

Meer ruimte in Nederland door beter OV

Openbaar vervoer met fiets en lopen zorgt voor ruimte voor wonen in leefbare dorpen en steden

Nederland loopt vast. De grote opgaven voor wonen, klimaat en bereikbaarheid vragen ruimte en dus duidelijke keuzes.



- Goede ontsluiting voor 100.000 nieuwe woningen per jaar
- Optimaal ruimtegebruik binnen de woongebieden

- Klimaatverandering tegengaan
- Lopen, fietsen en OV voor een fijne en gezonde leefomgeving in stad en dorp
- Ruimte voor mens, groen en biodiversiteit
- Lopen, fietsen en OV geven geen CO₂- en stikstofuitstoot

- Wonen, werken en recreëren voor iedereen bereikbaar
- Betere doorstroming op de weg.
- Een concurrerender economie
- Efficiënt energiegebruik

Wonen

Beter OV = basisontsluiting voor de woningbouwopgave

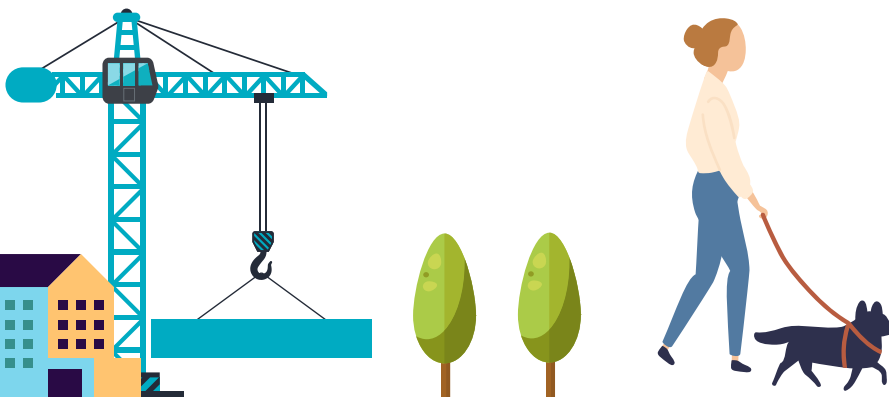
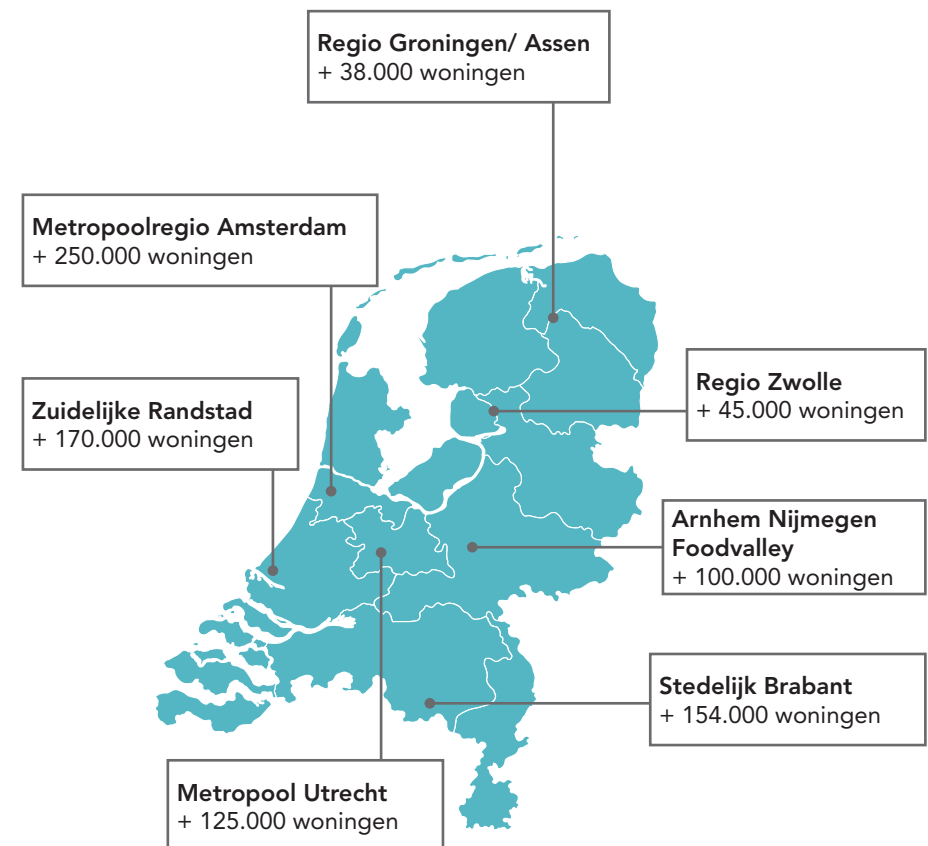
Huidige situatie en maatschappelijke opgave

- Grote en acute opgave woningbouw: in- en uitbreiding met 100.000 woningen per jaar.
- Ontsluiting woningbouw-opgaves beperkt op te vangen met auto
- € 7,5 mld. voor (multimodale)ontsluiting in regeerakkoord
- Kosten voor parkeerplaats per nieuwe woning € 30.000 - € 40.000
- Goede ontsluiting met OV vermindert behoefte eigen parkeerplaats
- Bus Rapid Transit maakt het OV-netwerk completer
- Door hoger OV-gebruik, meer groen in de wijk
- Minder verkeersongevallen door hoger OV-gebruik

Propositie OV: collectief ontsluiten van woningbouwopgave

- Koppeling uitleglocaties en inbreidingslocaties aan bestaand OV-netwerk.
- Inbreiden: Meer woningen = meer OV-vraag = meer OV voor iedereen.
- Investeren in OV bij nieuwe woningbouw leidt tot lager autobezit en -gebruik. Bewezen voorbeelden geven aan dat op een landelijke uitleglocatie het autobezit -30% en de modal split >25% in het voordeel van OV gaat.

Voorlopige woningbouwaantallen tot 2040 voor de zeven regio's en veertien grootschalige woningbouwgebieden (voor woningen met hoogwaardige OV-ontsluiting)



Wonen

Beter OV = basisontsluiting voor de woningbouwopgave

Wat vragen we van het Rijk:

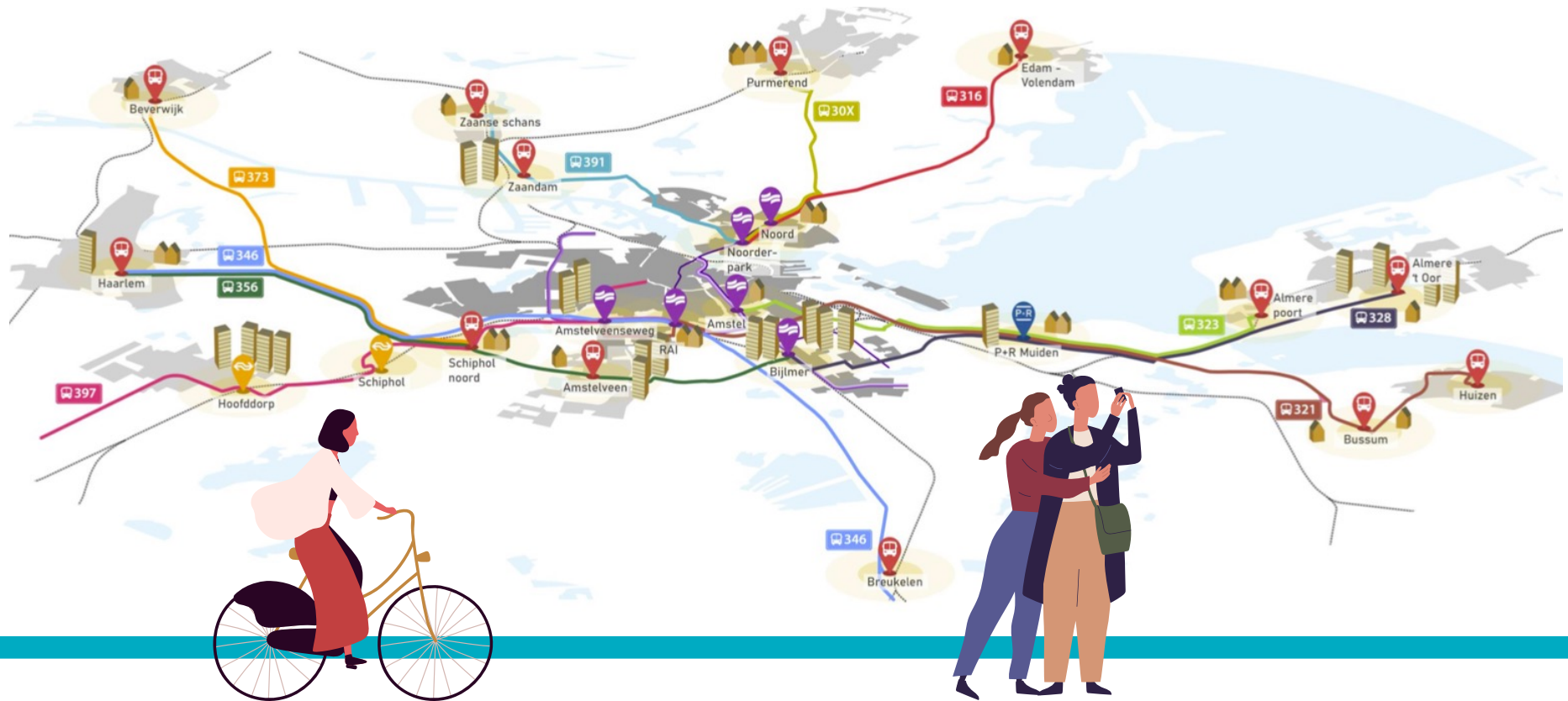
Verplicht de ontwikkelaar te investeren in collectief OV, zodat minder geïnvesteerd hoeft te worden in parkeerplaatsen. De woningkoper betaalt zo mee aan collectieve voorzieningen maar minder aan individueel parkeren (= nulsom). Realiseer OV- en snelweghubs voor de overstap tussen lopen, fiets, (deel)auto en OV.

Voor nieuwe woningbouwlocaties:

Investeer € 5,25 mld. in OV:

- € 12.500 per woning (stedelijke uitleg)
- € 5.000 per woning (stedelijke inbreiding of landelijker uitleg)

Dit zijn de investeringen in infrastructuur en voertuigen.



Leefomgevingskwaliteit, gezondheid en biodiversiteit

Beter OV verbetert kwaliteit leefomgeving



Huidige situatie en opgave

Leefomgevingskwaliteit onder druk

- Auto's staan 96% van de tijd stil en nemen veel ruimte in
- Verblijven, spelen, recreëren in openbare ruimte staan onder druk
- Luchtkwaliteit: verkeer draagt veel bij aan klimaatverandering (CO₂) en milieuvuiling (stikstof, fijnstof). Met OV is er een veel snellere overgang naar elektrische voertuigen
- Minder bewegende voertuigen geeft minder uitstoot van fijnstof
- Water: steeds heviger buien kunnen in bebouwde stenige omgeving niet worden opgevangen
- Hitte: stenige stad geeft hittestress

Propositie openbaar vervoer

Ruimte scheppen in de stad

Meer OV =

- minder individueel autogebruik;
- minder ruimtegebruik door auto (parkeren en rijden)
- ruimte voor groen en recreëren
- straten met leef- en speelruimte

Verbetering lucht, geluid, klimaat

- Minder fijnstof
- Geluid en uitstoot: OV altijd zero emissie en stil
- Toename biodiversiteit in de stad
- Ruimte voor groen, wateropvang en voorkomen hittestress

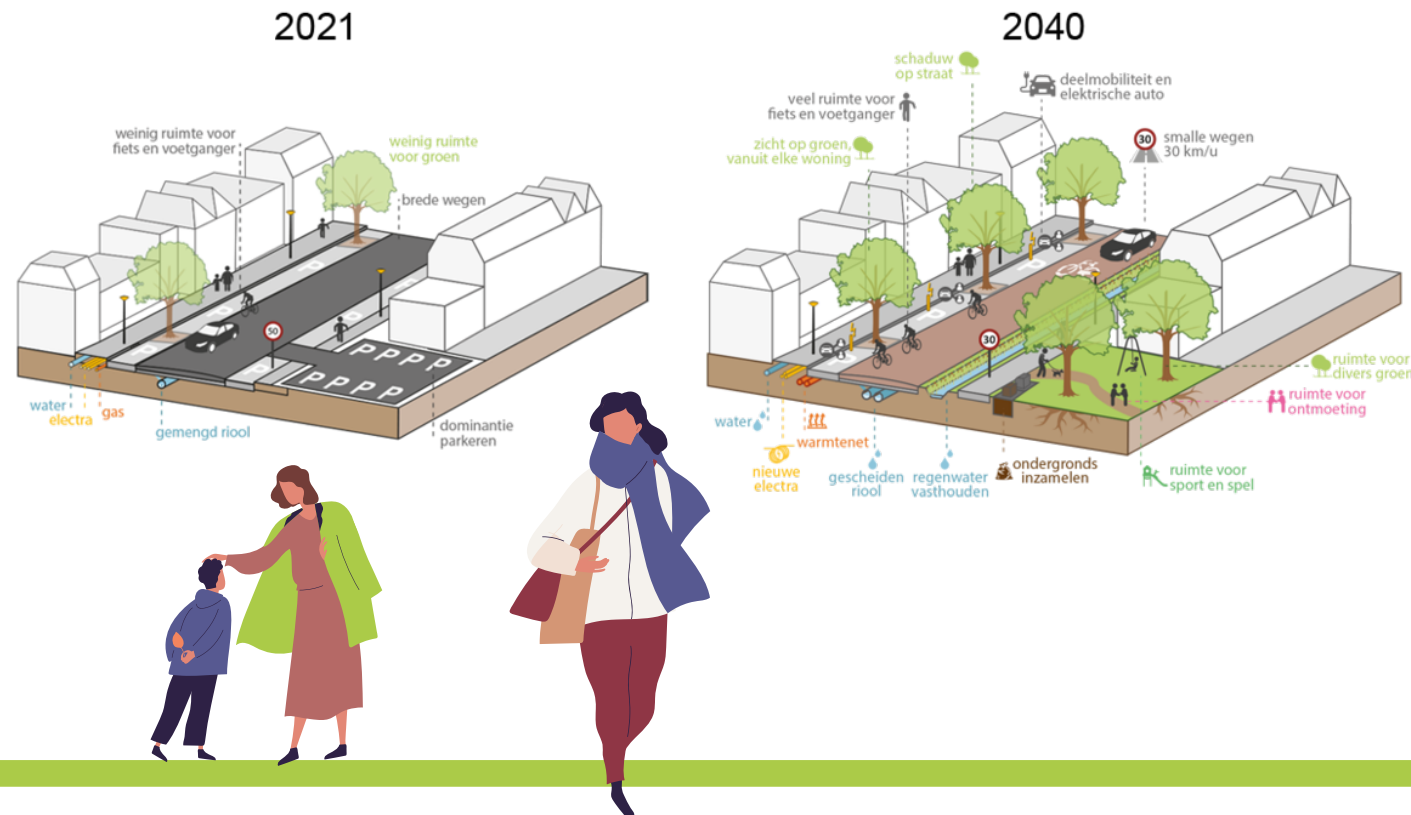


Gezonde en gelukkige mensen

- Meer ruimte om actief te bewegen
- Bevorderen inclusiviteit

Beloofte openbaar vervoer

- Beter kwaliteit leefomgeving door tweemaal zoveel OV-gebruik (aandeel OV in alle verplaatsingen stijgt van 10% naar 20%)



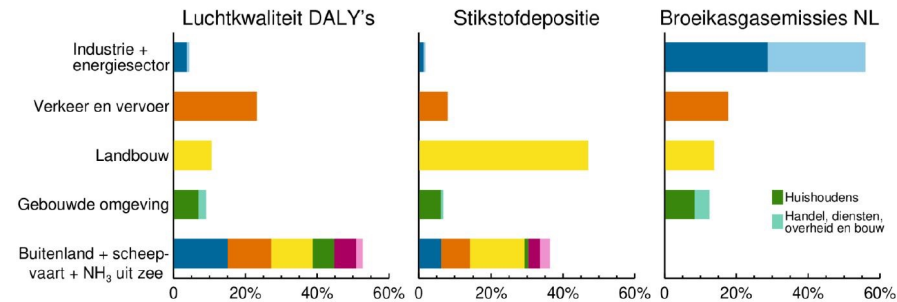
Klimaat en stikstof

Meer OV geeft minder verloren levensjaren.

Huidige situatie

Vermindering uitstoot personen-autoverkeer gaat te langzaam, verleid automobilisten tot betere keuzes.

- Fossiele brandstoffen zorgen voor schadelijke uitstoot:
 - Uitstoot CO₂ zorgt voor klimaatverandering
 - Teveel stikstof is slecht voor biodiversiteit
 - Teveel stikstof zorgt voor rem op de woningbouw
 - Teveel fijnstof kost ons nu gemiddeld 9 maanden leven
- Uitstoot CO₂ en stikstofoxiden moet in 2030 halveren



Aandeel in slechte luchtkwaliteit (verloren levensjaren), verschromende natuur (door stikstofdepositie) en klimaatverandering (in CO₂-equivalenten)

Propositie openbaar vervoer

Schonere lucht, gezonde natuur en een beter klimaat

- Vanaf 2030 stoot het OV geen CO₂ en stikstof meer uit. Een groot deel van het railvervoer en een kwart van de bussen in Nederland is nu al fossielvrij
- Minder energieverbruik per reis dan met de auto (14% minder per km).
- Geen energieafhankelijkheid buitenland: uiterlijk per 2025 100% gebruik van hernieuwbare regionaal opgewekte energie
- Geluid en uitstoot: OV altijd zero emissie en stil
- Toename biodiversiteit

Gezonde en gelukkige mensen

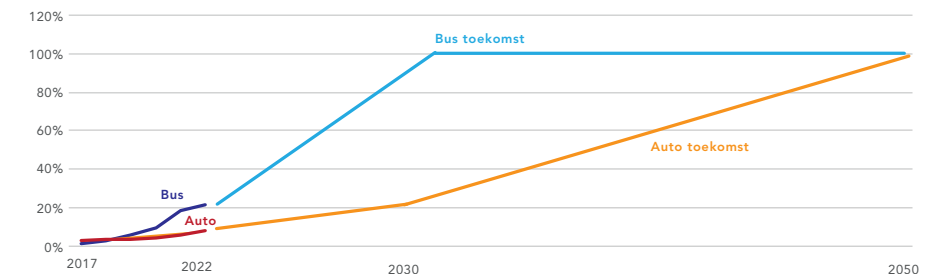
- Meer en actief in beweging op reis
- Verantwoord en duurzaam reizen met minimale impact op mens en natuur
- Auto waar nodig; lopen, fiets en OV waar het kan (en er kan veel meer!).

Koploper in duurzaam OV

- Nederland is in Europa koploper in de verduurzaming van OV; we exporteren die kennis

Belofte openbaar vervoer

Aandeel ZE-voertuigen



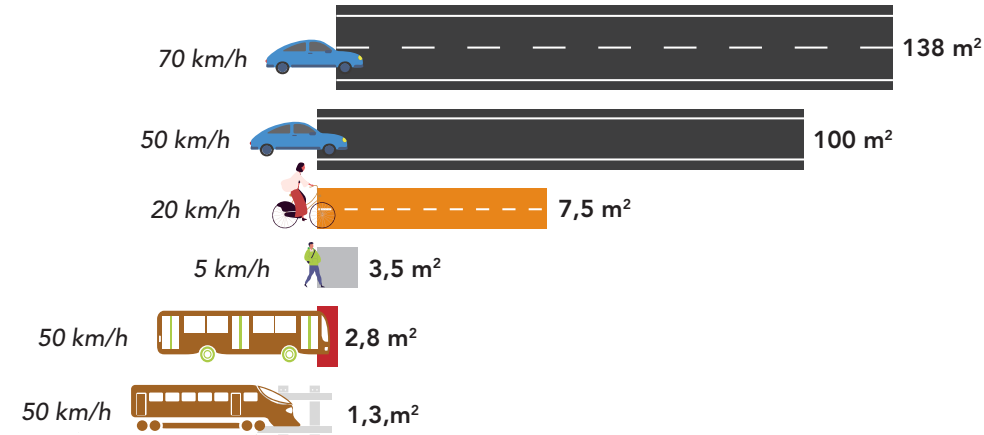
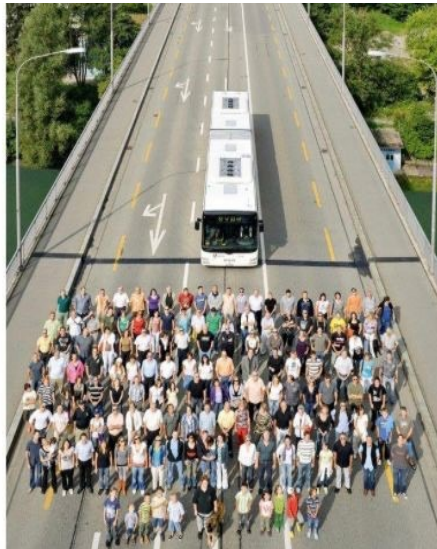
Bereikbaarheid en economie

Beter OV maakt stad en land voor iedereen bereikbaar

Huidige situatie en opgave

Bereikbaarheid onder druk

- Meer mobiliteit door groei economie en bevolking (van 17,6 naar 19,5 miljoen inwoners in 2040)
- Achterblijvende investeringen in bereikbaarheid: in 12 jaar van 1,7% naar 1,5% van het BBP
- Extra autoverkeer geeft files, opstoppingen en vertragingen
- Onderhoud wegen en rail vraagt vervangend (OV) vervoer
- Auto vraagt veel ruimte (op de weg én voor parkeren). Fiets en lopen geschikt op korte afstanden
- Vraag en aanbod arbeidsmarkt niet in evenwicht
- Slechte bereikbaarheid onderwijsinstellingen beïnvloedt vrije school- en studiekeuze scholieren en studenten
- Ook mensen zonder auto moeten zich kunnen verplaatsen



Propositie openbaar vervoer

Verbetering (betrouwbaarheid van) reistijd faciliteert economische groei

- Aantrekkelijk OV-systeem geeft ruimte aan het vrachtverkeer én autoverkeer waarvoor geen alternatieven zijn
- OV zorgt voor bereikbaarheid bij (grote) onderhoudswerkzaamheden
- OV is veilig: nauwelijks verkeersslachtoffers

Meer kansen voor mensen:

- Meer arbeidsplaatsen binnen acceptabele reistijd
- Meer onderwijs instellingen binnen acceptabele reistijd
- Aantrekkelijkheid, vastgoedwaarde en investeringen van en in woningen, kantoren en recreatievoorzieningen nemen toe.

Bereikbaarheid en economie

Beter OV maakt stad en land voor iedereen bereikbaar

OV is cruciaal om stijgende behoefte aan mobiliteit te faciliteren

- OV beperkt het ruimtebeslag voor mobiliteit, vooral in stedelijk gebied
- OV is een onmisbare schakel in de keten met lopen en fiets (schoon en gezond, met beperkt ruimtegebruik)
- OV voorkomt vervoersarmoede in de stad en op het platteland

Minimaliseren energie-afhankelijkheid

- Lage energiebehoefte per reizigerskilometer minder energie-afhankelijkheid
- Snel opschaalbaar naar 100% zero-emissie, zonder fossiele brandstoffen

Belofte openbaar vervoer

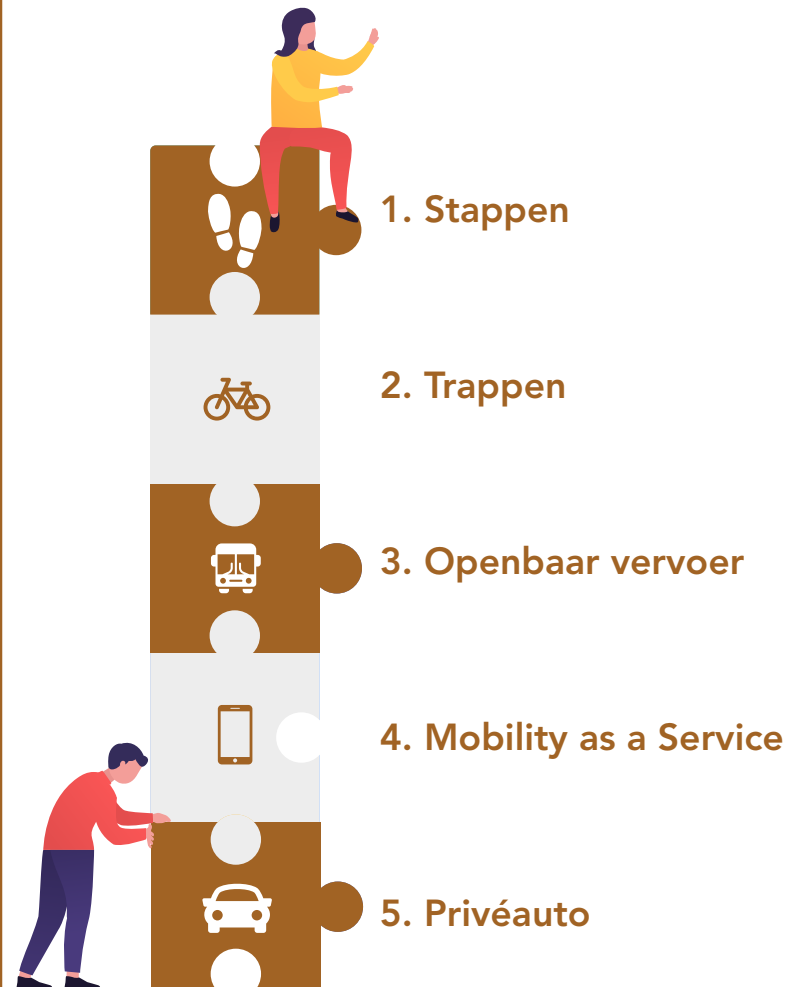
- Wonen, werken en recreëren voor iedereen bereikbaar.
- Betere doorstroming op de weg
- Groei van economie en welvaart
- Efficiënt energiegebruik
- OV geeft ruimte voor andere keuzes dan asfalt en steen

Wat vragen we van het Rijk

- Een vangnet voor 2023 en 2024 om nieuwe corona-uitbraken op te vangen en een negatieve spiraal te voorkomen
- Investerings in bereikbaarheid mogelijk maken door structurele verhoging van de bijdrage van het Rijk (minimaal € 400 miljoen extra in BDU en provinciefonds)
- Meer focus in mobiliteitsvisie van het Rijk op OV

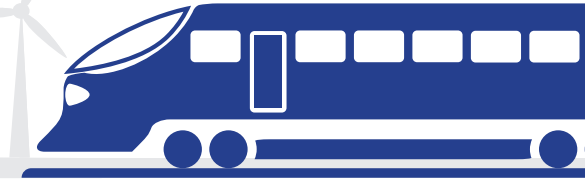
Ontwerpprincipe: STOMP

Voor het ontwikkelen van brede welvaart en een leefbare samenleving overal toepassen van het algemeen ontwerpprincipe STOMP: **de mens centraal**





Welk verschil maakt wel of geen Rijkssteun?



Tot 2025 verwachten wij achterblijvende reizigersaantallen en reizigersinkomsten in het OV. Zonder vangnet en herstelbijdrage vanuit het Rijk moet ingrijpend bezuinigd worden op het OV. Denk aan opheffen van lijnen en verlagen van frequenties, afscheid nemen van personeel, afstoten van materieel en minder sociale veiligheid. Terwijl op termijn juist een substantiële groei van het OV wordt verwacht. Dat is een regionaal en tegelijk een landelijk probleem en raakt ook het Rijk als systeemverantwoordelijke voor het OV.

Imagoschade: Het Rijk heeft tijdens de hele coronaperiode een beschikbaarheidsvergoeding gegeven om het OV-systeem vrijwel 100% te laten doorrijden. Nu corona voorbij is en reizigers langzaam terugkomen, is het nodig om te investeren. Geen vangnet en herstelbijdrage is onlogisch en politiek niet uit te leggen.

Met extra rijksbijdrage voor OV



Wonen

- Verdichting steden en nieuwe uitleglocaties woningen grotendeels op te vangen met OV
- Prettige woonomgeving met collectieve voorzieningen
- Ontwikkeling van OV hubs



Kwaliteit leefomgeving

- Ruimte voor de mens, kwaliteit en groen
- Minder uitstoot stikstof en CO₂
- Betere gezondheid OV, lopen en fietsen



Bereikbaarheid en economie

- Ov betrouwbaar en snel alternatief
- Modal-split OV neemt toe, auto neemt af
- Meer banen en ontplooiingsmogelijkheden
- Ruimere studiekeuze voor scholieren/studenten

Zonder extra rijksbijdrage voor OV



Wonen

- Verdichting steden leidt tot extra automobilititeit
- Bouw op slot, woningbouwopgave wordt niet gehaald
- Onaantrekkelijker woongebieden



Kwaliteit leefomgeving

- Geen verbetering van de leefkwaliteit
- Lucht, ruimte, groen in de steden
- Steden vol files en geparkeerde auto's
- Trage vermindering uitstoot CO₂ en stikstof



Bereikbaarheid en economie

- Vervoersarmoede neemt toe, steeds minder mensen kunnen deelnemen aan de samenleving
- Meer auto's, minder OV
- Bereikbaarheid economische kerngebieden neemt af
- Slechtere concurrentiepositie Nederland
- Mismatch tussen scholieren, studenten, opleidingen en arbeidsmarkt

