jongere generaties. Dit alles moet doorbroken worden. Dat betekent veel voor de rol van de werkgevers in het OV. Die moeten meer ruimte voelen om tegemoet te komen aan gerechtvaardigde eisen van hun werknemers. Er moet beter geluisterd worden naar het personeel als er serieuze problemen zijn, zoals met de verwarming van de nieuwe bussen rond Zwolle.

### Een te kleine klantenbasis

---



Prima dienstverlening en hoge frequenties kunnen ertoe leiden dat veel mensen het OV daadwerkelijk als een alternatief gaan zien (De Weert, 2023). Lastige bereikbaarheid met de auto door congestie of door bewuste stedelijke verkeerskeuzes kunnen daarbij extra behulpzaam zijn. Je ziet dan ook dat op een aantal trajecten zoals Amsterdam- Utrecht en in een aantal steden zoals Utrecht of Groningen en ook op de Randstadrail dat het OV inderdaad concurrerend is ten opzichte van de auto. Eigenlijk zou je willen dat dit op veel meer trajecten en in veel meer stedelijke regio's het

geval wordt. Dan helpt die hoge frequentie, dan helpt die goede dienstverlening en dan helpt het maken van een goede balans tussen OV en auto. Dat betekent minder ruimte voor de auto, minder budget, minder voorkeursbehandeling. Dat is geen ontmoediging, maar normalisatie maar we zijn daar nu nog steeds heel voorzichtig hiermee (Verkeerskunde,2022) (hoewel dat zeker bij fossiel autogebruik wel heel nuttig zou zijn). Daar waar geen sprake is van hoge frequenties en je aangewezen wordt op eenmaal per uur een bus zien de meeste potentiële reizigers het OV niet langer als alternatief, zien maar als een "last resort" voor de captives, zie onze LVM- notitie 11 over bereikbaarheid. Captives zijn mensen die echt aangewezen zijn op het OV voor hun vervoer (KIM, 2019) . Die groep captives is in de afgelopen decennia geleidelijk aan kleiner geworden. De auto- afhankelijkheid is gegroeid. Wel interessant is dat deze groep, rond 25 % van de huishoudens, in de laatste jaren niet verder meer afneemt.

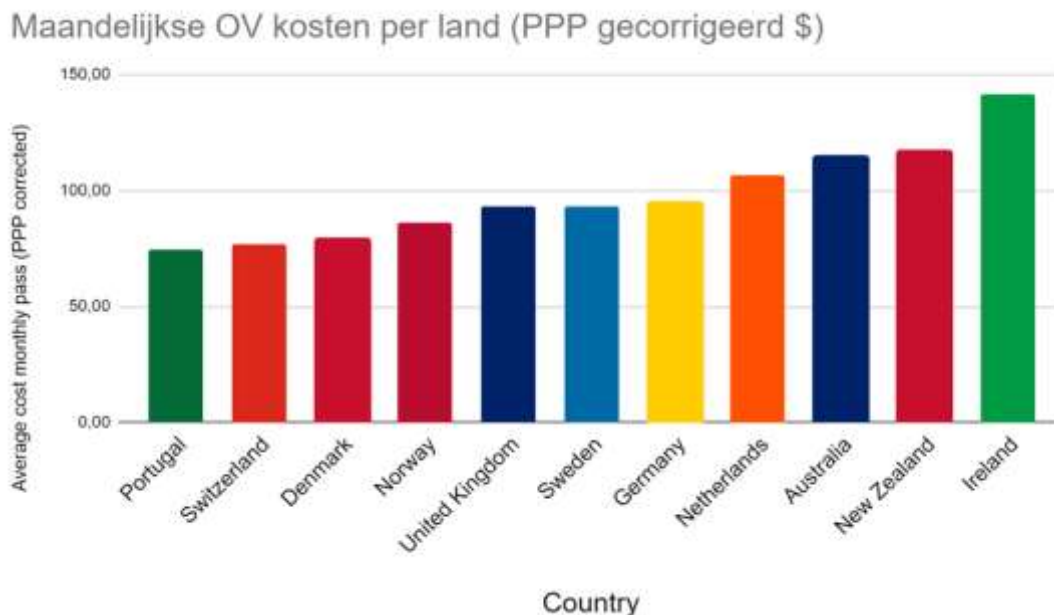
## Een te hoge prijs

In onze LVM- notitie 17 (Leren van het buitenland) hebben we de ervaringen van studenten die op stage naar het buitenland zijn gegaan geschetst. Een conclusie die naar voren kwam was dat het OV in nagenoeg alle landen en steden goedkoper is dan in Nederland, en soms aanmerkelijk goedkoper. En dat lijkt zelfs zo te zijn als je nuanceert voor de verschillen in inkomens per hoofd van de bevolking. Dat roept vragen op. Waarom is ons OV-systeem zo duur voor de reiziger? En wordt het OV steeds duurder; de prijs van een kaartje in het OV is in 2023 met meer dan 7% gestegen, harder dan de inflatie (CROW, 2023). Is er in andere landen sprake van een forse ondersteuning van overheidswege? Of zit het systeem daar slimmer in elkaar?

In Portugal is er veel geregeld voor lage inkomens als het gaat om OV. Kortingen of zelfs gratis OV bijvoorbeeld. Hierdoor is het OV gewoon echt een goede optie voor deze mensen. In combinatie met een vrij uitgebreid netwerk zorg je hierdoor voor echte bereikbaarheid. Meer dan 90% van de inwoners van Lissabon woont binnen 300 meter van een frequente openbare vervoersdienst.

Grotere landen zien zeker hun treinsysteem als een belangrijker en strategische asset voor de bevordering van de cohesie in het land; treinkaartjes zijn mede daarom vaak redelijk goedkoop. Het lijkt dat iets dergelijks in ons relatief kleine land niet speelt. Een lid van de Raad van Bestuur van de NS wees erop dat de belastingbetaler in Nederland relatief weinig betaalt voor de trein (Trouw, 2023). De kosten zijn vooral voor de reiziger. In ons land zit de exploitatiebijdrage onder het miljard, om precies te zijn in 2023 op 968 mln. euro. In andere landen ligt die verhouding anders en dat maakt de trein daar vaak goedkoper. Zwitserland zit bijvoorbeeld, met 60 % van het aantal inwoners op 1,2 à 1,3 miljard (FOT, 2024).

Nu zeggen absolute cijfers natuurlijk niet alles, maar het lijkt erop dat we van overheidswege betrekkelijk weinig geld in het OV stoppen. En we lijken ondanks de mooie teksten in het regeerprogramma ook nog steeds niet zo bereid te zijn tot meer budget.



Figuur 2: Overzicht van de kosten van een maandelijks OV abonnement; een vergelijking tussen een groep welvarende landen (The Burrow 2023)

Een indicatie van de werkelijke prijsverschillen voor de reiziger is wel te vinden. Op het staafdiagram hierboven is duidelijk te zien welke landen - van een selectie rijkere landen - relatief het meest betaalbare OV-systeem kennen. Het gaat hier om de prijs van de OV- kaart. Deze cijfers uit 2023 zijn voor PPP (Purchase Power Parity) gecorrigeerd, dit betekent dat de gemiddelde inkomens van mensen in deze landen zijn meegenomen. Nederlanders zijn bijvoorbeeld relatief rijker dan Portugezen, dit betekent dat je ook mag verwachten dat het Nederlandse OV systeem wat duurder is dan het Portugese systeem. Dit komt doordat bijvoorbeeld personeelskosten in een rijk land veel hoger zijn dan in een minder rijk land. Van sommige kosten kan men echter verwachten dat ze relatief lager minder worden naarmate een land rijker wordt. Een trein die door Alstom in Frankrijk wordt gebouwd wordt voor dezelfde prijs aan een Portugese vervoerder verkocht als aan een Nederlandse vervoerder. Zonder overheidsinterventie zou je dus mogen verwachten dat naarmate een land rijker wordt, het OV-systeem relatief gezien goedkoper wordt. Maar zoals te zien is in het diagram is dit niet het geval. OV-subsidie verschilt namelijk significant per land. Nederland behoort tot de prijziger OV- landen.

### **Weinig innovatieve sector en dito overheidsrol**

---

De aanbieders van OV zijn meestal niet sterk innovatief. Er is zelfs sprake van een soort namaakbedrijven. Op het spoor kunnen we eigenlijk alleen maar met concurrentie dreigen. De positie van de NS is interessant. De NS heeft op het hoofdnet geen concurrenten. En een bedrijf wat een fors deel van zijn inkomsten krijgt via een deal met de overheid, via het studentenreisproduct, waar vind je dat verder? Verder wordt er ook altijd gezegd dat in een markt met hoge vaste- en lage variabele kosten competitie bijna onmogelijk is. Voor de meest busmaatschappijen en regionale spoormaatschappijen geldt dat ze onderdeel zijn van nationale vervoerders in andere landen (Deutsche Bahn, SNCF, Franse staatsinvesteringen, Trenitalia). Ook daar; in hoeverre hebben we het hier over echte bedrijven? De kern van het business- werk zit in aanbestedingstrajecten met provincies. De provincies als aanbesteder worden steeds geconfronteerd met weinig, en altijd bekende, inschrijvers. Een dergelijke markt oogt niet erg innovatief of competitief, iets wat bij invoering van marktwerking natuurlijk wel de bedoeling is. We gaven eerder al aan waar we verbeteringen verwachten. Er is sprake van een soort onderhandelingsspel, waar per saldo maar weinig innovatie uitkomt.

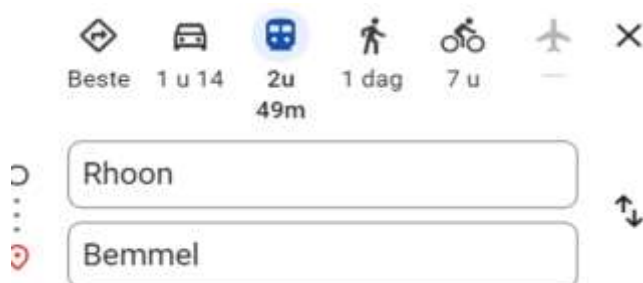
Eerst over die bussen en de regionale treinen. Wellicht is het veel handiger om gewoon het OV onderdeel van de overheid te laten zijn, zoals in Zwitserland (OV- magazine, 2022). Er is een wetsontwerp van PvdA/GL en NSC (2024) om het mogelijk te maken dat provincies zelf OV- bedrijven oprichten. In Engeland is dit op het spoor al meerdere keren gebeurd sinds de liberalisering van de spoorwegen in de jaren 90. Provincies in Nederland zijn daar nu nog terughoudend over. Maar ja: als in onrendabele provincies dadelijk geen bedrijf meer wil rijden én provincies geen eigen OV-bedrijf willen oprichten, dan wordt het OV op lokaal en regionaal niveau simpelweg een participatietaak. We zullen dan aangewezen zijn op vriendelijke vrijwilligersorganisaties en hobbyclubs die het OV in de provincies en lokaal moeten gaan verzorgen. Ongetwijfeld een prachtige vorm van participatie (namelijk dat de burger het zelf oppakt), maar dit is natuurlijk niet zoals het zou moeten zijn in een land als Nederland! Zoiets laten we met een grote taak voor het OV in de bereikbaarheid en in de klimaatopgave toch zeker niet gebeuren? Als we al aan marktwerking vastzitten dan moeten we in elk geval niet doorgaan met de marktwerking via de concessie- aanpak die we nu in de praktijk zien. Een forse verbetering is nodig, en vooral ook een beter kader. Daarover straks meer.

Het KiM constateert ook iets interessants voor het spoor; *“We kunnen stellen dat er aardig wat ontwikkelingen zijn, vooral Europees, maar dat een duidelijke toekomstvisie ontbreekt. Hierdoor worden de keuzen niet expliciet gemaakt en niet maatschappelijk onderbouwd. Het risico is verder dat de keuzeruimte in de toekomst afneemt.”* (KiM, 2024). Wat ook opvalt is dat er nog betrekkelijk weinig politieke aandacht is. DND (de Nieuwe Denktank, 2024) heeft daar een verklaring voor;

*“Twee van de vier regeringspartijen benoemen zelfs het openbaar vervoer helemaal niet. Daarnaast is het beleid rondom het OV versnipperd en verdeeld tussen de rijksoverheid, provincies en grote steden. Die versnippering heeft een voor de hand liggend maar verstrekkend gevolg; dé staat van hét openbaar vervoer is moeilijk te bepalen. Een geschrapte bus hier, een trein minder daar. Voor een enkel OV-bedrijf een paar geschrapte ritten, maar voor de reiziger mogelijk een opeenstapeling van slechtere aansluitingen en langere reistijd. Het maakt het voor politici en beleidsmakers makkelijk om de verantwoordelijkheid af te schuiven en geen visie te hoeven tonen op het openbaar vervoer terwijl lijnen worden geschrapt en de kwaliteit achteruit kachelt.”*

### **Een auto- afhankelijk gemaakte ruimtelijke structuur**

De auto domineert al sinds rond 1985 ons mobiliteitssysteem. Tot rond 2000 stond er naast het mobiliteitssysteem nog een sturende ruimtelijke ordening. Er werd in de publieke ruimte beslist over waar woningbouw, kantoren, voorzieningen zouden worden gelokaliseerd. Aan het begin van deze eeuw is het systeem van ruimtelijke ordening grotendeels vernietigd. En heeft plaatsgemaakt voor meer marktconforme ruimtelijke inrichting. Het spreekt dan vanzelf dat die inrichting steeds meer autogericht is geworden. Er zijn wel initiatieven geweest om de ruimtelijke inrichting sterker te baseren op de wensen en behoeften van een sterk OV (zoals Ruimpad en Stedenbaan) maar die initiatieven zijn niet verder dan de tekentafel gekomen. Ondertussen zijn er in het hele land snelweglocaties ontstaan. 38 % van de werkgelegenheid in ons land bevindt zich nu op dergelijke locaties, binnen 1200 meter van een oprit of afrit. Dat percentage groeit nog. Langs de snelwegen is nauwelijks OV te vinden. Snelweglocaties zijn dan ook pure autolocaties. Ruimer dan deze snelweglocaties; de gehele ruimtelijke structuur is autogericht geworden. Een verplaatsing van suburb naar suburb kost meestal met het OV meer dan twee keer zo lang in reisduur dan met de auto. Hieronder even de vergelijking van Rhoon (bij Rotterdam) naar Bommel (bij Nijmegen).



We hebben dit met elkaar zo laten ontstaan, net alsof het een nadrukkelijke maatschappelijke wens is. Nu proberen op trajecten en in steden het autogebruik te ontmoedigen stuit al snel op woede, want huidige autogebruikers zien geen alternatief, en dat is er vaak ook niet, althans het wordt nog niet aangeboden.

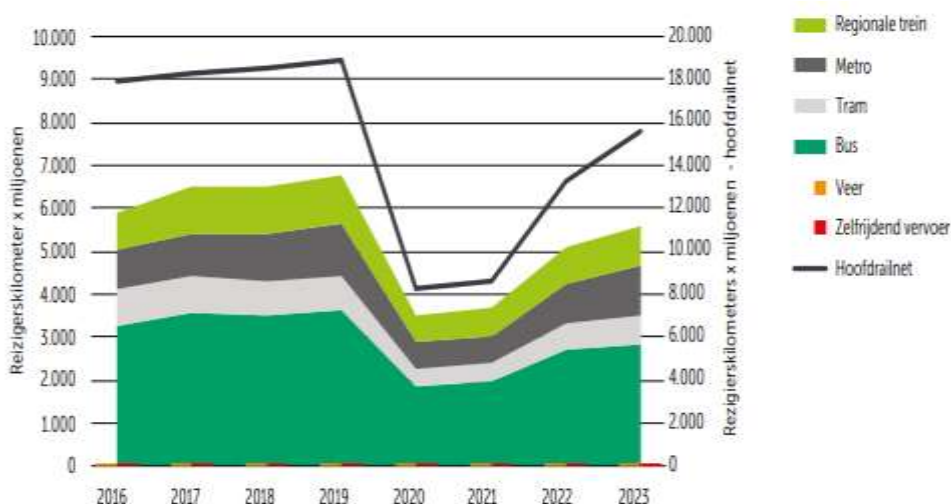
## De klap van Corona

### Personenmobiliteit<sup>1</sup>

	Bron	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Mobiliteit in Nederland (mld km) <sup>2</sup>	OViN/ODiN	192,2	193,1	194,4	194,5	194,7	195,6	197,4	198,7	200,7	202,8	142,8	155,7
Autobestuurder <sup>2</sup>	OViN/ODiN	94,9	95,8	96,8	97,1	97,3	97,9	99,1	100,0	101,3	102,7	75,8	80,3
Autopassagier <sup>2</sup>	OViN/ODiN	39,9	39,5	39,3	38,9	38,6	38,4	38,4	38,2	38,1	38,1	26,2	30,3
Openbaar vervoer <sup>2</sup>	OViN/ODiN	26,3	26,5	26,7	26,8	26,9	27,2	27,6	28,0	28,5	29,0	12,4	13,3
Fiets <sup>2</sup>	OViN/ODiN	16,1	16,3	16,6	16,7	16,9	17,0	17,3	17,4	17,6	17,8	15,2	15,8
Lopen <sup>2</sup>	OViN/ODiN	4,9	4,9	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,1	5,1	6,5	8,1
Overig (incl. bromfiets) <sup>2</sup>	OViN/ODiN	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,1	10,1	10,1	10,2	6,7	7,9

Figuur 3: Overzicht van reizigerskilometers per modaliteit 2010-2021

Bijgaand de cijfers uit de Mobiliteitsbeeld 2023 (KiM, 2023). Je kunt zien dat de modal split qua reizigerskilometers al jaren gelijk is gebleven, met het OV goed voor de al aangegeven ongeveer 14% van dat aantal kilometers en de auto voor 73 %. De jaren voor Corona liep het OV een beetje in op de auto. Dat was redelijk marginaal, maar wel zichtbaar. In Coronatijd is het OV echt op achterstand gekomen. Collectieve verplaatsingen waren toen risicovol. Het OV is, anders dan het KiM een tijdje terugverwachtte (zie Nieuwsbrief LVM 29 juni 2022), deze klap niet te boven gekomen. Ja, een deel van de reizigers keerde terug, maar een deel ook niet. Een aantal van deze verloren reizigers heeft toch maar een auto aangeschaft, of rijdt nu wat meer, een deel werkt veel meer thuis dan voor Corona. Want thuiswerken is door en na Corona wel een blijvertje geworden. Ook dit merkt de OV- sector. Uit twee analyses van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM 2023) komt naar voren dat sinds Corona zo'n 15% van de reizigers is verdwenen. In hun ogen komt dat ook omdat het aanbod van OV is veranderd en er in bepaalde periodes sprake geweest van relatief veel uitval, en stakingen. Het lijkt erop dat juist in het OV veel mensen zitten die kunnen thuiswerken. Het terugwinnen van deze reizigers is een behoorlijke klus. Vooral omdat velen in de tussentijd geïnvesteerd hebben in het alternatief: een eigen auto.



Figuur 4: Reizigerskilometers per modaliteit (2016-2023) (KiM, 2023)

Maar ook structureel zijn de dienstregelingen van het openbaar vervoer minder goed dan in 2019. Het aantal bushaltes is in 5 jaar tijd met 7% afgenomen. (NOS, 2024). Van met name bus, tram en metro verwacht het KiM nu weinig verbetering. Die zullen zonder maatregelen waarschijnlijk niet herleven tot op het niveau van voor de pandemie. Maar ook in de trein zullen in 2028 naar verwachting minder reizigers zitten dan in 2019. Het gaat dus echt niet goed.



## Erkennen van een recht op mobiliteit; OV als nutsvoorziening

In beginsel moeten voor iedereen alle bestemmingen bereikbaar kunnen zijn tegen redelijke kosten. Dat hoort een basisuitgangspunt te zijn. We hebben dit beschreven in het vijfde hoofdstuk van onze LVM -notitie 11; Naar een recht op voldoende bereikbaarheid. Er hoort gewoon een recht te zijn op voldoende bereikbaarheid voor iedereen.

Daarbovenop hoort het niet zo te zijn dat je met een auto wel dat recht hebt en zonder die auto afhankelijk bent van de onderhandelingen tussen overheden en private ondernemingen. Dat lijkt op genadebrood moeten eten. Het alternatief voor een recht op bereikbaarheid is dat we nu met elkaar afspreken dat de auto de norm is en dat iedereen zonder auto gewoon dikke pech heeft.

Maar in zo'n land willen wij toch niet wonen? Het zou ook wel raar zijn zo iets te willen in het licht dat voorlopig tot 2040 nog meer dan de helft van alle auto's forse fossiele emissies kent, terwijl het OV veel schoner is (Verkeerskunde, 2022). Maar we moeten erkennen dat het er feitelijk wel op lijkt dat we dit willen.

Want anders zouden we als uitgangspunt kiezen dat het OV gewoon een goed gefinancierde openbare nutsvoorziening hoort te zijn. Zoals ze in Zwitserland doen (OV Magazine, 2022). Zwitserland kent qua OV een betere modal split; 23 % OV. En zoals ze op andere wijze ook in Japan doen, waar 33 % van de reizigerskilometers via het OV gaat. In Japan bestaat er een andere benadering als het om autorijden gaat. De maximumsnelheden zijn er lager dan bij ons, wat een kleiner reistijd voordeel oplevert en men kent daar een stelsel van tolwegen om de weginfrastructuur te financieren en dit zorgt ervoor dat mensen nadenken voordat ze in de auto stappen. De kosten zijn namelijk per rit significant en heel duidelijk zichtbaar. Het kan dus wel, maar je moet het wel willen. Overigens wil de Zwitserse bevolking zeker verdere uitbreiding van het OV, dat komt ook uit hun referenda. Ze wensen dat daarvoor primaire overheidsfinanciering wordt aangewend, maar zijn ook bereid mee te financieren (Lichtin et.al, 2024). In Zwitserland is er een geïntegreerd openbaar vervoerssysteem waarbij trein, metro, tram, bus, deelauto's, deelfietsen, taxi's enz. perfect op elkaar afgestemd zijn.

We willen dat wellicht ook met dat Publiek Vervoer, maar dat kan alleen goed lukken als er een regisseur op nationaal niveau functioneert, een nationale OV- autoriteit met doorzettingsmacht. 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 ook niet tegen een concessie- systematiek, maar wel binnen een dergelijk stevig nationaal kader. Het is toch onzin dat twaalf provincies dat allemaal apart gaan regelen? Verder kunnen wat ons betreft de concessies versimpeld worden. Op dit moment zijn het gigantische documenten met complexe prestatiematrixen en kleine regels zoals over beenruimte en de soort toegestane reclame in de voertuigen. Wat ons betreft moeten deze documenten terug naar de basis, dan wordt het voor meer partijen mogelijk serieus mee te bieden.

### **Rijk remt investeringen in openbaar vervoer af: 'Vroemvroembeleid bijna een godsdienst'**

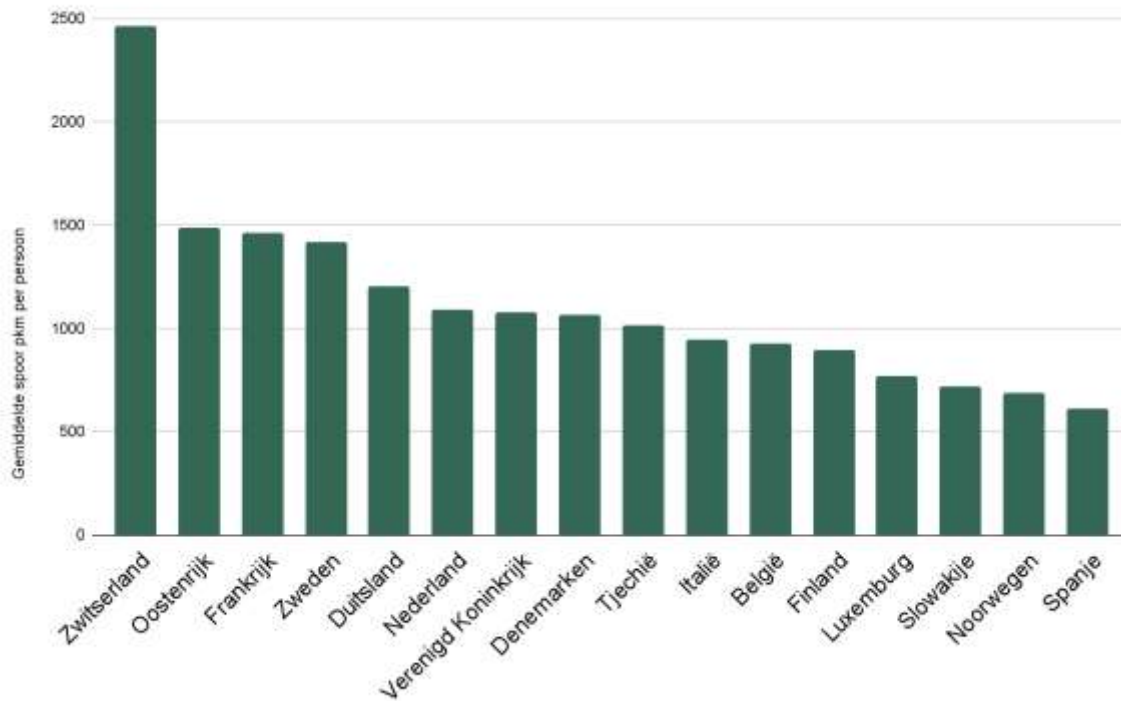
Cruciale investeringen in het openbaar vervoer worden door rijksbeleid afgeremd. Nederland dreigt vast te lopen als er niet snel aan een ambitieus meerjarenplan wordt gewerkt. Dat stellen FNV Spoor en reizigersorganisatie Rover.

Er staat ons een enorme investering te wachten. We moeten zo snel mogelijk een spoornet krijgen dat nieuwe uitdagingen aankan. Dat vraagt om een anticyclische investering. Het mooist verwoord met het oud Hollandse gezegde; *“de kost gaat voor de baat uit”*. We zijn als land daar goed in binnen de watersector. We realiseerden daar zaken omdat we een risico zagen en gingen met overheidsgeld anticiperend aan de slag

(Deltawerken, Ruimte voor de Rivier). We hebben dat ook redelijk goed met de stations gedaan. Die liggen er nu aardig bij. Maar we hebben dat nagelaten op het spoornet zelf. Dat vereist een enorme investering. Willen we die maken als samenleving, of doen we maar wat kleiner werk? Het is nu de tijd om echt te investeren in een spoornet dat weer 50 tot 70 jaar mee kan. Er zal veel moeten gebeuren in de ondergrond (met de verzakking van de spoordijken), qua invoering van het ERTMS (het geavanceerde treinbeveiligings- en controlesysteem), met het saneren van wissels en met de bovenleiding. En dat is iets anders dan op een paar plekken wat verbeteren, dan hou je dat in de kern het spoorsysteem uitgewoond is.

We moeten derhalve de investeringen gaan verschuiven van de weg naar het spoor. Er zal veel meer geïnvesteerd moeten worden in het OV, zo staat ook te lezen in een recent rapport van het gezaghebbende ITF (International Transport Forum, 2024). En bij voorkeur op een solide basis. Op het spoor is er te weinig capaciteit. Ook moet het spoor veerkrachtiger worden, dit vergt investering in meer kilometers spoor, de verdubbeling of verviervoudiging van het spoor op een aantal trajecten en de versnelde invoering van ERTMS, zowel op de infrastructuur als op al het rollend materieel.

Gemiddeld gereisde kilometers met de trein per jaar per land



Figuur 5: Oostenrijk en Zwitserland laten zien dat structurele investeringen in het gehele spoorwegnet tot sterk verbeterde prestaties leiden.

## Prijsverlaging in het OV

We moeten eerst eens goed uitzoeken waarom de prijs van het OV in ons land hoger is dan de prijs in veel andere landen. Wat is de kernoorzaak daarvoor? En we moeten ervoor zorgen dat de prijs van het OV volstrekt concurrerend is met de prijs voor het autorijden, en liefst iets goedkoper. Het is, gelet op alle beleidsdocumenten, waarin wordt gepropageerd dat er meer gebruik moet worden gemaakt van het OV, vreemd om de prijs van het OV hoger te laten zijn dan de prijs van het rijden (of van het vliegen). Het OV moet voor het verplaatsen van 2 personen qua prijs goedkoper zijn dan de auto. Dit vraagt een grote wijziging in denken. We brengen het hier als open vraag; hoe komt het dat deze wijziging van denken geen vorm, geen tractie krijgt? We zien hier graag ideeën en analyses voor tegemoet. Voor ons is duidelijk dat de prijs van rijden op fossiele brandstof omhoog zal moeten en de prijs van het OV in algemene zin naar beneden. Hier heeft de overheid een grote rol te spelen. Overigens kunnen we ons trouwens binnen het OV zeker vormen van prijsdifferentiatie voorstellen, met op drukke tijden iets hogere tarieven, en daarbuiten juist fors lagere. Een expert als Verhoef (2017) pleit al langer voor prijsdifferentiatie.

## Volwaardige Bus Rapid Transit over de Snelwegen

In ons land is er erg weinig OV over de snelwegen. En dat terwijl de ruimtelijke structuur sterk naar de snelwegen is getrokken. We moeten natuurlijk die snelweglocaties met OV gaan ontsluiten. Dan krijg je ook mogelijkheden voor veel betere OV-verbindingen en daarmee kortere reistijden tussen suburbs.

En met veel en zeer frequent OV over de snelwegen kun je ook in en buiten de spits een alternatief bieden voor autogebruik. Alweer; hoge frequentie, goede dienstverlening, en meestal lagere prijs. Dat vraagt om voorrang systemen op de snelwegen, soms ook in de vorm van vrije busbanen. BRT is iets wat relatief snel te realiseren moet zijn, als aanvulling op het gebruik van de trein. We moeten BRT trouwens niet zien als concurrentie voor de trein. We zien hier de hoofdrailnetconcessie als de basis en de snelweg OV- concessie als aanvullend en daaraan ondergeschikt.

## OV netten over grenzen heen, in regionaal verband

In de meer stedelijke regio's wordt het essentieel dat we niet langer denken in termen van de stedelijke gemeente en de randgemeenten, maar in termen van een samenhangend regionaal netwerk. We bouwen dan een OV-systeem voor de regio, en ontwerpen een structuur die niet langer alles naar het centrum van de kernstad brengt. Dat is ouderwets, we krijgen steeds meer polynucleaire structuren. Dat staat als beschreven in onze LVM- notitie 8, over stedelijke mobiliteit.



*Figuur 6. OV systemen Groningen (links) en Eindhoven (rechts) op dezelfde schaal*

Op het eerste gezicht lijkt er niet veel verschil te zijn tussen het busnet in Eindhoven en Groningen maar als je goed kijkt zie je dat de twee systemen fundamenteel anders zijn ingericht. In Eindhoven is het systeem duidelijk gericht op het bedienen van het centraal station, een beetje als de snelwegen in Frankrijk, die allemaal naar Parijs lijken te leiden. In Groningen is gekozen voor een meer dekkend en diffuus systeem, wat heeft geleid tot een praktischer bussysteem voor de reizigers.

De gemeente Eindhoven heeft bijvoorbeeld 250.000 inwoners, maar met de zes gemeenten eromheen (Son, Best, Nuenen, Waalre, Geldrop, Veldhoven) ongeveer het dubbele aantal. Met meer dan 440.000 inwoners zou een meer dan aardig OV-systeem te bouwen moeten zijn, zeker in combinatie met de dichtheid van de bevolking in dat gebied, maar dan moet je natuurlijk wel die schaal als je kader voor planning, programmering, belijning en dienstregeling willen zien. Laat dat nou precies zijn wat nog veel te weinig gebeurt.

Hier zit het bestuurlijke soms in de weg, maar nogmaals; er zijn steden waar het wel veel beter lukt. Vergelijk het OV van Utrecht (met De Bilt en Nieuwegein net iets meer inwoners dan Eindhoven met zijn randgemeenten) maar eens met dat van Eindhoven! Daar moeten we van leren. Sowieso moet het steeds belangrijker worden om onderling ervaringen uit te wisselen in de wereld van het OV. Ook van belang hier is een forse investering in flowdata; je moet op elk moment van de dag kunnen zien hoe de

reizigersstromen zich bewegen. Met die kennis in huis kun je echt slim gaan ontwerpen. Nu is de datasamenwerking nog op een te laag niveau en vooral statistisch ingericht (CROW, 2023). Zeg maar eerder CBS dan Google. Ook dat moet snel veranderen en hier zit, met de net herziene MMTIS-verordening van de EU, misschien ook beweging in.

## In de dunner bevolkte gebieden; een samenlevings- initiatief

In de dunner bevolkte gebieden verschaalt het gehele voorzieningenaanbod. Dat komt op een steeds grotere afstand van de meeste dorpen en nederzettingen te liggen. Vele dorpen raken leeg qua voorzieningen. Dat betekent dat voor alles gereisd moet worden. En omdat er maar weinig mensen wonen betekent dat meestal reizen per auto. Of zoals Rover (2023) schrijft in hun toekomstvisie:

*“In steeds meer gebieden in Nederland is sprake van afgedwongen automobilititeit: mensen kunnen niet meer zonder auto in hun levensbehoeften voorzien omdat serieuze alternatieven ontbreken.”*

De mensen zonder auto hebben het hier echt moeilijk. Maar ook voor de mensen met auto, en juist ook voor de jongeren die nog niet zelf rijden is het nadelig en lastig dat er buiten woningen en soms wat horeca in veel dorpen niets meer te vinden is. Wat je in het landelijk gebied wel zou kunnen doen; het verhogen van de bezettingsgraad van de vele bijna leeg rondrijdende auto's, vraag en aanbod bijeenbrengen dus. En je zou in grotere, handig gelegen kernen in het buitengebied wat meer moeten bouwen, niet alleen vanwege woonvoorkeuren en lokale behoefte maar ook om nog enigszins vet op de botten te kweken voor beter of überhaupt geen OV. Maar in deze gebieden moet je het OV zeker niet geïsoleerd proberen aan te pakken. Dan krijg je zoiets als Zeeland of een beroep op die kleine busjes die iedereen als “last resort” ziet, bijna alleen geaccepteerd en gebruikt door ouderen. Waar het hier om gaat is om de dorpen weer levend te krijgen. Dat vraagt iets van hoe je aankijkt tegen de toekomst. Moeten we steeds verder gaan met schaalvergroting? Waarom eigenlijk? Het lijkt ons dat we dan uiteindelijk zelfs in ons land in de dunner bevolkte delen koersen richting de verlatenheid en de onderverdeling van het Franse platteland. Dat lijkt ons iets wat we niet moeten willen. Maar alweer; je kunt er, net als voor de auto als norm, natuurlijk gewoon voor kiezen.

## Zien dat grotere efficiëntie in het vervoer nodig wordt.

Willen we de klimaatopgave realiseren, dan moet er een grote energietransitie plaatsvinden. Die transitie zal niet alleen kunnen gaan over een verandering van fossiele aandrijving naar elektrische aandrijving. Er is ook veel meer efficiency in het vervoer nodig. Met hogere energieprijzen zal er ook wel een opwaartse druk komen om meer gebruik te gaan maken van het OV dat per definitie efficiënter is dan de auto. Het is dan echter wel essentieel dat beleidsmakers de afgesproken doelen van de klimaatopgave vasthouden en bewaken. Wordt daar wat mee gezwabberd, zoals nu het geval is (Verkeerskunde,2022), dan wordt deze efficiëntie niet gepakt. En blijft het ook na 2028 moeilijk met het OV.

## De diepere laag; fundamenteel denken

OV is per definitie iets gemeenschappelijks. Iets waar je andere mensen kunt ontmoeten. Maar willen we dat eigenlijk wel? Hier moeten we een citaat van de Britse historicus Tony Judt melden (in KIM, 2024);

*“Als we niet begrijpen dat we gezamenlijk geld aan de trein moeten besteden, komt dat niet alleen doordat we allemaal in omheinde gemeenschappen zijn gaan wonen en voor ons vervoer niets anders meer nodig hebben dan de eigen auto’s, maar vooral doordat we omheinde mensen zijn geworden die niet meer weten hoe we de openbare ruimte voor ons aller welzijn moeten gebruiken. De betekenis van zo’n verlies is veel verstrekkender dan het verval of de teloorgang van een manier van ons verplaatsen. “Het zou betekenen dat we het moderne leven zelf zijn kwijtgeraakt.”*

Als de meerderheid van de bevolking het echt niet langer nuttig en nodig vindt om de gezamenlijke openbare ruimte te gebruiken, te onderhouden en te koesteren dan is er slechts ruimte voor individuele oplossingen en wordt die openbare ruimte steeds meer voor iedereen een doorgangshuis en daarmee onveiliger.

Durf dan ook echt te investeren, durf het OV weer te zien als openbare nutsvoorziening, en durf de echte keuzes voor te leggen. Kiest dan de meerderheid van de bevolking voor de auto als norm (ook al is die de komende 16 jaar nog vooral fossiel) en voor lege dorpen, dan blijft het OV een last resort. Dat is ook een keuze. Maar wij willen die niet maken. En we kiezen dus ook niet voor doekjes voor het bloeden. Wij willen gewoon een stevig, sterk en volwaardig openbaar vervoer.

We zetten even de fundamentele keuzes op een rij:

### **Doorgaan met auto- afhankelijkheid    Stevig investeren in OV**

Voortgaan met individualisering	Erkennen van de waarde van samenleven
Vervoersarmoede en bereikbaarheidsprobleem voor deel van de huishoudens	Inclusieve samenleving, bereikbaarheid als recht
Lege dorpen en buitengebieden	Op termijn weer vitale dorpen en buitengebieden
Grimmiger openbare ruimten	Openbare ruimte die uitnodigt om te bewegen, klimaat adaptief is

Tabel 1: Fundamentele keuzes

We denken niet dat de meerderheid van de bevolking als vanzelfsprekend voor de rechterkant van de tabel kiest. Maar met een keuze voor een houding aan de rechterkant wint de beschaving, is er goede bereikbaarheid voor iedereen mogelijk, zijn er geen afgehaakten, dragen we meer bij aan de klimaatopgave, wordt het OV een echt alternatief, en kan iedereen die in het OV werkt weer trots worden. Zijn we ook van het gedoe met het personeel af. *Maar nogmaals; het is een keuze, en die ligt nu op tafel!*

# Bronnen

**CROW** (2024); De staat van het OV <https://www.crow.nl/downloads/pdf/collectief-vervoer/staat-van-het-openbaar-vervoer-2023.aspx?ext=.pdf>

**De Nieuwe Denktank** (2024); Spoorboekje voor een beter OV  
<https://denieuwedenkantank.nl/spoorboekje-voor-een-beter-openbaar-vervoer-2>

**De Weert** (2023) Hoe krijgen we de mensen uit de auto; het alternatief zal minstens zo goed moeten zijn, visie Van Oort <https://www.change.inc/mobiliteit/hoe-krijgen-we-mensen-uit-de-auto-het-alternatief-moet-minstens-net-zo-goed-zijn-39838>

**DMI** (2024); Publiek Vervoer, themapagina <https://dmi-ecosysteem.nl/themapagina-publiek-vervoer/>

**EUCOM** (2021): EU Transport in figures, 2021, Statistical Pocketbook  
<https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/14d7e768-1b50-11ec-b4fe-01aa75ed71a1>

**FOT (2024)**; Finanzierung, <https://www.bav.admin.ch/bav/en/home/general-topics/finanzierung.html>

**Hansen** (2012): Het spoor wordt uitgewoond <https://delta.tudelft.nl/article/het-spoor-wordt-uitgewoond>

**IRG- Rail** (2017); Fifth Annual Market Monitoring Report <https://irg-rail.eu/irg/documents/market-monitoring/135,2017.html>

**ITF** (2024): The Future of Public Transport Funding <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/future-public-transport-funding.pdf>

**Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid**; Fietsen en lopen, de smeerolie van onze mobiliteit (2015)  
<https://www.kimnet.nl/binaries/kimnet/documenten/rapporten/2015/10/26/fietsen-en-lopen-de-smeerolie-van-onze-mobiliteit/fietsen-en-lopen-de-smeerolie-van-onze-mobiliteit.pdf>

Busgebruikers door dik en dun (2018)  
<https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2018/06/11/busgebruikers-door-dik-en-dun>

Waar is de OV- reiziger gebleven? (2023)  
<https://www.kimnet.nl/publicaties/publicaties/2023/10/10/waar-is-de-ov-reiziger-gebleven>

Mobiliteitsbeeld 2023 (2023) <https://open.overheid.nl/documenten/dpc-0c9de0592b1302755dbbb6fd191d727e16cb55b9/pdf>

Keuzen voor het spoor (2024) <https://www.kimnet.nl/publicaties/publicaties/2024/07/08/keuzen-voor-het-spoor>

**Lichtin et.al** (2024): How much should public transport services be expanded, and who should pay?  
ETH paper <https://www.research-collection.ethz.ch/bitstream/handle/20.500.11850/664853/1/ab1874.pdf>

**LVM (2023):** Alle bestemmingen bereikbaar voor iedereen: waarom is dat nu niet zo en hoe organiseren we dat goed? <https://labverantwoordemobiliteit.nl/wp-content/uploads/2023/10/Bereikbaarheidsnotitie.pdf>

**Nieuwsbrief LVM (2022),** 29 juni, zie Cijfers OV <https://mailchi.mp/2ac80e2f8c7d/nieuwsbrief-verantwoorde-mobiliteit-16407588>

**NOS (2024):** Ruim 1500 bushaltes minder dan in 2019. <https://nos.nl/collectie/13923/artikel/2465241-ruim-1500-bushaltes-minder-dan-in-2018-impact-verschilt-lokaal-sterk>

**OV Magazine (2022);** Op reis door het OV- walhalla Zwitserland. <https://www.ovmagazine.nl/vakartikel/op-reis-door-ov-walhalla-zwitserland>

**PBL (2024):** Beter bereikbaar? Veranderingen in de toegang tot voorzieningen en banen in Nederland tussen 2012 en 2022 <https://www.pbl.nl/publicaties/beter-bereikbaar>

**PvdA/GL (2024) ;** Geef provincies de kans hun eigen bus- en treinvervoer te regelen <https://groenlinkspvda.nl/nieuws/provincies-eigen-bus-en-treinvervoer/>

**Regeerprogramma Kabinet- Schoof (2024);** <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-f525d4046079b0beabc6f897f79045ccf2246e08/pdf>

**Rover (2023):** Duurzame en gedeelde mobiliteit voor iedereen. [https://www.rover.nl/images/PDFs/Toekomstvisie\\_Rover.pdf](https://www.rover.nl/images/PDFs/Toekomstvisie_Rover.pdf)

**Stradling et.al (2007):** Passenger perceptions and the ideal urban bus journey experience [https://www.researchgate.net/publication/222267882\\_Passenger\\_perceptions\\_and\\_the\\_ideal\\_urban\\_bus\\_journey\\_experience](https://www.researchgate.net/publication/222267882_Passenger_perceptions_and_the_ideal_urban_bus_journey_experience)

**The Burrow (2023):** The most expensive public transport in the world <https://www.comparethemarket.com.au/travel-insurance/features/most-expensive-public-transport/>

**Trouw (2023),** artikelenreeks over OV, <https://www.trouw.nl/duurzaamheid-economie/het-openbaar-vervoer-in-nederland-was-beter-geregeld-voor-de-pandemie~bc78d56c/>

**Verhoef (2017);** We laten kansen liggen door het irrationele gebruik van prijzen, NM Magazine. <https://www.nm-magazine.nl/artikelen/erik-verhoef-we-laten-kansen-liggen-door-het-irrationele-gebruik-van-prijzen/>

**Verkeerskunde (2022);** Fiscaal stelsel remt overstap van auto naar OV. <https://www.verkeerskunde.nl/artikel/fiscaal-stelsel-remt-overstap-auto-naar-ov>