

Vergaderjaar 2016–2017

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 640

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 december 2016

Hierbij stuur ik u, mede namens de provincies, metropoolregio's, NS, FMN en ProRail, het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer «*Overstappen naar 2040: flexibel en slim OV*» toe.¹

De in het Toekomstbeeld OV gepresenteerde vertrekpunten bieden zowel perspectief voor de reiziger als een stevige agenda voor alle betrokken partijen. We hebben onder andere de ambitie om de reistijd tussen de economische kerngebieden in Nederland te verkorten, de ontwikkeling van *real time*-informatievoorzieningen te bevorderen, wet- en regelgeving aan te passen en om experimenten en pilots te starten voor innovatieve mobiliteitsdiensten. Alle betrokken partijen hebben zich in het Toekomstbeeld OV gecommitteerd aan deze ambitieuze doelstellingen te committeren. Dat vormt een uitstekende basis om de samenwerking te continueren en komend jaar stappen naar realisatie van deze ambities te zetten.

In de toekomst zal er meer en anders worden gereisd.

Zeker is dat mensen de komende decennia meer gaan reizen en dat op veel verschillende manieren kunnen invullen. Ook in 2040 reizen mensen om naar het werk of naar school te gaan, familie te bezoeken of om van hun vrije tijd te genieten. De forens kan snel met de trein van de ene naar de andere grote binnenstad reizen, gebruikmakend van alle kantoorvoorzieningen aan boord. Een scholier pakt zijn elektrische skateboard die bij de bushalte wordt opgeladen terwijl hij op school zit. Een ouder echtpaar wordt comfortabel en, indien gewenst met assistentie bij het in- en uitstappen, thuis opgehaald en teruggebracht na een bezoek aan de kleinkinderen. Het zijn slechts drie voorbeelden van hoe een reis er in 2040 uit kan zien. Met het Toekomstbeeld OV zorgen we ervoor dat onze gezamenlijke inspanningen gericht zijn op het realiseren van een flexibel

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

en slim openbaar vervoer dat uitstekend aansluit op alle andere vormen van mobiliteit die dan beschikbaar zijn. Daarbij houden we rekening met de investeringsruimte, benodigde capaciteit voor het goederenvervoer en niet in de laatste plaats voorziene en onvoorziene technologische, economische en maatschappelijke ontwikkelingen.

Kiezen voor het openbaar vervoer daar waar dat past.

De reiziger moet ook in 2040 snel, comfortabel, betrouwbaar en betaalbaar van A naar B kunnen reizen. Deze reizigersbelangen dienen bepalend te zijn voor het vervoersmiddel dat hij gebruikt. Dat betekent ontwikkelen en versterken van het (collectief) openbaar vervoer daar waar het de beste vervoersoplossing biedt: over lange afstanden en in sterk verstedelijkte gebieden. Waar het traditionele openbaar vervoer minder goed past bij de wensen van de reiziger of economische, maatschappelijke en technologische ontwikkelingen, is het logisch te kiezen voor een alternatieve, betere vervoersoplossing. De vanzelfsprekendheid dat overal traditioneel openbaar vervoer wordt aangeboden, zal veranderen, de aanwezigheid van een goede mobiliteitsvoorziening niet. Om de stap naar een toekomstbestendiger OV-systeem te maken, geven we ruim baan aan innovaties, op technologisch vlak, maar ook op het terrein van aansturing en financiering. Onder toekomstbestendig versta ik nadrukkelijk ook onze verantwoordelijkheid om de komende decennia mobiliteit drastisch te verduurzamen. De transitie naar het geschetste toekomstbeeld vraagt om middelen, durf, creativiteit en voorstellingsvermogen.

Inzetten op korte reistijd en geïntegreerde stedelijke netwerken...

De economische kerngebieden in Nederland zijn de plaatsen waar veel mensen wonen en werken en de reisbehoefte groot is. In het Toekomstbeeld OV formuleren we de ambitie de reistijd over het spoor tussen deze plaatsen te verkorten. Tussen de vier grote steden in de Randstad moet het mogelijk zijn om binnen een uur van deur tot deur te reizen. In aanvulling daarop leggen we in steden en in het stedelijk gebied, waar de meeste reizen worden gemaakt, de focus op de ontwikkeling van mobiliteitsnetwerken waarin de verschillende vervoersvormen naadloos op elkaar aansluiten. Daarmee kiezen we voor een kwaliteitssprong. Mensen kunnen straks hoogfrequent en comfortabel met bus, metro, lightrail of trein naar huis, werk of voorzieningen reizen. Collectief vervoer is een uiterst ruimte-efficiënte en duurzame vervoerswijze. Hetzelfde geldt voor de (elektrische) fiets die in Nederland al zo een belangrijke rol speelt. De ontwikkeling van fietsinfrastructuur, (deel)fietsconcepten en voorzieningen waar de fiets gemakkelijk kan worden opgeladen, opgehaald en teruggebracht, verdient prioriteit. De kracht van het systeem als geheel zit in de kwaliteit van de aansluitingen en overstappunten.

...voor gebruiksvriendelijke en betaalbare vraaggestuurde mobiliteit...

In het Toekomstbeeld OV stellen we expliciet dat op plaatsen waar de vraag beperkt is de huidige openbaarvervoersdiensten plaats moeten maken voor nieuwe, meer gebruiksvriendelijke en betaalbare mobiliteitsvoorzieningen. Dat geldt niet alleen voor dunnerbevolkte gebieden, maar ook voor de randen van de stad, zeker aan het begin of het einde van de dag. De huidige, veelal aanbodgestuurde diensten voldoen hier niet meer. Nieuwe deelautoconcepten, taxidiensten, zelfrijdende busjes, (elektrische) fietsvoorzieningen of innovatieve concepten waarbij openbaar- en doelgroepenvervoer slim zijn geïntegreerd, kunnen op den duur een betere invulling geven aan de reizigersvraag. Op dit moment lopen er verschillende (regionale) pilots en experimenten om te ervaren wat wel en niet werkt. Zo wordt er op verschillende plekken in Nederland geëxperi-

menteerd met zelfrijdend vervoer. Daarbij denk ik bijvoorbeeld aan de Parkshuttle-busjes die al jarenlang in Cappelle aan den IJssel dienstdoen en naar verwachting in 2018 hun eerste kilometers op de openbare weg zullen rijden. Ik moedig dit aan. Deze omslag heeft prioriteit en moet snel en voortvarend worden gemaakt.

...zorgen voor brede keuze aan vervoersmogelijkheden...

We slaan ook de handen ineen ten behoeve van de bereikbaarheid van middelgrote steden en regionale centra. Deze plaatsen hebben een belangrijke maatschappelijke functie als ontmoetingsplaats om te wonen, werken en winkelen. De auto speelt in deze gebieden een belangrijke rol in de mobiliteit. Daar is vaak ook voldoende ruimte voor. Nieuwe vraaggestuurde mobiliteitsdiensten zullen samen met de (elektrische) fiets en de (zelfrijdende) auto het bestaande OV-netwerk aanvullen, maar mogelijk ook deels vervangen. Ik zie voor mij dat een reiziger in de toekomst bijvoorbeeld gebruik maakt van een betaalbare taxidienst of zelfrijdende elektrische auto in plaats van een bus die één keer per uur rijdt, om zich te laten afzetten op een goed ingericht en comfortabel overstappunt. Daar kan hij een snelle trein pakken die hem rechtstreeks naar het centrum van een grote binnenstad brengt. De beschikbaarheid van traditioneel openbaar vervoer zal niet altijd meer vanzelfsprekend zijn en geregeld worden ingevuld door (een combinatie van) andere vervoersoplossingen. Het is belangrijk dat als de deur-tot-deurreis langer duurt deze probleemloos kan worden afgelegd en de reiziger efficiënt en zonder zorgen kan overstappen. Dat vraagt om een stevige inzet op de betrouwbaarheid van vervoersdiensten en het gemak en comfort van haltes en overstapplaatsen. Het gegeven dat een reis met verschillende vervoersvormen wordt afgelegd, mag geen hinderlijk aspect van de reis vormen. Dit is, samen met het toenemend aantal reizigers, een belangrijke reden voor de verbouwing en vernieuwing van een flink aantal stations in Nederland. Deze bieden diverse faciliteiten waarmee wordt voorzien in de behoeften van de reiziger.

...en optimale innovatieve digitale dienstverlening.

Het is nadrukkelijk onze ambitie om niet alleen OV-netwerken en dienstrelaties aan te passen, maar ook slimme toepassingen van data- en communicatietechnologie te bevorderen. Daarbij denk ik zoal aan *real time*-adviezen aan reizigers over hoe zij het beste hun deur-tot-deurreis kunnen maken, automatische afrekening van mobiliteitsdiensten en geïntegreerde mobiliteitsabonnementen. Een abonnee houder haalt zonder moeite de elektrische fiets op bij een servicepunt in zijn of haar wijk om naar het station te fietsen en de trein te pakken en met een deelauto naar zijn bestemming in het buitengebied te rijden. Daarmee verandert ook de rol van vervoerders. Naast het verkopen van kaartjes vereist het een omslag naar de verkoop van mobiliteitsdiensten. Ik ben mij ervan bewust dat we op dit vlak de laatste jaren al flinke stappen hebben gezet. Zo maken reizigers al volop gebruik van bestaande reisapps, is de OV-chipkaart inmiddels breed geaccepteerd en worden abonnementen steeds meer geïntegreerd. Met onze ambitie en inzet moet er echter veel meer mogelijk zijn.

De keuzes in het Toekomstbeeld OV zijn al eerder merkbaar voor de reiziger...

De ambities uit het Toekomstbeeld OV hebben gevolgen voor de reiziger. We kiezen immers voor een systeemsprong. Reizigers zullen merken dat er veranderingen plaatsvinden, niet pas in 2040, maar al eerder in de transitieperiode, waarin we de komende jaren stapsgewijs keuzes maken

om onze ambities te realiseren. De beoogde kortere reistijd, versterking van het stedelijke openbaar vervoer en transformatie naar nieuwe mobiliteitssystemen komen niet van de grond als we op dezelfde manier doorgaan. Het vraagt om additionele investeringen in infrastructuur en innovaties, passend en flexibel inzetbaar materieel en opheffing van bepaalde haltes en verlegging van busverbindingen. Ook staan we voor keuzes ten aanzien van de inrichting van de dienstregeling, waarbij reistijdverkorting kan worden gerealiseerd door minder IC-stations op bepaalde verbindingen, of de introductie van nieuwe snelle lijnen. Daarentegen vraagt het versterken van stedelijke OV-netwerken mogelijk om intensivering van regionale verbindingen. Het is belangrijk dat we de benodigde maatregelen weloverwogen en stap voor stap nemen en dat deze bijdragen aan onze doelstellingen. Reistijdverkorting maakt (internationale) economische kerngebieden beter bereikbaar, de frequentie van bepaalde verbindingen wordt hoger en lijnvoering directer, en met nieuwe vervoersdiensten en -concepten zal de deur-tot-deurreis verbeteren. We maken ons er sterk voor dat de reiziger in een tijd waarin kleine en grote veranderingen worden doorgevoerd, kan blijven rekenen op goede mobiliteitsvoorzieningen.

...maar ook in de wijze van financiering en aansturing.

Ik vind het belangrijk dat in de discussie over het toekomstig openbaar vervoer ook een aantal zekerheden in onze huidige manier van werken ter discussie wordt gesteld. Belemmeringen in de financiering en aansturing die onze ambities in de weg staan, wil ik voor zijn. Een belangrijke eerste stap is de toetsing van huidige wet- en regelgeving rond aanbestedingen, indeling en omvang van concessies, financiering, betaling en rolverdeling. We moeten bezien of er sprake is van voldoende flexibiliteit, vermogen om snel in te spelen op innovaties om zo de reizigersbelangen optimaal te dienen. Tegelijkertijd is het van belang om de kwaliteit van het integrale OV-systeem te borgen. Als het beter kan, moeten we er niet voor terugdeinzen om daar ook gevolg aan te geven. Ik ga daarover graag met uw Kamer en de sector in discussie. In dat licht informeer ik u in het voorjaar van 2017 over het onderzoek naar ordeningsscenario's op het spoor, verwacht ik binnenkort de conclusies van de studie naar betaalbaarheid van het OV, passen we reikwijdte van het Infrastructuurfonds aan en starten er experimenten om openbaar vervoer en doelgroepenvervoer te combineren.

De ontwikkelagenda is een belangrijk vertrekpunt voor besluitvorming...

Samen met betrokken partijen zal ik de met het Toekomstbeeld OV ingezette beweging verder vormgeven in een ontwikkelagenda. Deze omvat onder andere het stimuleren van een aantal (regionale) pilots, het vertalen van de ambities op regionaal niveau en het opstellen van een ontwikkelagenda waarmee meer zicht wordt geboden op maatregelen die op (middel)lange termijn genomen kunnen of moeten worden. Ook de reeds geplande investeringen tot en met 2030 van ruim 10 miljard euro in spoortrajecten dragen bij aan de realisatie van het Toekomstbeeld OV. De schaa sprong die Nederland nodig heeft, is daarmee echter niet voltooid. Het is aan het nieuwe kabinet, maar ook aan regionale bestuurders en vervoerders, om verdere stappen te zetten. De uitkomsten van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) die in maart 2017 beschikbaar zijn, zullen daar mede richting aan geven. De effecten van het Toekomstbeeld OV op de reizigersgroei en de bereikbaarheidsopgaven wordt in de NMCA meegenomen.

...over OV dat ook in 2040 een belangrijke rol van betekenis speelt.

Hoe verder we in de toekomst kijken, hoe minder zicht we hebben op de contouren van vervoersmiddelen en -systemen die ons dan ter beschikking staan. Het Toekomstbeeld OV is dan ook geen blauwdruk, maar biedt wel aanknopingspunten die van grote waarde zijn bij toekomstige besluitvorming.

Ik heb er alle vertrouwen in dat mede door de investeringen die we nu doen en de inpassing van innovatieve technologieën, aansturing en financiering, ervoor zorgen dat het openbaar vervoer in verschillende vormen en maten ook in de toekomst, een belangrijke bijdrage levert aan de mobiliteit en bereikbaarheid van Nederland.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijkema