

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

Verslag symposium ROCOV Utrecht “OV zonder oogkleppen”



Derck Buitendijk (Berenschot)

- Hij houdt een inleiding over vernieuwing in de marktordening van het openbaar vervoer.
- Het huidige stelsel van openbaar vervoer ziet er goed uit. OV heeft een stabiel marktaandeel. Bij de vervoerders is er sprake van consolidatie.
- Er zijn relatief weinig innovaties. De OV-chipkaart en OV-fiets zijn daar wel voorbeelden van.
- Een aantal trends zijn:
 - Efficiencywinst van aanbestedingen komt bij de belastingbetaler en niet bij de reiziger.
 - Ontwikkelteams bij overheden.
 - Ontwerp, bouw, exploitatie en onderhoud in één contract.



De Tweede Kamer en de staatssecretaris zijn aan zet om vernieuwing mogelijk te maken. Er moet veel meer worden geïnvesteerd denkkracht.

Michel van Hulten

- Hij houdt een inleiding over gratis openbaar vervoer.
- Hij ergert zich aan de zin “een verdere verbetering van OV” uit de vorige presentatie. Het OV is volgens hem op dit moment verre van optimaal.
- Het openbaar vervoer is veel breder dan slechts het vervoer. Het heeft een hele maatschappelijke functie.
- OV verdient een integrale benadering. Van deur tot deur vervoer is bijvoorbeeld iets waar vervoersbedrijven niet aan denken. De denken allen in termen van halte-haltevervoer. Kwaliteit is daarom niet het doorslaggevend element. Het gaat om de vervoersketen. De rest is franje.
- OV wordt al jarenlang uitgekleeft.
- De wegingtebouw blijft achter bij de groei van het aantal auto's. Om dit op te lossen moeten extreme kosten worden gemaakt. Het aantal files neemt dan ook alleen maar af door de stagnatie van de economie.
- In Shanghai is al het OV boven de 70 gratis.
- Er is veel gratis: onderwijs, museum, griep prik, babyonderzoek, wegwijzers, straatlantaarns, politie en brandweer. Gratis OV is een logisch vervolg om een veelheid aan doelen te realiseren.
- Gratis OV vult lege stoelen. Het OV is nu al voor 2/3 gratis door overheidssubsidie.



Pedro Peters (RET)

- Gratis OV voor ouderen is een groot succes in Rotterdam. Als lege stoelen op zijn doordat er veel reizigers komen, dan wordt het duur.
- De studentenkaart is een zelfde soort systeem van collectie betalen voor OV. Gratis is voornamelijk collectief betaald OV.
- Vervoerbedrijven hebben tegenwoordig bij wijze van spreken meer advocaten dan buschauffeurs in dienst, door alle procedures die worden aangespannen bij de aanbestedingen.
- De markt van het OV is verstikkend en geen echt bedrijf: vervoersbedrijven kunnen niet de eigen tarieven vaststellen. Er zijn veel concessies enorm dichtgetimmerd. Dat slaat soms door.
- Er is een doorlopende politieke strijd om het openbaar vervoer, vooral tussen NS en andere spoorvervoerders.



te

- RET vertoonde in het verleden verschijnselen van een volledige monopolist. Daardoor was de RET was €50 miljoen per jaar te duur. Na deze constatering is Pedro Peters directeur geworden.
- Eerst zou het vervoer worden aanbesteed, nu is het vervoer inbesteed.
- Door efficiencywinst is er veel nieuw materieel aangeschaft. Er zijn geen oude metro's en trams meer.
- De RET wil een zo hoog mogelijke kwaliteit tegen een zo laag mogelijke prijs.
- De RET wil makelaar zijn van de reis van deur tot deur. Volgend jaar komen 100 extra plaatsen voor OV-fietsen er bij. Daarnaast zet de RET in op fietsenparkeerplaatsen en tuktuks om de keten beter te bedienen.
- Het is voor een vervoersbedrijf lastig om om te gaan met een wisselend politiek klimaat.
- Bij metrostation Kralingse Zoom is een parkeervoorziening om gratis parkeren bij het gebruik van het OV. Er is een eigen afrit vanaf snelweg A16 gerealiseerd. Dit vergroot de mogelijkheden van ketenmobiliteit.
- Hij ziet graag dat er bestuurlijke lef terug komt zodat er weer geïnvesteerd wordt in OV.
- Er moet sprake zijn van één OV-systeem met één aanbieder, die dan diensten kan uitbesteden aan verschillende specialiseten.

Sanne Lamers (Nibud)

- Veel mensen hebben problemen met rondkomen. Daarvoor zijn veel strategieën.
- Vervoer wordt door Nibud gezien als een vaste last.
- Als mensen een inkomen hebben op basisniveau dan is er €13,- per maand beschikbaar.
- In het budget van een inkomen wordt meer in percentage tot het totale inkomen besteedt op het moment dat het inkomen stijgt. Vervoer is daarmee een luxeproduct.
- De horizon van mensen met een beperkt inkomen is vaak op basis van reizen per rit in plaats van in de voorverkoop aangeschafte abonnementen of kaartjes. Hierdoor kopen mensen met een laag inkomen vaak veel losse kaartjes, in plaats van van te voren gekochte kaartjes. Uiteindelijk zijn ze hierdoor duurder uit.



Betty de Boer (Tweede Kamerlid VVD)

- OV kan nooit volledig kostenneutraal worden gefinancierd. Vooral infrastructuur kost veel geld.
- Reizen op maat is de toekomst.
- OV moet zich voortdurend aanpassen aan aanpassende vraag. Zo kunnen belbussen worden ingesteld.
- De VVD is voor OV en wil dat mensen qua mobiliteit een keuze kunnen hebben.
- We zitten vast in het OV-chipkaart systeem. TLS is een verstorende factor. De OV-chipkaart moet



worden opengebroken. Het moet veel meer gaan lijken op een telefoonsysteem.

- De trend is niet langer het bezit van voertuigen, maar het gebruik ervan.
- De grote reizigersstromen blijven rijden per trein en bus. Kleine lijnen worden dadelijk eerder met een maatwerkoplossing gereden, zoals greenwheels, belbus en fiets.

Werkgroepen

Verslag op hoofdlijnen van de werkgroepbijeenkomsten.

Werkgroep Macro, OV vanuit de maatschappij

- Gratis OV voor doelgroepen is interessant om te onderzoeken. Het heeft positieve effecten op de maatschappij. Gratis OV is altijd interessant zolang er geen extra materieel hoeft te worden ingezet doordat bestaande voertuigen niet volledig bezet zijn. De maatschappelijke baten zijn dan groter dan de kosten
- OV moet beschouwd worden vanuit de hele maatschappij en met een blik op het hele OV-systeem, niet alleen vanuit het perspectief van de bedrijfseconomische functie van een OV-bedrijf.



Werkgroep OV-bedrijf

Deregulering:

- Bedrijven moeten veel tijd besteden aan steeds weer nieuwe en steeds veranderende regelgeving. Veranderingen kosten steeds weer tijd en papier. Verander niet zo vaak. Dan kunnen de personeelskosten van administrateurs aan chauffeurs besteed worden.



Kennis lokaal gebruiken:

- De kennis over b.v. hoeveel scholieren er vanaf welke halte op welke tijd naar welke school vervoerd willen worden is vaak beter aanwezig bij de chauffeurs dan op het hoofdkantoor, laat staan op het provinciehuis. Kortom de kennis over de vraag naar OV zit perifeer. Gebruik die kennis van de chauffeurs.

Gebiedsverantwoordelijk:

- Wijs een vervoerder een gebied aan en een kwaliteitsniveau. Geef die vervoerder een budget en laat hem zelf een vervoersplan opstellen voor het hele gebied, van hoofdroutes tot buurtbussen.

Werkgroep Micro, OV vanuit de consument

- Voorlichting geven (aan doelgroepen als ouderen)

- Betaalbaarheid
- Buurtbus opnemen in de concessie
- Laat bestuurders (de beslissers) zelf met het OV reizen
- Zet marketing in: wie willen we verleiden om in het OV te stappen?
- Zorg dat er überhaupt OV is.
- Zet niet alleen in op de dikke lijnen; ook OV tussen en in de wijken
- Eerst OV, dan pas nieuwbouw
- Leer het OV kennen
- Meer prikkels in concessies voor goed OV

