

OVERSTAPPEN NAAR 2040

Flexibel en slim OV

In 2040 reizen Nederlanders snel, comfortabel, betrouwbaar en betaalbaar. Om naar hun werk, school, concertzaal en familie te gaan, gebruiken ze eigen, gedeeld of openbaar vervoer. Er zijn goede verbindingen door het hele land en met de landen om ons heen; de grote steden hebben een sterk collectief vervoer en onderling korte reistijden. Een goede bereikbaarheid voor individuele reizigers maakt Nederland tot een van de meest concurrerende, leefbare en duurzame landen in de wereld.

Anno 2016 staat de bereikbaarheid onder druk, ondanks lopende en geplande investeringen. Waar de vraag naar mobiliteit groot is en hard groeit, zoals in de stedelijke regio's en de drukste corridors, lopen zowel het wegverkeer als het openbaar vervoer op veel verbindingen tegen de capaciteitsgrenzen aan. Waar de vraag beperkt is, zoals in dunnerbevolkte gebieden en aan de randen van de stad en de dag, is sprake van een tegengestelde ontwikkeling in het openbaar vervoer. Lijngebonden vervoer komt in een negatieve spiraal van minder aanbod en minder gebruik, waardoor kwaliteit en betaalbaarheid afnemen. Voor groepen die hiervan afhankelijk zijn, wordt het lastiger om op hun bestemming te komen.

Naast deze opgaven voor het openbaar vervoer zal de gehele mobiliteitssector de komende jaren grote stappen moeten zetten om schoner en duurzamer te worden. Collectief, openbaar vervoer heeft daarin al een grote slag gemaakt en blijft een cruciale rol spelen om de nationale doelstellingen voor klimaat en luchtkwaliteit te halen.

Technologische en sociale ontwikkelingen bieden de komende decennia grote kansen om de mobiliteits- en duurzaamheidsopgaven aan te pakken. Vervoersmiddelen bewegen steeds autonomer (zelfrijdende busjes, treinen, auto's) en kennen steeds schonere en veiligere technieken. Digitale toepassingen (apps, big data) bieden de reizigers steeds meer mogelijkheden om de deur-tot-deurreis optimaal te plannen en te boeken. Ze maken het delen van individuele voertuigen steeds gemakkelijker (deelauto's, deeltaxi's). Het bestaande onderscheid tussen openbaar vervoer (trein, tram, metro, bus) en individueel vervoer (auto, fiets, taxi) maakt de komende jaren plaats voor een combinatie van grootschalig collectief vervoer en kleinschalig vraaggericht vervoer.

Rijk, provincies, metropoolregio's, vervoerders en ProRail hebben in nauwe samenwerking een visie ontwikkeld op de rol van openbaar vervoer in het mobiliteitssysteem van Nederland in 2040. Daarin staat niet de modaliteit voorop, maar snelheid, gemak, betrouwbaarheid en betaalbaarheid waarmee reizigers van A naar B komen. Omdat de trends richting 2040 veel onzekerheden kennen, zijn flexibiliteit en adaptiviteit van het integrale mobiliteitssysteem van groot belang. Innovatie in het openbaar vervoer is in ieder geval nodig. Dat vraagt niet alleen ruimte en durf om nieuwe ideeën en concepten op het terrein van techniek, financiering, netwerkoptimalisatie van het hele openbaar vervoer en sturing in te zetten, maar vooral om een open, onbevooroordeelde blik op ontwikkelingen, ook buiten de OV-sector.

Ons toekomstbeeld van het openbaar vervoer richting 2040 bestaat uit acht vertrekpunten. Uitgangspunt daarbij is dat collectieve vormen van openbaar vervoer nu en in de toekomst bij uitstek geschikt zijn voor twee dingen: het vervoeren van grote groepen mensen in drukbevolkte gebieden en het bieden van snelle hart-op-hartverbindingen tussen verder uit elkaar gelegen stedelijke regio's. De vertrekpunten geven richting aan ons beleid en uitvoering op weg naar 2040, waarbij niet alles in enkele jaren kan worden gerealiseerd. We werken ze in fases verder uit, in een ontwikkelagenda die

aangeeft wanneer en op welke wijze de partners stappen kunnen zetten om deze visie werkelijkheid te maken. Daarin kijken we ook hoe we de ambities voor het personenvervoer goed kunnen blijven afstemmen met de ambities voor het goederenvervoer over het spoor, en hoe we ruimte voor beide kunnen blijven garanderen.

VERTREKPUNTEN

1. Van openbaar vervoer naar mobiliteit
We integreren openbaar vervoer in de mobiliteitsketens van reizigers
2. Nieuwe mobiliteit bieden bij geringere vraag
Waar vraag naar en aanbod van klassieke openbaar vervoer tekort schieten, zorgen we ervoor dat flexibel, vraaggericht vervoer beschikbaar komt
3. Sneller verbinden van economische kerngebieden
Om de concurrentiekracht van de Nederlandse economie te versterken, zorgen we voor snelle verbindingen tussen de belangrijkste economische kerngebieden door het hele land en over de grens
4. Versterken en integreren openbaar vervoer in stedelijke regio's
Om bereikbaarheid en leefbaarheid in en rondom drukke steden en stedelijke regio's te garanderen, versterken we het grootschalige collectieve vervoer
5. Regionale centra en middelgrote steden blijven verbinden
We zorgen ervoor dat ook in 2040 een mobiliteitsnetwerk alle regio's verbindt
6. Verder verduurzamen
We blijven werken aan het verduurzamen van de mobiliteit; het komend decennium al is een sterker collectief vervoer nodig om de klimaat- en luchtkwaliteitsdoelen te halen
7. Innovatie aanjagen
We stimuleren innovaties gericht op bereikbaarheid in grote steden, flexibele vraaggerichte mobiliteit en kostenreductie in infrastructuur, materieel en exploitatie
8. Slimmer samenwerken en financieren
Om goede en betaalbare deur-tot-deurreis mogelijk te maken, versterken we de samenwerking over de grenzen van modaliteiten en beleidsvelden heen.

VERTREKPUNTEN

1. Van openbaar vervoer naar mobiliteit

In 2040 spreken we niet meer van openbaar vervoer en OV-ketens, maar van mobiliteitsketens. Reizigers verplaatsen zich van deur tot deur. De eigen (elektrische) fiets, OV-fiets, (regio)taxi, vervoer over water en andere systemen vullen de OV-reis met trein, bus, tram of metro aan. In 2040 is deze keten voor reizigers geoptimaliseerd zodat zij snel, comfortabel, betrouwbaar en betaalbaar hun deur-tot-deur-reis kunnen maken. Reizigers zullen ook de beschikking hebben over meer vervoersmiddelen, van fiets en compacte (autonome) transportmiddelen tot aan treinen of, nog verder in de toekomst, zelfrijdende auto's en wellicht zeer snelle voertuigen (superbus, magneettrein, hyperloop).

Mobiliteitsbedrijven bieden reizigers niet alleen reisinformatie, maar organiseren het vervoer van deur tot deur, inclusief de betaling. Dat wordt een product voor complete multimodale ketens, tegen een voor veel mensen betaalbaar tarief. Waar vraaggerichte diensten nu het klassieke openbaar vervoer complementeren, kunnen ze in de komende jaren op plekken het openbaar vervoer gaan vervangen. We willen faciliteren dat het aanbod aan mobiliteitsdiensten verbreedt, zodat de dienstverlening goed aansluit bij de vraag van reizigers en de kenmerken van een gebied. Collectief vervoer past beter in dichtbevolkte gebieden waar veel vraag is en meer individueel vraaggestuurd vervoer daar waar de vraag beperkt is.

Om deze ambitie waar te maken gaan we belemmeringen in wet- en regelgeving wegnemen, inzetten op beschikbaarheid van data en zorgen voor betere multimodale knooppunten zodat mensen snel en gemakkelijk kunnen overstappen. Dat vraagt onder andere om verbeteringen van fietsinfrastructuur en -voorzieningen, P+R-faciliteiten en naadloze aansluitingen van verschillende vraaggestuurde (OV-)modaliteiten. Treinstations spelen daarin een belangrijke rol, maar ook andersoortige mobiliteitsknooppunten zullen nodig zijn. Het uitgangspunt dat de reizigers een snelle, comfortabele, betrouwbare en betaalbare reis kunnen maken staat daarbij voorop. Daarvoor willen we ook de (sociale) veiligheid blijven garanderen.

Toekomstige investeringen en beslissingen die raken aan het openbaar vervoer zullen in bredere samenhang met andere mobiliteitsoplossingen en ruimtelijke ontwikkelingen worden bekeken. Ook zal de bredere bereikbaarheid hierbij worden betrokken: kunnen we mensen voor wie dat mogelijk is, stimuleren meer gespreid over de dag te reizen, en kunnen we verschillende stromen (goederendistributie en personenvervoer) beter koppelen?

2. Nieuwe mobiliteit bieden bij geringere vraag

Anno 2016 biedt het openbaar vervoer op de meeste plekken een aanvulling op het eigen vervoer, zoals de fiets of auto. Voor reizigers die geen toegang hebben tot ander vervoer is het openbaar vervoer soms de enige manier om te reizen. Een fijnmazig netwerk, met vaste lijnen en bedieningstijden past steeds minder goed op plaatsen en tijden waar de vraag beperkt is. Delen van het openbaar vervoer worden te duur om goed te exploiteren en komen in een negatieve spiraal van minder gebruik, bezuinigen, minder aanbod en nog minder gebruik. Daarmee neemt de kwaliteit van de beschikbare mobiliteitsvoorzieningen op sommige plekken sterk af. Deze ontwikkelingen zijn zichtbaar in het landelijk gebied, maar ook op bepaalde verbindingen in meer verstedelijkte regio's en in bepaalde stadsdelen.

Zoals bij vertrekpunt 1 gesteld, zullen nieuwe mobiliteitsdiensten in 2040 reizigers een beter product kunnen bieden dan een bus die maar één keer per uur komt en er lang over doet. Nieuwe diensten ontstaan door commerciële of maatschappelijke initiatieven, maar niet als eerste waar de vraag gering is. Wij zorgen voor een omslag naar een vraaggericht, flexibel mobiliteitssysteem, ook op plekken waar dit niet vanzelf tot stand komt. We wenden een deel van de budgetten daarvoor aan. Dat doen we door in OV- of mobiliteitsconcessies meer ruimte te creëren voor dit soort diensten; we bundelen op een slimme manier de mobiliteitsvraag en integreren deze waar mogelijk met doelgroepen- en werknemersvervoer. We maken fietsen en fietsinfrastructuur een onlosmakelijk onderdeel van mobiliteitsketens.

Als overheden omarmen we innovaties en jagen ze aan; samen met marktpartijen zetten we experimenten op. Daarbij zullen gerichte subsidies of ondersteuning van Rijk of regio noodzakelijk zijn. Soms kan het nodig zijn om in perifere gebieden te zorgen voor een goede digitale infrastructuur voor digitale diensten en zelfsturende techniek. Het mobiliteitsaanbod zal grotere verschillen vertonen in de verschillende regio's van Nederland

3. Sneller verbinden van economische kerngebieden

Het zwaartepunt van de Nederlandse economie ligt in een aantal ruimtelijk-economische kerngebieden met een grote potentie voor collectief vervoer. Snelle en directe verbindingen tussen deze kerngebieden van Nederland versterken de mogelijkheden voor mensen om elkaar te ontmoeten (zie dikke lijnen op afbeelding). De komende jaren verhogen we met het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) de frequenties op enkele corridors tussen de kerngebieden. Daar bovenop streven we naar kortere reistijden op de corridors tussen deze gebieden. De ambitie voor 2040 is dat mensen binnen een uur van deur tot deur kunnen reizen tussen de vier grote steden in de Randstad.



De mainports worden nog beter bereikbaar. Ook voor de kerngebieden buiten de Randstad, waaronder de brainport Eindhoven, zal de bereikbaarheid toenemen. Dat is goed voor onze economie: mensen kunnen kiezen uit meer banen of opdrachtgevers, werkgevers gaan beschikken over een groter arbeidspotentieel, voor buitenlandse bedrijven wordt Nederland een nog interessantere vestigingsplaats.

We zetten in op het verkorten van de reistijd met de trein, die op de langere afstand sterk concurrerend is met de auto en doorrijdt tot in het hart van de grote steden. Op deze corridors zullen snelle diensten dan niet altijd meer de tussengelegen stations aandoen.

We verbinden de belangrijkste corridors beter met de economische kerngebieden en snelle netten in de omringende landen (Düsseldorf, Vlaamse Ruit). We willen de snelheid en betrouwbaarheid van de verbindingen met Brussel, Londen en Parijs verbeteren. Daarnaast willen we dat treinreizigers net zo soepel over de grens kunnen reizen als in Nederland (informatievoorziening, ticketing); nieuwe technologieën maken dat ook mogelijk. Op sommige verbindingen, zowel binnen Nederland als grensoverschrijdend, kunnen kwalitatief hoogwaardige bussen een goed langeafstandsproduct leveren.

Reistijdverkorting op het spoor vergt zeer grote investeringen. De realisatie van projecten kost bovendien veel tijd. Op korte termijn kan een kortere reistijd bereikt worden door verbeteringen in het voor- en natransport (zie vertrekpunt 4), bijvoorbeeld naar campussen. Richting 2030 komen hogere frequenties, aanpassingen in de dienstregeling of verminderen van het aantal tussenstops in

beeld, inclusief de bijbehorende investeringen. Daarbij dient ook het goederenvervoer, dat deels over dezelfde corridors rijdt, te worden gefaciliteerd.

Nieuwe technieken als zweeftrein of hyperloop kunnen nog veel meer snelheid bieden en hebben de potentie alle kerngebieden in en rond Nederland binnen een uur afstand te brengen. Het is nog onduidelijk of ze in Nederland tot een goede businesscase kunnen komen; als dat zo is, dan spelen we er op in.

4. Versterken en integreren openbaar vervoer in stedelijke regio's

Steeds meer mensen wonen, werken en verplaatsen zich in de grote steden en de stedelijke regio's; ook de voorzieningen concentreren zich daar (zie vlekken op bovenstaande afbeelding). Het openbaar vervoer is goed in staat veel reizigers snel en comfortabel te vervoeren naar bestemmingen waar ruimte schaars is; voor bezit en gebruik van particuliere auto's is in grote steden steeds minder ruimte. We zetten daarom in op een sterk collectief vervoerssysteem als de basis voor toekomstig vervoer in drukbevolkte stedelijke gebieden. Hierdoor worden de steden en hun omgeving beter bereikbaar, duurzamer en aantrekkelijker om in te wonen, te werken en te leven.

Zowel het wegvervoer, het openbaar vervoer als OV-stations raken in sommige stedelijke regio's nu al overbelast. Daarom is een kwaliteitssprong nodig naar een samenhangend netwerk waarin reizigers via directe, frequente en goed aansluitende verbindingen vanuit de regio rechtstreeks naar de grote woon- en werklocaties en voorzieningen in de stad kunnen reizen. Directe verbindingen sluiten beter aan bij de behoeften van forenzen: zo hebben zij liever hogere frequenties en nemen een grotere afstand naar de halte op de koop toe. In de vier grote steden liggen er kansen om lightrailverbindingen en snelle busverbindingen samen met de sprinter, metro en RandstadRail te laten functioneren in een samenhangend netwerk dat de reizigers beter bedient. Bijvoorbeeld door te kijken of metro's en lightrail gebruik kunnen maken van het zware spoor. Ook hier dienen we oog te houden voor de blijvende bereikbaarheid van het spoorgoederenvervoer. In de andere stedelijke regio's gaat het om naadloze aansluitingen van snelle regionale bussen op regionaal spoor. Nieuwe mobiliteitsdiensten zullen ook op deze verbindingen inspringen, maar voor omvangrijke stromen individuele voertuigen is met name in de Randstad niet overal ruimte.

Ruimtelijke intensivering (verdichten, herontwikkelen, revitaliseren en nieuwbouw) in de nabijheid van de OV-knopen zorgt ervoor dat we de schaarse ruimte slim benutten. Het voorkomt dat er grootschalig geïnvesteerd moet worden in zware, nieuwe verbindingen om verder weg gelegen woongebieden te ontsluiten. Stedelijke vitaliteit wordt hiermee versterkt, en de groene en open ruimtes rond de steden blijven behouden. Door ruimtelijke intensivering maken meer mensen gebruik van het bestaande OV-systeem en wordt de kwaliteitssprong van het totale OV-systeem beter haalbaar omdat de kostendekkingsgraad toeneemt. Ook een slimme ruimtelijke inrichting rond het openbaar vervoer met aantrekkelijke en veilige fiets- en looproutes ondersteunt de kwaliteitssprong in het regionale OV. Nieuwe raillijnen zijn alleen aan de orde als deze worden gecombineerd met het in voldoende mate bouwen van woningen en voorzieningen.

In de intentieverklaring Ruimtelijk-Economische Ontwikkelstrategie (REOS) zijn afspraken gemaakt tussen Rijk en regio over ruimtelijke intensivering. Daarnaast willen we samenwerking stimuleren en met slimme (financiële) prikkels een directer verband leggen tussen verstedelijking en bereikbaarheid. Afstemming is nodig op regionaal, corridor- en lokaal niveau. Flankerend beleid (autoparkeerbeleid, revitalisering van stationsgebieden) om deze strategie in de stedelijke gebieden te ondersteunen, heeft een positieve uitwerking op een efficiënt OV-systeem en daarmee op de leefbaarheid en bereikbaarheid van de steden.

5. Regionale centra en de middelgrote steden blijven verbinden

Een kwart van de Nederlandse bevolking woont en werkt in en rond middelgrote steden, verspreid door het hele land. In deze steden zien we een toenemende concentratie van wonen, werk en voorzieningen. De auto speelt in deze gebieden van oudsher een belangrijke rol in de mobiliteit. Het nationale en regionale spoornet, en steeds vaker ook hoogfrequente snelbusdiensten, zorgen voor goede onderlinge verbindingen tussen de steden. Forenzen en studenten maken daar intensief gebruik van.

Het blijvend verbinden van deze steden en gebieden is ook richting 2040 van maatschappelijk belang. In de toekomst zullen elektrische fietsen, vraaggestuurde mobiliteitsdiensten en zelfsturende auto's een deel van deze markt bedienen. Deze mobiliteitsdiensten zullen het bestaande netwerk aanvullen en de bereikbaarheid vergroten. Mogelijk gaan ze bepaalde delen van het OV-netwerk vervangen. Voorop staat dat reizigers een goede, duurzame en betaalbare verbinding tot hun beschikking hebben. De vorm en de modaliteit zijn daarvan een afgeleide. De overheden en vervoerders zullen borgen dat er een geïntegreerd netwerk blijft bestaan zodat (inter)nationale en regionale netwerken als één geheel blijven functioneren.

In de verdere uitwerking moet er een balans gezocht worden tussen aan de ene kant de gewenste ontwikkeling van snellere spoorverbindingen over de langere afstanden (zie vertrekpunt 3) en aan de andere kant het behoud van de kwaliteit van de verbinding tussen middelgrote steden. De uitwerking kan verschillen per stad. Het gevolg van de keuze die we hier maken is wel dat reizigers voor de ene spoorreis korter en voor de andere langer onderweg kunnen zijn. Met goede fietsinfrastructuur (fietsnelwegen en geschikte overstapknopen), nieuwe mobiliteitsvoorzieningen of op termijn zelfsturende auto's kunnen reizigers vanuit de regio gemakkelijk en snel hun weg vinden naar de stations die deel uitmaken van de snelle corridors. Voor die stations zetten we in op goede op- en overstapfaciliteiten voor bestaande en nieuwe mobiliteitsvormen, zodat reizigers een efficiënte deur-tot-deurreis hebben.

In grensregio's met potentieel veel uitwisselingen tussen nabijgelegen steden kent het huidige openbaar vervoersysteem nog veel belemmeringen. Door het realiseren van relatief kleine schakels in het internationale netwerk, gecombineerd met het afbreken van barrières op het gebied van reisinformatie, tarifiering en vervoersbewijzen verbeteren zowel het reisaanbod als de kwaliteit van de dienstverlening.

6. Verder verduurzamen

De internationale en nationale afspraken op het gebied van klimaat en luchtkwaliteit betekenen dat verkeersemisies de komende decennia drastisch moeten dalen. Op langere termijn zal het wagenpark verschonen, maar in de komende 10-20 jaar is het openbaar vervoer als veel schonere modaliteit hard nodig om de afspraken na te komen. Het openbaar vervoer moet daarom een aantrekkelijke vorm van reizen bieden en heeft zelf belangrijke stappen richting duurzaamheid gezet. NS en ProRail gaan vanaf komend jaar 100 procent groene stroom te gebruiken. OV-partijen hebben in het *Bestuursakkoord zero-emissie openbaar busvervoer* de ambitie neergelegd dat vanaf 2025 nieuwe bussen in Nederland volledig emissievrij rijden en dat de gehele busvloot in 2030 emissievrij is. De spoorsector heeft in de visie *Samen realiseren we een CO₂-neutraal spoor* de ambitie uitgesproken in 2050 een CO₂-neutrale voetafdruk te hebben.

We willen verder verduurzamen, zowel in het gebruik van brandstoffen als in duurzame infrastructuur en materiaalgebruik. Als opdrachtgevers in het openbaar vervoer zullen de overheden sturen op duurzame contractering en de bredere wet- en regelgeving richten op verduurzaming van mobiliteit. Dat betekent naast het stellen van de juiste randvoorwaarden, het creëren van een klimaat waar partijen van elkaar kunnen leren, gezamenlijk inkopen, de benuttingsgraad verhogen en vervoersaanbod op elkaar afstemmen om onnodige vervoersbewegingen te voorkomen.

Het materieel van het openbaar vervoer kan een bijdrage leveren aan de energietransitie door trams, metro's en P+R-plaatsen met elektrische auto's onderdeel te maken van de smart grids voor energie in de steden. Het areaal aan dakoppervlakte van het openbaar vervoer kan benut worden voor opwekking van zonne-energie. Vervanging van dieseltreinen door treinen die rijden op andere brandstof – waar elektrificatie te duur is - kan kansrijker worden door samenwerking tussen personen- en goederenvervoer.

7. Innovatie aanjagen

In sommige opzichten loopt Nederland internationaal voorop bij belangrijke innovaties in het openbaar vervoer, zoals de nationale OV-chipkaart en de OV-fiets. Daarmee zijn waardevolle stappen gezet om het gemak van het reizen met het openbaar vervoer sterk te verbeteren. Ook in de toekomst zijn innovaties die bijdragen aan zorgeloos reizen noodzakelijk: nog betere en actuele reisinformatie, naadloze overstap- en betaalsystemen en hogere betrouwbaarheid. De huidige inrichting van het OV-systeem belemmert de introductie en uitrol van innovaties op een aantal vlakken. In het spoorstelsel heeft dit onder andere te maken met de vaak langdurige afspraken (concessies) die samenhangen met investeringen in infrastructuur en materieel met een lange levensduur.

De wereld buiten het openbaar vervoer verandert echter snel en ingrijpend, juist ook in mobiliteit en in ICT-toepassingen voor mobiliteit. Innovaties in het openbaar vervoer zijn daarom hard nodig om flexibeler in te spelen op veranderingen en daarmee een rol te blijven spelen in de mobiliteitsmix. Dat vraagt om lef en een slimme inzet van alle partijen. We stimuleren vooral innovaties die de bereikbaarheid verbeteren waar de vraag naar openbaar vervoer beperkt of juist heel groot is, en innovaties gericht op een betere benutting en kostenreductie in infrastructuur, materieel en exploitatie van het openbaar vervoer. De toenemende kosten van beheer, onderhoud en vervanging van de bestaande spoorinfrastructuur maakt innovatie ook op dit gebied zeer gewenst.

De komende jaren creëren we een klimaat waar innovaties maximaal de ruimte krijgen. Dat betekent ruimte in wet- en regelgeving en inzetten op het delen van data, ervaringen en best practices. De overheden kunnen, als opdrachtgevers in het OV, optreden als launching customer voor nieuwe concepten en diensten die nu nog te weinig marktpotentieel hebben. Nederland wil zich internationaal ontwikkelen tot hotspot op het gebied van innovatieve mobiliteitsoplossingen. Gezien de urgentie van het onderwerp, zullen we een innovatie-impuls geven door experimenten te starten of op een hoger niveau te brengen, gericht op bovengenoemde cruciale opgaven. Hierbij stemmen we de inzet in de verschillende regio's af, zodat we samen kunnen leren welke innovaties het beste inspelen op de veranderende vraag van de reizigers.

8. Slimmer samenwerken en financieren

De grenzen tussen openbaar vervoer en andere vormen van mobiliteit vervagen. Mensen reizen van A naar B en willen daarvoor gebruik maken van één mobiliteitssysteem dat vanzelfsprekend en gemakkelijk is in gebruik en afrekening. Dat vereist dat alle overheden en aanbieders van mobiliteit dit integrale systeem samen efficiënt en effectief sturen en faciliteren, en de samenhang van

netwerken bewaken en ontwikkelen. Nieuwe diensten en ideeën van marktpartijen en anderen kunnen dan makkelijker deel gaan uitmaken van het mobiliteitsaanbod. Meer transparantie en inzicht in mobiliteitsdata is daarbij belangrijk.

De huidige wet- en regelgeving rond aanbestedingen, indeling en omvang concessies, financiering, betaling en rolverdelingen zal getoetst worden op reizigersbelang, flexibiliteit, efficiency, integraliteit en het vermogen om snel in te spelen op innovaties. De noodzakelijke samenwerking van het klassieke openbaar vervoer met andere modaliteiten zoals fiets, bus en zelfrijdend vervoer, moet vorm krijgen in een hanteerbaar en efficiënt sturingsmodel. Dit geldt ook voor de samenwerking met andere beleidsvelden zoals ruimtelijke ordening en economie. Alleen dan kunnen reizigers in hun reis van deur tot deur moeiteloos oude en nieuwe vormen van mobiliteit combineren.

De betaalbaarheid van het openbaar vervoer staat onder druk. Dat geldt zowel voor de beheer-, onderhouds- en vervangingslasten van het nationale en regionale spoor en lightrail, maar ook voor de exploitatie van regionaal OV. We willen meer financiële armslag creëren door ruimte te geven aan andere mobiliteitsvormen, te zoeken naar innovaties in de techniek en door scherpere keuzes te maken in investeringsprogramma's. We willen beschikbare middelen efficiënter inzetten door gescheiden geldstromen integraal te benutten. Nu bestaan er nog allerlei schotten: tussen middelen voor openbaar vervoer en doelgroepenvervoer, tussen Rijks- en regiogelden, tussen investerings- en exploitatiefondsen en tussen wegen- en OV-fondsen. Die schotten belemmeren de schaa sprong die we willen maken naar enerzijds hoogwaardiger collectief vervoer en anderzijds naar vraaggericht, flexibel vervoer. We gaan experimenteren met het slim bundelen en waar nodig ontschotten van geldstromen, zodat financiering niet sturend maar maximaal faciliterend is in het aanbod van mobiliteitsdiensten.

Mobiliteit en openbaar vervoer richting 2040 zijn omgeven met grote onzekerheden. Daarom zullen we in ons beleid adaptiever worden en goed monitoren welke trends doorzetten en welke niet. We moeten bereid zijn om vaste gewoontes ter discussie te stellen en in te zetten op flexibele systemen die kunnen meebewegen met technologische en maatschappelijke trends. Daarbij is het zaak terughoudend te zijn met investeringen in systemen waarvan de toekomst ongewis is, zonder ze uit te stellen waar de noodzaak groot is.

Bij het maken van deze visie op de rol van openbaar vervoer in het mobiliteitssysteem van Nederland in 2040 is het Rijk, provincies, metropoolregio's, vervoerders en ProRail gelukt om over de grenzen van verschillende belangen heen te kijken. Deze samenwerking willen we voortzetten bij de uitwerking van de ontwikkelagenda.