

Reizigersoverleg in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag Vervoersautoriteit

Aan: MRDH
De Heer M. Rosier
Postbus 21012, 3001 AA Rotterdam

Betreft: concept-ontwerp Mobiliteitsvisie MRDH

Kenmerk: ontvangen 28 mei 2025

Datum: 30 juni 2025

Geachte heer Rosier,

Metrocov ondersteunt de aanleiding en het doel van het opstellen van een Mobiliteitsvisie. Daarbij hechten wij minder aan de daarin opgenomen dagdromen, de omstandige motivatie en de verre stippen op de horizon. Een lange termijnstrategie voor infrastructuur en mobiliteitsdiensten kent een lange voorbereidingstijd en moet vandaag al beginnen. Pas op pagina 25 van de papieren visie begint voor ons de visie. Wij dromen van een hoogwaardig netwerk met metrokwaliteit als basis. Strategisch betekent een lange adem en het consequent volhouden van de ingeslagen weg naar realisatie van dit netwerk.

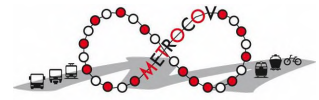
Strategisch bekent ook het consequent uitvoeren van de internationaal vastgelegde afspraken om openbaar vervoer toegankelijk te maken voor zoveel mogelijk inwoners die zelfstandig willen reizen, ook reizigers met een beperking. Het staat er wel, maar helaas in bijzinnen. Tenslotte zijn we ingenomen met het voornemen van MRDH om alle vormen van vervoer te organiseren. Onze prioriteit ligt daarbij bij de keuze om flex- en deelfervoer te integreren met het collectief openbaar vervoer, in het bijzonder waar de vraag naar vervoer gering is.

De visie moet niet alleen leidraad zijn voor het handelen van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit maar ook geïntegreerd worden in landelijke en provinciale kaders zoals de omgevingsvisies. Doorwerking en uitwerking moet geborgd worden in gemeentelijke omgevingsplannen. Alleen dan krijgt de visie financiële slagkracht en ruimtelijke doorwerking. Dit moet leiden tot een concreet stappenplan om de mobiliteitsvisie van de MRDH te koppelen aan de plannen van gemeenten, provincie en het Rijk in 2050 met een beschrijving van de samenwerking die daarvoor nodig is.

Metrocov heeft de volgende perspectieven en aandachtspunten voor de toekomst van het OV verzameld.

1. Perfecte netwerkqualiteit

We ondersteunen het beeld dat een metropolitaan en hoogstedelijk gebied zoals MRDH niet zonder hoogwaardig openbaar vervoer kan: snel, hoogfrequent, vrijliggend. Reizigers in Rotterdam bewijzen dat: na corona is de metro alweer terug op het oude niveau. In alle grote metropolitaanse gebieden in Europa zien we dat alleen een perfect OV-netwerk met hoge



kwiteit steden bereikbaar en leefbaar houdt. Wegenbouw is in deze gebieden al lang geleden gestopt. Parijs heeft met zijn 15-minuten stad terecht haar mobiliteitsvisie naar fiets en openbaar vervoer verbreed. Want goed georganiseerde ketenmobiliteit, met voor- en natransport en overstapvoorzieningen (hubs,) zoals bij Laan van NOI en station Schiedam in ontwikkeling zijn, vormen onderdeel van een perfecte netwerkqualiteit.

Wij pleiten voor een visie zonder droombeelden waarin nieuwe technologie alle stedelijke mobiliteitsvraagstukken gaat oplossen. In toekomstvisies van mobiliteit komen deze voorbeelden van peperdure nieuwe systemen zoals automatische voertuigen, zweeftreinen, hyperloop telkens weer terug. Zulke systemen breken zelden door, maar verslinden veel geld dat ook had kunnen worden besteed aan bewezen mobiliteitssystemen. De bestaande techniek is weerbarstig genoeg en verbeteringen hiervan moeten de kern vormen van de mobiliteitsvisie. De basis goed op orde, dan pas verder dromen. In 2008 zou tram 1 doorrijden naar de TU-wijk in Delft. We zijn 16 jaar verder en de Delftse ingenieurs wachten nog steeds op een hoogwaardige OV-verbinding op de campus. Voor mensen met een beperking, 15% van de Nederlandse bevolking, is een goed functionerend onderhoudsplan voor liften en roltrappen, waar zij in menig station van afhankelijk zijn, belangrijker dan de flitsende voertuigen in de met AI gemaakte plaatjes.

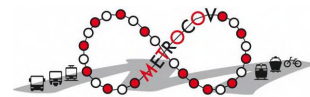
2. Toegankelijkheid en inclusiviteit

De conceptvisie bevat een intrigerend “droombeeld” van hoogwaardig en hoogfrequent railvervoer. De MRDH-visie zou ook een opvatting over het treinsysteem moet bevatten. Het sprintersysteem van NS, weliswaar een concessie van de nationale overheid, heeft een belangrijke rol bij het bereiken van de perfecte netwerkqualiteit van de metropoolregio. Op de Oude Lijn en het metronet van RandstadRail zijn zulke verbeteringen al in gang gezet. Wij vinden het belangrijk om begrippen en ambities als “hoogwaardig” en “perfecte Netwerkqualiteit” zorgvuldig te definiëren en meetbaar te maken. Alleen dan kunnen volksvertegenwoordigers, gebruikers en hun organisaties de discussie volgen en sturen. In verschillende documenten, zoals van R-net, zijn de kwaliteitskenmerken al gedefinieerd. Hoofdstuk 6.2, Corridoraanpak in detail moet beslist concreter worden.

Wij pleiten daarnaast voor een scherpere definitie van inclusiviteit en toegankelijkheid. Veel mensen met een functiebeperking, waaronder een toenemend aantal ouderen, heeft maar een beperkt loopbereik naar haltes. Zij gebruiken ook geen fiets om de steeds groter wordende afstanden naar haltes te overbruggen. Elke inwoner in een woonkern van enige omvang moet toegang hebben tot goed openbaar vervoer. Dat betekent maximale loopafstanden van 400 meter over de weg gemeten tot aan een halte met de gewenste minimumkwaliteit kwaliteit (frequentie OV-dienst, begin- en eindtijden, toegankelijkheid). In een visie anno 2025 mag niet ontbreken dat in navolging van het VN-verdrag, bevestigd door nationale wetgeving, in 2040 al het Openbaar Vervoer voor eenieder toegankelijk moet zijn.

3. Verbindend en ontsluitende net

MRDH werkt steeds meer aan het strekken van lijnen, vergroting van halteafstanden en verbetering van overstappunten. Dat levert voor lange afstandsreizigers in stedelijk gebied zeker veel voordeel. Maar bundeling en vergroting van halteafstanden is maar voor een deel van de vervoermarkt belangrijk. Niet iedereen kan ver lopen of fietsen naar de hoogwaardige hub. Bovendien blijft ontsluitende (bus)vervoer essentieel als voeding van het hoogwaardige OV. Daarom is een ontsluitend busnet als tweede laag nodig voor de ontsluiting van adressen binnen de stad voor reizigers. Vervang de bus eventueel door een vraagafhankelijk systeem. Maar dat kan alleen met een basis OV-kwaliteit, bijvoorbeeld dat na aanvraag een bus binnen 15 minuten voorrijdt.



De MRDH wil alle publieksvervoersdiensten coördineren. Dit zou moeten leiden tot een doorbraak en vernieuwing op het punt van een ontsluitend net. De droom van gebruiksvriendelijk vraagafhankelijk vervoer (snelle respons, directe verbinding) wordt al vijftig jaar beschreven in de vakbladen en is inmiddels commercieel ingevuld door Uber. De Metropoolregio kent een komen en gaan van goedbedoelde en kansrijke initiatieven zoals Spijkhopper, Delfthopper, Haagse Hopper. Ook de provincies innoveren erop los. Maar na drie jaar stoppen de pilots omdat het geld op is.

Wij adviseren om het beschikbare ontwikkelgeld, nu toegewezen aan de bodemloze put van automatisch vervoer, te gebruiken om de coördinatie van een modern vraagafhankelijk vervoersysteem op te zetten, het liefst samen met andere vervoersautoriteiten die met dezelfde vragen worstelen. Kijk hoe Zeeland het inmiddels doet en geleerd heeft van het verleden. En automatische metro's zijn inmiddels gewoon te koop en rijden overal in de wereld.

4. Voer uit wat al in de pijplijn zit, maar met droomkwaliteit

Inzichten en afspraken uit vastgestelde plannen zoals MIRT Bereikbaarheid Den Haag-Rotterdam moeten worden opgenomen in de nieuwe visie. Veel van deze goede plannen zijn nog niet uitgevoerd. Voorbeelden zijn de verbinding Zoetermeer-Rotterdam, de nieuwe Stadsbrug in Rotterdam (liefst met metrokwaliteit) en een hoogwaardige verbinding van Den Haag centrum via Den Haag Zuidwest naar het Westland (en aansluitend op de Hoekselijn).

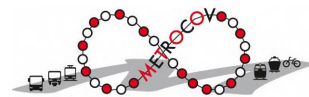
Het realiseren van droomkwaliteit is hard werken en moet langdurig vol worden gehouden. Verkwist geen belastinggeld aan ontbrekende verbindingen in het autonetwerk (er zijn oneindig veel verbindingen die ontbreken). Laat de Victory Boogiewoogie tunnel de laatste zijn. Londen besloot in 1973 al te stoppen met de aanleg van binnenstedelijke autowegen. Nu betaalt de Greater Londen Authority een deel van de nieuwe metroaanleg uit de tolgeden (Congestion Charge).

5. Integreer ruimtelijke ordening en mobiliteit

Een mobiliteitsvisie begint met een visie op ruimtelijke ordening. In de concept-visie begint dit pas op pagina 31. Maar hoogwaardig openbaarvervoer gedijt het beste als zoveel mogelijk woningen, concentraties van werkgelegenheid en belangrijke bestemmingsadressen in de nabijheid van haltes en stations liggen. Dat betekent aandacht voor hoge dichtheid van bebouwing rond stations, maar ook voor het mengen van functies. Stedelijk gebied in de Metropoolregio moet de kenmerken van de 15-minuten stad als basis hebben. Dat bevordert het stappen (lopen) en trappen (fietsen) van het STOMP principe. Publieksfuncties die niet de hoogste grondprijzen kunnen betalen, maar wel veel publiek aantrekken zoals gezondheidscentra, scholen, ziekenhuizen en theaters moeten in de nabijheid van belangrijke OV-haltes komen. En bouw geen distributiecentra naast hoogwaardige hubs zoals bij NS-halte Lansingerland.

Gemeenten moeten afspraken met de MRDH over ruimtelijke ontwikkeling ook verwerken in hun omgevingsplannen. Zo kunnen investeringen in hoogwaardig openbaar vervoer het beste renderen. Echt belangrijke afspraken moeten worden vastgelegd in de provinciale Omgevingsvisie. Met de provincie moeten ook langlopende afspraken worden gemaakt over de afstemming van concessie overschrijdend verkeer zoals bij knooppunten als Zoetermeer en Rotterdam Zuidplein.

We komen daarmee ook bij de zwakte van de MRDH als gemeenschappelijke regeling. De MRDH is een uitstekende uitvoeringsorganisatie, maar de democratische legitimatie van de beleidsvorming is mager. De vervoerregio Amsterdam heeft de betrokkenheid van



gemeentelijke bestuurders beter geregeld met een gekozen Regioraad in plaats van een college van burgemeesters als Algemeen Bestuur.

6. Regie kan niet zonder middelen

De rijksfinanciering moet kritisch worden bekeken. In 2001 werd een goede stap gemaakt met decentralisatie van financiële middelen, maar inmiddels knispt het Nationale Mobiliteitsfonds van nieuwe potjes voor regionale doeluitkeringen met eigen regels en doelafspraken. Dat hindert de integrale planvorming in de regio. Overheveling van die losse potjes naar de BDU (en voor provincies het provinciefonds) is noodzakelijk. Dat vergroot de regionale slagkracht aanzienlijk. De onverhoedse greep in de kas door de Tweede Kamer in het BDU-geld is een voorbeeld van bestuurlijk mismanagement. Daarom moet ook naar andere financiering dan de BDU worden gekeken. In het buitenland zijn goede voorbeelden van hoe decentraal belastinggebied kan worden gebruikt. In Frankrijk bijvoorbeeld zorgt de *Versement Transport* voor regionale traminvesteringen. In Londen zorgt de al eerdergenoemde tolheffing voor investeringen in de Underground.

7. MRDH kan niet zonder haar gemeenten

Ten slotte nog wat tips aan de gemeenten, als ondersteuning van de taak van de OV-autoriteiten voor goed openbaar vervoer in Zuid-Holland.

- Zorg voor goed toegankelijke haltes, zeker voor minder valide reizigers, zorg voor goede uitrusting haltes, bijv. fietsenstalling. Vaak kleine maar belangrijke zaken.
- Aanvullend vervoer niet alleen beloven maar ook goed organiseren (vaak met WMO-taak te combineren).
- Relatie met ruimtelijke ordening versterken, streven naar hogere dichtheden rond knopen van openbaar vervoer. Definieer zorghaltes zoals de Rijnmond gemeenten hebben gedaan.
- Zorg voor doorstroming op kruispunten voor de bussen. HTM en EBS constateren dat het nu slecht geregeld is, met name in Den Haag.
- Stop met grote investeringen voor de auto. Een krachtige metropool steunt voor haar economische ontwikkeling op hoogwaardig Openbaar Vervoer, niet op nog meer asfalt.

Met vriendelijke groeten,

De consumentenorganisaties verenigd in het METROCOV

Jan Ploeger,
Voorzitter Metrocov