

• Visie openbaar vervoer



● ANWB-visie op het openbaar vervoer

Ruim 1 miljoen ANWB-leden reizen regelmatig met het openbaar vervoer. Daarom worden in deze OV-visie de speerpunten van de ANWB geschetst op het gebied van openbaar vervoer voor de komende jaren.

De OV-visie van de ANWB past binnen de vastgestelde kaders in de Nota Koersbepaling. Hierin staan zeven kernbegrippen benoemd waar de ANWB naar streeft. Dit zijn:

1 Keuzevrijheid

Iedere Nederlander is een mobilist. De mobilist moet de vrijheid hebben te kiezen welke modaliteiten hij wenst te gebruiken om in zijn mobiliteitsbehoefte te voorzien. Dat is soms de auto, soms het openbaar vervoer en soms de fiets. En de mobilist moet de keuzevrijheid hebben om buiten de spits te reizen of soms een reis over te slaan (door thuis of onderweg te werken). Dat is belangrijk om de bereikbaarheid te verbeteren en de leefbaarheid te vergroten.

2 Beschikbaarheid

Iedere Nederlander moet kunnen deelnemen aan het maatschappelijk leven. Ook als iemand geen auto kan of wil rijden moet hij zich kunnen verplaatsen. Openbaar vervoer moet een acceptabel alternatief bieden.

3 Bereikbaarheid

Of het nu om kantoren, winkels of recreatieve voorzieningen gaat, alle bestemmingen moeten snel en gemakkelijk bereikt kunnen worden. Openbaar vervoer kan hier een belangrijke rol in spelen, zeker wanneer de autobereikbaarheid onder druk staat.

4 Leefbaarheid

De schade van mobiliteit voor milieu en leefbaarheid moet zoveel mogelijk beperkt worden. De ANWB pleit daarom voor duurzame mobiliteit. Bij grote vervoerstromen is het openbaar vervoer duurzamer dan de auto.

5 Betaalbaarheid

De prijs van diensten moet in verhouding staan tot de kwaliteit daarvan. Openbaar vervoer hoeft niet gratis te zijn, maar de tarieven moeten redelijk zijn voor de geleverde kwaliteit.

6 Veiligheid en Zekerheid

Het openbaar vervoer dient dusdanig ingericht te zijn, dat de kans op ongevallen zeer klein is. Onvoldoende veiligheid mag voor niemand reden zijn om zich niet te verplaatsen. De reiziger moet ervan kunnen uitgaan dat de trein of de bus ook daadwerkelijk rijdt en bijna altijd op tijd.



De ANWB en openbaar vervoer. Vanzelfsprekend.

De ANWB wordt soms gezien als een organisatie die zich alleen met automobilisten en wegen bezighoudt. Onterecht. Een groot deel van de ANWB-leden zijn 'keuzereizigers', die gebruik maken van verschillende vormen van mobiliteit. Een paar cijfers:

- Ongeveer 1 miljoen ANWB-leden gebruiken één of meer malen per maand het openbaar vervoer. Een groot deel van de overige leden maakt incidenteel gebruik van het OV.
- 30% geeft aan dat zij een persoonlijk belang hebben bij een goed OV.
- Daarnaast zegt 1/3 van de leden gebruik van het OV te maken in combinatie met de auto.
- Ongeveer de helft van de leden waardeert het dat de ANWB zich bezighoudt met het verbeteren van het OV.
- 87% van de leden waardeert het dat de ANWB zich inzet voor alternatieven voor het autogebruik.
- Als maatregel tegen de files zegt 82% van de leden dat het OV goedkoper en/of beter gemaakt moet worden.
- 95 % van de leden vindt het goed dat de ANWB zich met openbaar vervoer bezighoudt.

Kortom, de ANWB is een organisatie voor alle mobilisten. Niet gek dus, dat de ANWB zich al jarenlang sterk maakt voor een beter openbaar vervoer. De ANWB voert overleg met het rijk, provincies, gemeenten, NS, ProRail en stads- en streekvervoerders en behartigt daarmee actief de belangen van haar leden. Kijk op www.anwb.nl voor ANWB-activiteiten en actuele thema's.

Streefbeeld: hoge kwaliteit tegen een redelijke prijs

De ANWB streeft naar *openbaar vervoer van hoge kwaliteit tegen een redelijke prijs*. De prijs-kwaliteitverhouding moet zo zijn dat het voor ANWB-leden een aantrekkelijk alternatief is, zeker in stedelijke gebieden. Veel van de ANWB-leden reizen niet alleen met het openbaar vervoer of alleen met de auto of fiets, maar gebruiken deze alle drie.

En soms zelfs in één reis. Daarom heeft de ANWB bijzondere aandacht voor 'ketenmobiliteit': de overstap van auto op trein, van trein op bus, van fiets op tram, et cetera. Uitgangspunt is dat het gemakkelijk, veilig, vlot en plezierig is om door de keten te reizen. De schakels in de keten moeten dus van hoge kwaliteit zijn. Het moet makkelijk zijn om de auto te parkeren of fiets te stallen bij stations, het OV sluit op elkaar aan.



Wat verstaat de ANWB onder een hoge kwaliteit? Openbaar vervoer dat...

- **...veilig en betrouwbaar** is: het openbaar vervoer moet – zowel fysiek als sociaal – veilig zijn. De reiziger moet er van op aan kunnen dat hij in de meeste gevallen op tijd aankomt. In de spits moet de reistijd in het openbaar vervoer betrouwbaarder zijn dan de reistijd per auto. Hierdoor is het openbaar vervoer een zeer goed reisalternatief.
- **... beschikbaar en snel** is: OV moet daar waar grote groepen reizigers er gebruik van maken steeds beschikbaar zijn. Op de belangrijkste verbindingen moet de totale reistijd van deur tot deur (inclusief wachttijd) concurrerend zijn met de auto. In stedelijke gebieden is ook 's avonds en 's nachts vervoer beschikbaar. Buiten deze kernen is minimaal een basisvoorziening beschikbaar voor hen die op het OV zijn aangewezen. Daarbij moet zoveel mogelijk worden gezocht naar maatwerk oplossingen.

- **...gemakkelijk en inzichtelijk** is: de reiziger moet het systeem kunnen begrijpen en zonder gedoe een reis kunnen plannen, maken en betalen. Heldere en actuele reisinformatie is altijd beschikbaar, zowel voor als tijdens de reis.
- **...comfortabel en plezierig** is: het openbaar vervoer moet een wervende, moderne en positieve uitstraling hebben. Er zijn voldoende comfortabele zitplaatsen beschikbaar, zeker op de langere reizen.

Duurzaam openbaar vervoer

Openbaar vervoer kan – bij voldoende vervoervraag – duurzamer zijn dan de auto.

Dit vraagt wel om de inzet van **zuinig materieel dat rijdt op duurzame energie**. De NS en andere spoorvervoerders moeten nog meer gebruik maken van groene energie. Voor bussen zijn er ook nieuwe technieken die meer kunnen worden benut. Het vraagt ook om een **vervoeraanbod dat past bij de vervoervraag** – rondrijden met lege bussen is ook niet bepaald duurzaam.

Bovendien gebeurt het nu soms dat bussen te snel worden afgeschreven doordat provincies en stadsregio's nieuwe bussen eisen. Dat is ook milieuverspilling. De ANWB pleit voor het in beeld brengen van de **ecologische voetafdruk** van verschillende vormen van vervoer, inclusief bouw en sloop van de voertuigen. Dit kan overheden helpen hier bewuste keuzes in te maken.



Het openbaar vervoer nu

De meeste openbaar vervoerverbindingen zijn niet rendabel en worden gesubsidieerd. Het openbaar vervoer wordt uitgevoerd in opdracht van overheden, die concessies verlenen aan vervoerbedrijven. In de concessies staan de eisen waaraan het vervoer moet voldoen en bonussen en malussen voor een goede resp. slechte uitvoering. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft een concessie met NS voor de meeste treinen in Nederland. Provincies en stadsregio's zijn verantwoordelijk voor regionale treinen, trams, metro's en bussen. Het meeste openbaar vervoer wordt tegenwoordig openbaar aanbesteed. Het vervoer van de NS niet.

De ANWB ziet een paar positieve ontwikkelingen in het openbaar vervoer. Door de concurrentie via aanbestedingen is het openbaar vervoer efficiënter geworden. Met het bespaarde geld is in veel gevallen een uitbreiding van het aanbod gerealiseerd. Ook is er de laatste jaren veel geld geïnvesteerd in nieuwe, toegankelijke en zuinige bussen. Steeds vaker zijn haltes voorzien van displays met actuele reisinformatie.

Ook de ANWB ziet dat de NS steeds vaker op tijd rijdt en zich steeds beter richt op de klant. Maar er valt ook nog veel te verbeteren. Hoewel marktwerking dus positieve kanten heeft, is het nadeel dat openbaar vervoerbedrijven niet langer de mobilist, maar de overheid als klant zien. De focus ligt te veel op de concessie en te weinig op de wensen van de mobilist. Dit staat innovatie in de weg. Het openbaar vervoer is door de vele concessies met hun eigen regels versnipperd. Reizigers moeten soms gedwongen overstappen waar de ene concessie grenst aan de andere, waar een andere vervoerder rijdt. Er is gebrek aan regie, waardoor niemand zich verantwoordelijk voelt voor betrouwbare aansluitingen tussen bus en trein, of reisinformatie tussen bus en trein.

De OV-chipkaart dreigt door gebrek aan regie voor de mobilist veel ingewikkelder te worden dan ooit was beloofd. De rijksoverheid heeft hoge ambities op het gebied van openbaar vervoer. OV moet overal beschikbaar zijn, zegt de Nota Mobiliteit van het rijk. Echter, met de huidige financieringsstructuur is dat volgens de ANWB een moeilijk realiseerbare ambitie. De ANWB is dan ook van mening dat het huidige ambitieniveau een heroverweging verdient, dan wel dat er een discussie op gang moet worden gebracht over de huidige financieringsstructuur.



Speerpunten ANWB

Openbaar vervoer is een breed terrein. Dat vraagt om keuzes. De ANWB heeft op basis van haar beleid, relevantie voor haar leden en een probleemanalyse een aantal speerpunten bepaald waar zij zich de komende jaren op gaat richten. Per speerpunt wordt vermeld hoe dit raakt aan de eerder beschreven kernbegrippen.

Inzichtelijk aanbod en heldere reisinformatie

- 1 *Keuzevrijheid*
- 2 *Beschikbaarheid*
- 5 *Betaalbaarheid*
- 6 *Veiligheid en Zekerheid*

Veel mensen ervaren het openbaar vervoer nog steeds als ingewikkeld, als 'gedoe'. En gedoe is taboe anno 2009. Terwijl de automobilist dankzij routenavigatie zonder na te denken naar zijn bestemming rijdt moet de OV-reiziger nog via reisplanners en borden zijn weg vinden. Dit kan en moet beter, zeker voor de keuzereiziger die niet

dagelijks van het openbaar vervoer gebruik maakt. Dit begint met een **helder aanbod**: een zo eenvoudig mogelijk lijnennet, duidelijke looproutes op transferpunten, eenvoudige tariefstelsels, et cetera. Zodat de mobilist zo veel mogelijk intuïtief zijn weg vindt door het openbaar vervoer. Het is de (eind)verantwoordelijkheid van de overheden om te zorgen voor actuele reisinformatie bij haltes, stations en in OV-voertuigen.

Daarnaast is **heldere en actuele reisinformatie** onontbeerlijk, van foldertjes tot moderne (mobiele) internettoepassingen. De uitdaging zit 'm vooral in **multimodale reisinformatie** – zodat de mobilist een goede afweging kan maken tussen auto en OV, ook tijdens zijn reis – en in **actuele reisinformatie**, zodat ook bij verstoringen de mobilist zo snel mogelijk op zijn bestemming komt.



De ANWB kan en wil een belangrijke voortrekkersrol gaan vervullen bij het ontwikkelen en leveren van multimodale reisinformatie, bv. via anwb.nl maar ook via mobiele diensten. Daarmee sluit de ANWB zich aan bij de behoefte van de keuze-reizigers, die een belangrijk deel uitmaken van haar achterban. De OV-vervoerders zullen de data hiervoor ter beschikking

moeten stellen, overheden zullen die eis in hun concessievoorwaarden moeten opnemen. De ANWB zal bij het rijk erop aandringen dat zij ervoor zorgen dat deze eis een vast onderdeel wordt van concessie eisen in Nederland.

Uitbreiding P+R

- 1 *Keuzevrijheid*
- 3 *Bereikbaarheid*
- 4 *Leefbaarheid*

De ANWB is één van de grondleggers van P+R (Park & Ride), ofwel overstappunten van auto of fiets op openbaar vervoer. Het concept bestaat al sinds de jaren '70, maar is nu actueler dan ooit. In Nederland heeft men te maken met uitgespreide woonwijken die zich vooral lenen voor automobilititeit, maar ook met stadscentra waar openbaar vervoer beter tot haar recht komt.

Bovendien zijn sommige recreatieve bestemmingen per auto moeilijk bereikbaar. Ook daar bieden P+R en OV een handelingsperspectief. De slimme reiziger stapt dus in veel gevallen over van de auto op de trein, tram, bus of metro. Maar dat kan alleen

als er **voldoende P+R-plaatsen** zijn, als deze **makkelijk te vinden** zijn, als deze **sociaal veilig** zijn en als het **aansluitende openbaar vervoer van goede kwaliteit** is.

De ANWB zal zich de komende jaren sterk maken voor meer en betere P+R-voorzieningen met name daar waar de automobilititeit problemen oplevert.

De ANWB wil haar leden betrouwbare informatie leveren over beschikbaarheid en kwaliteit van P+R-locaties. Hiervoor gaat de ANWB actief op zoek naar samenwerking met het rijk, provincies, stadsregio's, NS, Q-park en spoorbeheerder ProRail.

Dankzij de kennis van de ANWB over P+R en de vele contacten in de 'wegwereld' is de ANWB bij uitstek dé partij om de brug te slaan tussen 'auto' en 'openbaar vervoer'.



De mobilist écht centraal

- 1 *Keuzevrijheid*
- 2 *Beschikbaarheid*
- 3 *Bereikbaarheid*
- 5 *Betaalbaarheid*
- 6 *Veiligheid en Zekerheid*

Het huidige systeem van exclusieve concessies tussen overheid en vervoerder zorgt ervoor dat de mobilist niet altijd centraal staat. De vervoerder is vooral bezig met het naleven van de concessie en de overheid met het controleren ervan. Een vervoerder gaat alleen harder lopen voor de mobilist als hiervoor **voldoende (financiële) prikkels** zijn. Dit is nu lang niet altijd zo. De ANWB is daarom van mening dat dergelijke prikkels moeten worden ingebouwd bij de concessieverlening.



Het huidige systeem staat bovendien innovaties in de weg doordat de concessies exclusief zijn. Geen enkele andere vervoerder mag diensten aanbieden binnen een concessie, ook al is het een gat in de markt waar veel mobilisten op zitten te wachten. De ANWB pleit dan ook voor meer ruimte voor **ondernemerschap en innovatie** in het systeem. En tot slot leidt het systeem ook tot versnippering. De mobilist ziet het openbaar vervoer als **één systeem**, maar in de praktijk werkt het nog niet altijd zo. Betere afstemming tussen (decentrale) overheden en vervoerders is gewenst op o.a. aansluitingen, reisinformatie en tarieven. De ANWB zal blijven aandringen op betere afstemming bij het rijk, provincies, stadsregio's en de vervoerbedrijven. Het rijk zal er bovendien voor moeten zorgen dat in de concessievoorwaarden meer ruimte komt voor innovatie en ondernemerschap.

Betrouwbare reistijden van A naar B

- 5 *Betaalbaarheid*
- 6 *Veiligheid en Zekerheid*

In veel concessies zijn eisen opgenomen over de punctualiteit: rijdt de bus of trein wel op tijd? De ANWB juicht dit toe, maar betreurt tegelijkertijd dat er te weinig aandacht is voor de betrouwbaarheid van de reistijd door de hele keten heen. Het gaat er de mobilist niet om of zijn trein op tijd rijdt, maar of hij op tijd om zijn bestemming aankomt. Soms is het beter de trein of bus even te laten wachten op een aansluiting. Als mobilist word je nu nog veel te vaak geconfronteerd met gemiste aansluitingen, wat vaak gelijk een half uur vertraging (of meer) betekent.

De ANWB pleit daarom voor het meten en publiceren van **reizigerspunctualiteit**: hoeveel reizigers komen op tijd op hun bestemming aan? Als dit bekend is, kan veel gericht gestuurd worden op goede en betrouwbare aansluitingen tussen verschillende vormen van openbaar vervoer en komt de reiziger meer centraal te staan.

De ANWB gaat hierover informatie vergaren vanuit praktijkervaringen van haar leden. Met deze onafhankelijke informatie kan de ANWB steviger invloed uitoefenen op de NS en de andere vervoerbedrijven. Daarnaast pleit de ANWB voor 'spoorboekloos' reizen in stedelijke gebieden om het gemak te verhogen.

Evenwichtige balans tussen platteland en stad

- 1 Keuzevrijheid
- 2 Beschikbaarheid
- 5 Betaalbaarheid

Beschikbaarheid en keuzevrijheid zijn kernbegrippen voor de ANWB.

De ANWB wil dat iedere Nederlander, ongeacht waar deze woont, deel kan nemen aan het maatschappelijk verkeer en dus overal naartoe kan reizen. In dichtbevolkte gebieden is voldoende keuze in vervoermiddelen, hetzij auto, OV of anders. Op het platteland is de situatie onvergelijkbaar. Idealiter moet ook daar een vervoervoorziening zijn voor mensen die niet met de auto kunnen of willen reizen.

Tegelijk wil de ANWB reëel zijn: op het platteland zijn er onvoldoende reizigers om hoogwaardig openbaar vervoer te verantwoorden. De kosten van openbaar vervoer op het platteland lopen al snel hoog op. OV is kansrijk daar waar velen ervan gebruik maken. Dit is met name in stedelijk gebied. De ANWB (h)erkent echter de behoefte aan een **basisvoorziening op het platteland** die voldoende beschikbaarheid biedt en tegelijk kostenefficiënt is. Hoe die basisvoorziening er precies uit moet zien kan van gebied tot gebied verschillen. Het huidige voorzieningenniveau op het platteland is meestal historisch gegroeid en daardoor tamelijk willekeurig.

De ANWB denkt graag mee over creatieve, nieuwe oplossingen om de basisvoorziening op het platteland in te vullen. Denk bijvoorbeeld aan het reizen met een persoonsgebonden budget en aan vraaggerichte vormen van vervoer. Openbaar vervoer op tijden en plaatsen waar bijna geen vraag naar vervoer is moet maatwerk zijn. Slim, klantvriendelijk en efficiënt.

Concluderend is de vraag of de huidige ambitie van het Rijk, waarin in heel Nederland een constant OV-aanbod is, haalbaar is met de huidige financieringsstructuur.

De ANWB pleit daarom voor heldere keuzes, dan wel voor een discussie over de huidige financieringsstructuur van het OV.

