

E.11 Aantrekkelijk maken ov-gebruik

Naam type maatregel		Aantrekkelijk maken ov-gebruik
Omschrijving van het type maatregel		
Algemene beschrijving en definitie type maatregel		<p>Deze maatregel behelst een breed pakket aan maatregelen die gebruikt kunnen worden voor het aantrekkelijker maken van bestaande ov-locaties. Hoogwaardig ov in nieuwbouwlocaties valt buiten de scope van deze maatregel. Bij aantrekkelijker ov kan gedacht worden aan maatregelen die de reis zelf verbeteren, zoals het aanbieden van frequent en hoogwaardig ov, en maatregelen die het voor- en natransport en het aanbieden van hoogwaardige stations/haltes/knooppunten. Ook andere kwaliteitsverhogende maatregelen, zoals ruime gangen en zitplaatsen, catering en gratis wifi, dragen bij aan het aantrekkelijk maken van ov-gebruik.</p> <p>Het doel van de maatregelen is om te zorgen dat de drempel tot het gebruik van het ov verlaagd wordt en er hierdoor meer en vaker gereisd wordt met het ov. Dit kunnen reizigers zijn die overstappen van auto-gebruik naar ov, of het aantrekken van nieuwe reizigers (toename in mobiliteit). Uit onderzoek van PBL blijkt dat slechts 15% van het extra ov-gebruik het auto-gebruik vervangt (PBL, 2009). Het overgrote deel is extra mobiliteit (CE Delft, 2020a).</p>
Maatregelen die hieronder vallen		Opwaarderen en/of aantrekkelijk maken haltes en stations, faciliteren last mile (lease-/deelfietsen), investeren in nieuwe ov-infrastructuur en beter benutten bestaande fietsinfrastructuur (CE Delft, 2018a), Aanbieden hoogwaardig ov (snelle buslijnen), verkeerscirculatie ten gunste van fiets en ov (CE Delft, 2019a).
Indicatie invoeringstermijn		Het aantrekkelijk maken van ov kan op relatief korte termijn bereikt worden wanneer kleine aanpassingen gemaakt worden aan het verbeteren van ov-haltes. Aanpassingen aan de dienstregeling zijn ook in relatief korte termijn uitvoerbaar. Aanpassingen aan infrastructuur of grote aanpassingen aan stations nemen enkele jaren in beslag.
Indicatie zichtbaarheid effecten		Verschuiving van autokilometers naar ov-kilometers. Daarnaast kan een aantrekkelijk ov een aanzuigende werking hebben op mobiliteit.
Categorie		
Thema		5. Fiets, oven innovatieve mobiliteit.
Type		Aantrekkelijk maken ov-gebruik/Gratis ov
Trias Mobilica		Veranderen
Gebiedstypologie		
Randvoorwaarden voor slagen		Toereikende ov-lijnen en ov-frequenties dienen op zijn plaats te zijn om de aantrekkelijkheid van ov toe te laten nemen. Extra investeringen zijn nodig wanneer de capaciteit niet genoeg is. Multimodale hubs vergroten het netwerk van het ov/fiets en de aantrekkelijkheid van het ov ten opzichte van de auto.
Metropolitaan	+	Het effect van het aantrekkelijk maken van ov-gebruik is afhankelijk van het ov-netwerk op de betreffende locatie. Over het algemeen is het ov-netwerk in stedelijke gebieden verder ontwikkeld dan in landelijke gebieden, waardoor het effect hier ook groter zal zijn.
Stedelijk	+	
Landelijk	+	
Emissiereductie		
Effect op CO ₂		2 ± 1 kton CO ₂
Toelichting op rekenmethodiek (zie Bijlage C)		De aanname is gemaakt dat ov-prijzen met 9% worden verlaagd.
Overige effecten		

Effect op de vraag naar duurzame energie (i.r.t. RES)	+	Een toename van de frequentie van ov-ritten kan ervoor zorgen dat de vraag voor duurzame energie toeneemt. Het aanpassen van haltes en stations heeft geen effect op deze vraag.
Leefbaarheid	+	Een modal shift van autokilometers naar ov zorgt voor minder luchtvervuilende emissies en minder geluidsoverlast.
Bereikbaarheid	++	Het aantrekkelijker maken van het ov, door het aanbieden van frequent(er) ov en verbeterde (multimodale) hubs zorgt voor een betere bereikbaarheid.
Verkeersveiligheid	0	Wanneer autokilometers vervangen worden door het ov, zorgt dit voor een verbetering van de verkeersveiligheid. Echter kan het investeren in het ov er ook voor zorgen dat er extra mobiliteit ontstaat. Het effect van extra ov-kilometers op de verkeersveiligheid is gering.
Geluid	+	Minder autokilometers zorgen voor minder geluidsoverlast.
Verantwoordelijkheid		
Bestuurlijk	Gemeente en provincie	
Verantwoordelijkheden	In de implementatiefase expliciet en passend maken van maatregelen (bijvoorbeeld afstemmen tussen verschillende gemeenten + provincie, afspraken met concessiebeheerders, overwegen financiële prikkel). In de uitvoeringsfase toekennen financiële prikkel of aanbesteden uitvoering project (bij opwaarderen ov-stations).	
Partners/Stakeholders	Vervoerders, concessiehouders	
(Implementatie-) kosten (€/CO₂-reductie)		
Overheid (implementatiekosten)	€€€	Het aantrekkelijk maken van het ov, zoals het uitbreiden en opwaarderen van haltes/stations, faciliteren van de last mile (deelfietsen, o.i.d.) en het verhogen van de frequentie/dekking van het netwerk brengen hoge publieke kosten met zich mee. Een toename van het aantal reizigers zorgt er echter voor dat inkomsten uit ticketverkoop toenemen. De verwachting is dat de kosten in 2030 gelijk blijven met het huidige niveau.
Nationale kosten	€	
Kosten eindgebruiker	€	
Overig		
Mogelijke maatschappelijke baten	Een verbeterde bereikbaarheid en comfortabeler ov zorgen voor positieve invloed op de mobiliteitsvraag. Het aantrekkelijk maken van het ov zorgt voor een goed alternatief voor autogebruik.	
Mogelijke maatschappelijk kosten	Geen.	
Overige aandachtspunten	Geen.	
Bronnen		
(CE Delft, 2018a, CE Delft, 2019a, CE Delft, 2020a, PBL, 2009)		
<p>0 = geen tot verwaarloosbaar effect; + = positief effect; ++ hoog positief effect; +++ zeer hoog positief effect; -€ = <0 €/ton CO₂-reductie; € = 0-10 €/ton CO₂-reductie; €€ = 10-100 €/ton CO₂-reductie; €€€ = >100 €/ton CO₂-reductie</p>		