

Verhogen OV capaciteit

Naam type maatregel	Verhogen OV capaciteit
Omschrijving van het type maatregel	
Algemene beschrijving en definitie type maatregel	Capaciteitsuitbreidingen en optimalisatie van regionale OV verbindingen kan leiden tot minder autokilometers. Hieronder vallen diverse maatregelen die ervoor kunnen zorgen dat het OV een toereikend alternatief wordt op de auto. Enkele voorbeelden zijn introductie van lightrail of Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) busverbindingen; busverbindingen op een vrije OV-baan, verhoogde capaciteit en frequentie op bus, tram, metro en lightraillijnen (CE Delft, 2020).
Maatregelen die hieronder vallen	Verhogen capaciteit en frequentie bus, tram- en lightrail, Upgrade busverbindingen naar hoogwaardig OV (HOV) netwerk
Indicatie invoeringstermijn	In de MRDH zijn de huidige lightrail lijnen Randstadrail geopend in 2010 (4 jaar bouw) en de Hoekse lijn in 2019 (4 jaar bouw). Deze lijnen zijn gebouwd op bestaande treinverbindingen. Een volledig nieuwe lijn zal aanzienlijk meer jaren in beslag nemen. Hoogwaardige buslijnen variëren tussen de inzet van nieuwe bussen tot het aanleggen van OV-vrije banen, waarbij bij de laatste infrastructuur aanpassingen gemaakt dienen te worden die enkele jaren in beslag kunnen nemen. Het tijdsfad voor capaciteitsuitbreiding van bestaande dienstregeling vergt afhankelijk van de situatie enkele maanden tot een jaar.
Indicatie zichtbaarheid effecten	Een hogere capaciteit van het OV zal er eerst voor zorgen dat de bezetting per zitplaats afneemt. Hierdoor neemt de aantrekkelijkheid van het OV toe, wat op langere termijn ervoor zorgt dat meer mensen het OV kunnen gaan gebruiken. Een modal shift zal plaatsvinden waardoor autokilometers afnemen en OV-kilometers toenemen. Uit onderzoek van PBL blijkt dat slechts 15% van het extra ov-gebruik het autogebruik vervangt (PBL, 2009). Het overgrote deel is extra mobiliteit (CE Delft, 2020). Parkeerdrukke kan ook afnemen als gevolg van de modal shift.
Categorie	
Thema	5. Fiets, OV en innovatieve mobiliteit.
Type	Verhogen OV capaciteit
Trias Mobilica	Veranderen
Gebiedstopologie	
Randvoorwaarden voor slagen	Investerings in het OV waardoor de capaciteit en frequenties van lijnen kan toenemen.
Metropolitaan	+
Stedelijk	+
Landelijk	0
	Van metropolitaan naar landelijke gebieden neemt de frequentie en het marktaandeel van het OV af. Op het eerste gezicht kan dit in landelijke gebieden het meest verbeterd worden. Echter, door de lagere totale verplaatsingsbehoefte in landelijke gebieden zal dit niet leiden tot een hoger effect dan in metropolitane gebieden. Het effect is sterk afhankelijk van randvoorwaarden zoals het netwerk en herkomst- en bestemmingsrelaties.
Emissiereductie	
Effect op CO ₂	9 ± 4 kton CO ₂
Toelichting op rekenmethodiek	Het uitgangspunt van deze berekening is dat de OV-capaciteit met 20% wordt verhoogd.

Overige effecten

Effect op de vraag naar duurzame energie (i.r.t. RES)	+	Een shift van auto naar OV kan ervoor zorgen dat er een capaciteitsuitbreiding nodig is. In het geval van trams/metro's en ZE bussen is hier dan ook meer elektriciteit voor nodig.
Leefomgeving	++	Mensen zonder rijbewijs en mindervaliden hebben de beschikking over een betere bereikbaarheid. Minder autobewegingen zorgen ervoor dat de leefomgeving (luchtkwaliteit, minder geluidsoverlast) toeneemt.
Bereikbaarheid	++	Investeren in OV, gecombineerd met ruimtelijk beleid, draagt sterk bij aan het vergroten van de bereikbaarheid van de regio en daarmee aan de nabijheid van dagelijkse activiteiten. Deze maatregelen hebben ook een direct effect op de toegankelijkheid van werk en voorzieningen in de regio, en vergroten daarmee de kansen voor mensen.
Verkeersveiligheid	++	Investeringen in OV kunnen een modal shift teweegbrengen van auto naar OV. Echter, een bijkomend effect van meer OV-gebruik is extra mobiliteit. Niet alle reizigerskilometers worden geruild tussen auto en OV. Hierdoor kan het zijn dat er in stadscentra meer bussen rijden. Het effect is verkeersveiligheid is onbekend.
Geluid	++	Een modal shift van auto naar OV zorgt voor minder autokilometers en voor minder geluidsoverlast.

Verantwoordelijkheid

Bestuurlijk	Gemeente en provincie	
Verantwoordelijkheden	In de implementatiefase expliciet en passend maken van maatregelen (bv. afspraken met concessiebeheerders, overwegen financiële prikkel). In de uitvoeringsfase toezicht op naleving afspraken, evalueren afspraken en eventueel in overleg bijstellen.	
Partners/Stakeholders	Vervoerders, concessiehouders	

(Implementatie-) kosten (€ / CO₂ reductie)

Overheid (impl.kosten)	€	Het aantrekkelijk maken van het OV, zoals het uitbreiden en opwaarderen van haltes/stations en het verhogen van de frequentie/dekking van het netwerk brengen hoge publieke kosten met zich mee. De kosten voor het implementeren van de maatregelen blijven in 2030 op een vergelijkbaar niveau.
Nationale kosten	€€	
Kosten eindgebruiker	€	

Overig

Mogelijke maatschappelijke baten	Een vergrote capaciteit van het OV zorgt voor een aantrekkelijker OV. Daarnaast zorgt een hogere capaciteit voor een betere bereikbaarheid. Wanneer er hierdoor mensen overstappen van de auto naar OV gebruik zorgt dit voor een verbeterde leefomgeving.	
Mogelijke maatschappelijk kosten	Geen.	
Overige aandachtspunten	Geen.	

Bronnen

(CE Delft, 2018; CE Delft, 2019; CE Delft, 2020; CE Delft, 2020)



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

