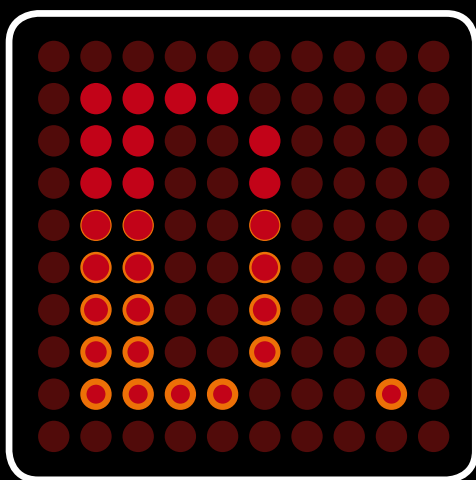


Dossier

Openbaar vervoer



Gasthoofdredacteur Niels van Oort:
'Ov in Nederland is niet slecht, maar dat is geen reden om kansen te laten liggen'

HIG Traffic Systems is erkend specialist op het gebied van verkeerstechneek. Door zelf producten en systemen te ontwikkelen, volgt HIG de razendsnelle ontwikkelingen in de verkeersbranche op de voet. Deze sterk innovatieve instelling, gekoppeld aan ervaring, leidt elke keer weer tot snelle en succesvolle maatoplossingen.

→ VT300

De VT300 is de nieuwste generatie slangteller van HIG Traffic Systems. Deze verkeersteller is standaard voorzien van 2-kanalen voor de slangen. Het uitgebreide model is voorzien van 4-kanalen waardoor er meer slangconfiguraties mogelijkheden zijn.

Kenmerken

- 8 Mb intern geheugen, goed voor opslag van ruim 2 miljoen as-events
- voeding bestaat uit 2 hoogwaardige interne high capacity lithium batterijen
- makkelijk in te stellen via bedieningspad met tekstdisplay
- waterdichte kunststof behuizing
- afmetingen 209 x 165 x 88 mm - gewicht: 1,13 kg
- uitlezen via USB-kabel of -stick naar pc/laptop

HIG Traffic Systems

Nieuwe druk **Aansprakelijkheid van de wegbeheerder**



Deze nieuwe editie geeft de wegbeheerder de meest recente informatie over de aansprakelijkheidsrisico's die hij loopt.

Het boek geeft de wegbeheerder in kort bestek alle informatie die hij nodig heeft om aansprakelijkheid te voorkomen en om zich te verweren tegen aansprakelijkheidsclaims.

€ 49,50

(Abonnees van
Verkeersrecht
betalen € 42,50)

Bestel nu op: verkeersrecht.nl/bestellen



‘Wie ov wil verbeteren moet bruggen bouwen’

Mijn vader, auto-addict, is juist blij dat zoonlief in het openbaar vervoer werkt: ‘Niels, ik zie nog zoveel ruimte voor verbetering daar. Je hebt een baan tot je pensioen!’. Die mening over verbeterpotentieel deel ik, al is mijn aanvliegroude anders. Het ov in Nederland is helemaal niet slecht, maar dat is nog geen reden om kansen te laten liggen toch?

We worden geholpen door twee ontwikkelingen. De eerste is, gek genoeg, de bezuiniging. Druk bevordert innovatie. De tweede is de overvloed aan operationele gegevens (chipkaart, GOVI, GSM, et cetera). Met ‘big data’ kan een toegepast wetenschapper prachtige dingen doen op het gebied van netwerk- en dienstregelingsoptimalisatie. Mijn professionele voorbeeld is daarom, paradoxaal, te vinden in autoland bij uitstek: de Verenigde Staten. Dat Europeanen bij Amerikanen aankloppen begrepen ze eerst niet bij de ov-onderzoeksgroep van het MIT (Massachusetts Institute of Technology-Boston). Europa is toch zoveel verder met ov? Ik heb ze uitgelegd waarom ik, maar bijvoorbeeld ook het Londens ov-bedrijf bij hen aankloppen. Wat zij goed doen is de verbinding leggen: tussen mensen, tussen disciplines en vooral, tussen wetenschap en praktijk. Dat wil ik ook in Nederland. Mijn dubbele baan aanvaren was een eerste stap, maar zeker niet de laatste.

We hebben elkaar keihard nodig om te komen tot beter ov, van oude rotten tot de Jonge Veranderaars. Alleen door over de grenzen van het eigen vak, domein of product te

kijken kunnen we onze marketingkretten waarmaken: ‘ketenoptimalisatie’, ‘robuustheid’ en de ‘reiziger centraal’.

In dit dossier wordt vanuit verschillende kanten beschreven hoe ov beter en efficiënter kan. Koester die diversiteit. En laten we er direct werk van maken!

‘Niels, bij het ov is nog zoveel ruimte voor verbetering. Je hebt een baan tot je pensioen’

Niels van Oort

Assistent professor openbaar vervoer, TU Delft en senior consultant, Goudappel Coffeng



INHOUD DOSSIER ↓

In samenwerking met de gasthoofdredacteur heeft de redactie het volgende dossier samengesteld

Boven

- 24 WILLEM BENSCHOP (OV-bureau Randstad)**
Randstadhuisstijl, R-net, in Amsterdam en Den Haag
- 26 WIM DIJKSTRA (provincie Overijssel)**
Overijssels ov: slimmer organiseren
- 28 Visie BAS GOVERS (Goudappel Coffeng BV)**
De wereld van straks: elke dag is anders
- 30 JUUL BUITINK (gemeente Dordrecht)**
Leuke combinatie van boot, bus en fiets
- 31 EDDIE PELLE (RET)**
ZoRo busbaan: op de fiets naar snelle bus

Onder

- 24 BART VAN AREM (TU Delft)**
- 25 MARLIES NADORT (Spoorvisie 2030)**
- 26 KAJ MOOK (MerseyRail, UK)**
- 27 ERIK VAN DER KOOIJ (APPM)**
- 28 ROB VAN DER BIJL**
- 29 GERARD VAN KESTEREN (KpVV)**
- 30 ERIC WIEBES (gemeente Amsterdam)**
- 30 SANDER DE ROUWE (CDA, Tweede Kamer),
BETTY DE BOER (VVD, Tweede Kamer)**

OV-bureau Randstad katalyseert overleg infrastructuur, ruimte en transport

Randstadhuisstijl, R-net, in Amsterdam en Den Haag

Het openbaar vervoer scoort goed in de stedelijke gebieden van de Randstad. Maar het kan nog veel beter volgens Willem Benschop van OV-bureau Randstad. Door integratie op belangrijke knooppunten en de wisselwerking tussen ov en ruimte te verbeteren kan het ov nog meer bijdragen aan de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de Nederlandse metropool.

Een groot deel van de werkgelegenheid en het hoger onderwijs van Nederland is in de Randstad gevestigd. Logisch dus, dat er een sterke vraag is naar vervoer, vooral in en tussen de stedelijke gebieden rond de vier grote steden. Daar liggen de kansen voor het ov, dat er overigens van oudsher al een sterke positie heeft. 'Maar er zijn ook uitdagingen', zegt Willem Benschop, directeur OV-bureau Randstad, 'in tegenstelling tot andere metropolen, zoals Londen en Parijs, heeft de Randstad meerdere kernen die verspreid liggen. Dat maakt het moeilijker om hier voldoende ov-reizigersaantallen voor te krijgen. In gebieden met een hoge concentratie aan werkgelegenheid en woningbouw gaat dat beter.'

Het loont volgens Benschop zeker de moeite om te investeren in het ov in de Randstad. 'Door een goed ov blijft de werkgelegenheid in de stedelijke gebieden goed bereikbaar, en gaat de leefbaarheid omhoog. En er zijn nog allerlei mogelijkheden om het bestaande systeem beter te gebruiken.'

Die mogelijkheden zitten vooral in een betere integratie tussen vervoerders, en tussen ov en ruimte. Het OV-bureau Randstad speelt daarin een ondersteunende en stimulerende rol. 'We zijn een samenwerkingsverband op het gebied van ov tussen de vier Randstadprovincies, de vier stadsregio's en het ministerie van Infrastructuur en Milieu', zegt Benschop, die zelf namens Stadsgevest Haaglanden in deeltijd gedetacheerd is bij het OV-bureau.

10 procent groei na kwaliteitseisen

'Ons doel is om de kwaliteit van het ov op een hoger plan te brengen. Dat doen we bijvoorbeeld door de implementatie van R-net. Dat is een herkenbare huisstijl voor ov dat voldoet aan hoogwaardige kwaliteitscriteria op het gebied van frequentie en informatievoorziening. De Amsterdamse Zuidtangent is bijvoorbeeld al onderdeel van R-net, en binnenkort zullen ook de nieuwe Haagse trams met deze huisstijl rondrijden.' Het 'merk' R-net lijkt vooralsnog een succes. Zo

noteerde vervoerder Connexxion, na het voldoen aan de kwaliteitseisen, een groei van ongeveer 10 procent in het aantal reizigers op hun buslijnen in en om Amsterdam.

Willem Benschop, directeur OV-bureau Randstad
'Omdat verkeer en vervoer in de Randstad over vele schijven loopt, merkt de burger nog niet veel van de versterkte samenwerking tussen ov en ruimtelijke ordening. Maar deze is op bestuurlijk niveau wel aanwezig'



Willem Benschop, OV-bureau Randstad

Ov-poorten

Wat betreft de integratie van ov gaat de aandacht vooral uit naar belangrijke knooppunten, en werken de Randstedelijke vervoersautoriteiten ook samen met NS en ProRail. Benschop: 'We hebben een inventarisatie gemaakt van knooppunten waar ov een belangrijke bijdrage kan leveren. Deze noemen we ov-poorten, dat zijn bestemmingen waar spoor, metro, tram en hoogwaardige busverbindingen samenkomen. In de directe omgeving van deze knopen zijn vaak veel werkplekken en scholen te vinden. Daarnaast is het overstappen tussen de verschillende vervoersmogelijkheden belangrijk.' Het gaat hierbij om de centraal stations van de vier grote steden en andere grote knooppunten zoals Amsterdam Zuid en Rotterdam Blaak. Veel van deze stations krijgen momenteel al een facelift, maar vooral de informatievoorziening over de verschillende vervoersmogelijkheden kan nog beter.

Stedenbaanplus

Als voorbeeld voor de integratie tussen ov en

ruimte noemt Benschop het Stedenbaanplus-project, in de zogeheten Zuidvleugel van de Randstad. 'Dit project hanteert een concept waarin nieuwbouw voor economische activiteiten of haltes van bijvoorbeeld spoor, metro, of Randstad-rail, of rond nieuwe haltes langs bestaande ov-routes. Hierin speelt de wisselwerking tussen ov en ruimte een belangrijke rol: is er goed over dan trek je meer reizigers, maar je hebt ook veel reizigers nodig om het ov beter te maken.' Een voorbeeld van deze strategie is de wijk Leidschenvveen bij Den Haag, die is aangelegd langs het bestaande Randstadrail-netwerk.

Omdat verkeer en vervoer in de Randstad over vele schijven loopt, merkt de burger op dit moment nog niet veel van de versterkte samenwerking tussen ov en ruimtelijke ordening. Maar deze is op bestuurlijk niveau al wel duidelijk aanwezig. De besluitvorming over verkeer en vervoer en ruimte komt jaarlijks aan de orde in het Bestuur-

lijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (BO MIRT) tussen het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de decentrale overheden. Het OV-bureau is hierin de katalysator om de rol van het ov in de samenleving te stimuleren en te versterken.

Meer stedelijke verdichting

Benschop: 'We zien nu al dat de afstemming tussen ruimtelijke ambities en infrastructuur beter in het beleid verankerd is. In de toekomst gaan we dat merken doordat er meer stedelijke verdichting zal gaan plaatsvinden in plaats van het aanleggen van nieuwbouwwijken in weilanden. Daarnaast speelt ook de economische crisis een rol en zal daardoor het accent de komende jaren meer op benutten dan op bouwen komen te liggen.' (LW)



Bart van Arem, hoogleraar transportmodellen, TU Delft

Supernetwerken

Verkeers- en vervoermodellen worden sinds jaar en dag gebruikt om investeringsbeslissingen in ons mobiliteitssysteem te onderbouwen. Deze bieden bij uitstek perspectief op duurzame mobiliteit. Sleutelbegrippen daarbij zijn: ketenverplaatsingen en betrouwbaarheid. Ketenverplaatsingen zijn belangrijk omdat reizen met openbaar vervoer altijd een combinatie vraagt met lopen, fietsen en de auto (P+R, K+R). Betrouwbaarheid in de dienstuitvoering en bij

aansluitingen is belangrijk omdat de kans op vertraging voor de reiziger van belang is, naast de reistijd zelf en de kosten: een kleine vertraging kan tot forse extra wachttijden leiden. Recent onderzoek door Niels van Oort leverde nieuwe inzichten over hoe de betrouwbaarheid van ov-verbindingen realiteitsgetrouw kan worden gemodelleerd. Dit onderzoek krijgt warme wetenschappelijke belangstelling, en is ook in de praktijk toepasbaar. In het NWO programma 'Strategie voor duurzaam en betrouwbaar multimodaal vervoer in de Rand-

stad' zijn intussen belangrijke vorderingen gemaakt in de modellering van ketenverplaatsingen met behulp van zogenoemde supernetwerken. Het model zal worden toegepast op de Noordvleugel van de Randstad. Tegelijkertijd komt steeds meer data beschikbaar over het gebruik en de afwikkeling van ov, denk aan data van de OV-chipkaart, het NDOV, en aan 'apps'. Deze data zijn van onschatbare waarde voor verbetering van (ov) modellen, ook binnen het recent opgerichte TU Delft Transport Institute.

Er spelen werkelijk tegenstrijdige belangen in de sector

'Als groep van jonge spoorprofessionals – verenigd in SpoorVisie 2030 – zijn we ruim een jaar actief met visie. Belangrijke motivatie is dat wij in de sector, een focus zien op tegenstrijdige belangen en schuld afschuiven. Het gebrek aan samenwerking, aan transparantie en aan focus op de reiziger vinden wij schrijnend. Ook is er onvoldoende langetermijn zekerheid voor leveranciers van diensten en producten. Mede daar-

door heeft de sector volgens ons last van: trage innovatie, weggegooid geld en suboptimale oplossingen. Een 'aha'-moment in het ontwikkelen van de visie was voor ons dat er ook werkelijk tegenstrijdige belangen spelen in de sector. We moeten dus keuzes maken of met creatieve oplossingen komen. Bijvoorbeeld 'stabiele, betrouwbare treinpaden' versus 'flexibiliteit voor festivals, goederen en werkzaamheden'. Of 'capaciteit bieden waar veel vraag is' versus 'het netwerk uitgebreid genoeg houden om geen reizigers te

verliezen'. En 'kosten besparen' versus 'verouderde systemen die onder druk staan'.

De aandacht ligt te vaak bij de conflicten, de aanbestedingen en het bestaansrecht van partijen, terwijl we genoeg gezamenlijke uitdagingen hebben. Als jongeren voelen we totaal geen drempel om open discussies te voeren en elkaar op te zoeken. Openheid, samenwerking en vertrouwen. Dát willen we inzetten om de daadwerkelijke problemen aan te pakken!



Marlies Nadort, namens Spoorvisie 2030

Exploitatietekort provinciaal ov door optelsom aan tegenvallers

Overijssels ov: slimmer organiseren

Bezuinigingen op het openbaar vervoer dagen de provincie Overijssel uit om goed na te denken over mogelijke oplossingen. Programmaleider Wim Dijkstra stelt voor om het ov slimmer te organiseren, een landelijk tarievenkader in te voeren voor de ov-chipkaart, en de provinciale politiek te laten nadenken over structurele bijdragen aan het ov.



Wim Dijkstra, provincie Overijssel



De provincie Overijssel kampt, net als andere regio's, met bezuinigingen op het openbaar vervoer. Wim Dijkstra, programmaleider ov bij de provincie, ziet zich geconfronteerd met diverse ontwikkelingen die opgeteld leiden tot een aanzienlijk exploitatietekort. 'Allereerst is de bijdrage van het rijk voor regionaal openbaar vervoer de afgelopen jaren steeds lager geworden. Daar komt nog bij dat de indexering van deze 'brede doeluitkering' op andere gronden is gebaseerd dan de indexering die wij volgens afspraak met vervoerders binnen de ov-sector toepassen op de concessies. Wij houden bijvoorbeeld rekening met hogere dieselprijzen, waardoor onze indexering hoger uitvalt. Over de jaren heen gaat dat steeds verder uit elkaar lopen.'

Maar dat is nog niet het enige. Ook de aanbesteding van het ov in de provincie en bezuinigingen op aanvullende provinciale bijdragen maken het moeilijk om het huidige vervoersaanbod te handhaven. Dijkstra: 'In de eerste ronde aanbesteding

van het ov wilden de aanbieders zich graag een positie in de markt verwerven, en boden ze het vervoer aan tegen lage kosten. We kregen daarvoor veel ov voor weinig geld. In de huidige tweede ronde is de prijs veel hoger maar ook realistischer. De vaak buitenlandse vervoerders willen nu, overigens terecht, kostendekkend gaan werken. En wat betreft een extra provinciale bijdrage zijn we afhankelijk van de bestuursperiode. In de vorige periode kregen we in Overijssel bijvoorbeeld budget om de frequentie te verhogen, maar in de huidige periode is dat weer weggevalen.' Flink wat tegenvallers dus, die de provincie uitdagen om met slimme oplossingen te komen om kosten te besparen en opbrengsten te verhogen. Dijkstra en zijn collega's zijn momenteel diverse mogelijkheden aan het verkennen waarover eind 2013 zal worden besloten.

Kernet en aanvullend net

Een van die oplossingen is om het provinciale vervoersaanbod van trein, bus en regiotaxi slimmer

te organiseren. Dijkstra: 'We maken in onze provincie onderscheid tussen het kernnet en het aanvullend net. Tot het kernnet behoren lijnen met grote reizigersstromen, ook 's avonds en in het weekend. Het heeft een hoge kostendekkingsgraad en het draagt het meest bij aan de

Wim Dijkstra, programmaleider ov provincie Overijssel

'De essentie is dat we keuzes gaan maken over waar ov echt noodzakelijk is, waar we als overheid nog aan moeten meebetalen. Op die manier kunnen we kosten besparen'

bereikbaarheid binnen Overijssel. Vandaar dat we dit net waarschijnlijk aanbodgericht blijven bieden. Het aanvullend net bestaat uit lijnen die alleen overdag rendabel zijn, bijvoorbeeld lijnen die kleine gemeenschappen met de steden verbinden. Hier willen we in overleg met die gemeenschappen meer vraaggestuurd vervoer gaan organiseren, zoals een vrijwilligerssysteem voor het rijden van buurtbussen. De essentie is dat we keuzes gaan maken over waar ov echt noodzakelijk is, waar we als overheid nog aan moeten meebetalen. Op die manier kunnen we kosten besparen.'

Eén landelijk tarievenkader

Om de opbrengsten te verhogen – Overijssel heeft een aantal jaren geleden gekozen voor opbrengstverantwoordelijkheid – is Dijkstra een fervent voorstander van het opstellen van een landelijk tarievenkader voor de OV-chipkaart. Want hoewel er nu één kaart is voor al het openbaar vervoer, is er juist sprake van meer tarief-

systemen dan voorheen. En dat leidt volgens Dijkstra tot onduidelijkheden in grensgebieden, en verschillen in de korting die scholieren en ouderen krijgen bij verschillende ov-bedrijven. 'Als we op landelijk niveau meer samenhang in de tarieven krijgen, en een eenduidig productassortiment kunnen bieden, dan is dat veel wervender voor klanten. Overigens ben ik niet tegen het behoud van regionale vrijheid, maar dit zou een soort 'vrijheid in gebondenheid' moeten worden.'

'Met een tarievenkader verwacht ik dat we meer reizigers kunnen trekken, en interessante aanbiedingen kunnen doen aan grootgebruikers zoals scholen en bedrijven. Wellicht kunnen we een grootgebruikkorting koppelen aan de bereidheid om mee te werken aan het spreiden van begin- en eindtijden, waardoor we de spits kunnen afvlakken.'

Ten slotte hoopt Dijkstra ook op meer commitment vanuit de provinciale politiek. Tijdelijke investeringen in infrastructurele maatregelen

zijn welkom, maar er is ook structureel geld nodig voor de exploitatie. 'De politiek zal, als ze vindt dat het ov een bepaald niveau moet hebben, keuzes moeten maken tussen de beleidsterreinen om geld uit het provinciefonds vrij te kunnen maken voor ov. De uitkomst hiervan is natuurlijk onzeker, omdat er ook financiële druk op de andere beleidsterreinen is, maar we willen een bijdrage van de provincie wel meenemen in de mix van mogelijke oplossingen.'

Positieve bijkomstigheid

Positieve bijkomstigheden van het bezuinigingsproces ziet Dijkstra vooral in het meer klantgericht denken, en het herdefiniëren van de rol van de overheid in het ov. 'Misschien hoeven we voor een goed ov niet overal zo intensief bij betrokken te zijn.' (LW)



Kaj Mook, Customer Services Director Merseyrail (UK)

Bloemen bloeien op geadopteerde Engelse stations

'Het kostte wat tijd en gesprekken met mijn twee andere Nederlandse collega's hier in Liverpool om met een Engels ov-voorbeeld te komen waar Nederland wat van kan leren. Reizend door de UK waardeer ik namelijk steeds meer hoe makkelijk en comfortabel je in Nederland van deur tot deur reist. Schermen met overstapinformatie in bus of trein, treinen met verschillende beleevingszones of een chipkaart waarmee je

door het hele land kan reizen en ook nog eens op het station een fiets of auto voor het laatste stukje van je reis kan huren, kom er maar niet om in Engeland.

Zelf steentje bijdragen

Toch zijn de klantordelen in Engeland veel hoger, wat lijkt voort te komen uit een lager verwachtingspatroon. Hiermee samenhangend blijken Britse reizigers ook nog eens veel meer bereid zelf hun steentje bij te dragen. Waar in Nederland stations nogal eens lijden onder vandalisme, zijn we bij Merseyrail in de gelukkige

omstandigheid dat ruim de helft van onze 66 stations is geadopteerd door de lokale gemeenschap. In een situatie waarin de overheid en vervoerders beduidend minder in stations investeren dan in Nederland, zorgt het enthousiasme waarmee Engelsen zich inzetten voor dit 'charity work', ervoor dat er toch bloemetjes bloeien of lokale kunst te bewonderen is. Samen het station tot een prettige plek maken; daar kunnen we in Nederland een voorbeeld aan nemen!'

Enkele, krachtige ov-autoriteiten

'Parijs kent twee ov-autoriteiten en drie concessies. De Randstad telt negen 'ov-autoriteiten' en 25 concessies. Het ligt voor de hand om de aansturing van het ov bij enkele krachtige autoriteiten te leggen die aansluiten bij de schaal waarop mensen zich dagelijks verplaatsen. Ook is het verstandig dat hierin de relevante bestuurslagen volwaardig participeren. De huidige vervoersautoriteiten zijn een goede ontwikkeling, mits op het juiste schaalniveau en met de juiste

partners vormgegeven. Voorwaarde is wel dat zij ook het regionale deel van de hoofdspoorconcessie aansturen. Met de marktwerking is de scheiding tussen de overheid als opdrachtgever en het vervoerbedrijf als 'marktpartij', te scherp geworden. We moeten veel meer in gezamenlijkheid – ook met andere partijen die belang hebben bij goed ov – werken aan een mooi ov-product. Dat wil zeggen: concessies aanbesteden in een concurrentiegerichte dialoog en uitvoeren in allianties met gezamenlijke incentives. In het (lokale) politieke dis-

cours is de ontsluitende functie van het ov zeer dominant. Het 'strekken van lijnen' en 'schrappen van haltes' is een moeizaam proces. Door het feitelijke gebruik van het ov veel dominanter mee te nemen in de bekostiging van het ov, wordt deze discussie zuiverder gevoerd. Ook worden de kosten van electoraal populaire keuzes zo veel explicieter. Dit komt ten goede aan een beter, betaalbaar, hoogwaardig ov-product en alternatieve ov-vormen voor de sociale functie op basis van lokale initiatieven van onderop.'



Erik van der Kooij, businessmanager Mobiliteit APM

Visie Bas Govers, topadviseur strategie & beleid bij Goudappel Coffeng BV:

De wereld van straks: elke dag is anders

Terwijl de wereld verandert, lijkt de ov-sector vooral bezig met meer van het zelfde. Op het spoor draait het om capaciteit, betrouwbaarheid en kosten én om méér sprinters en intercity's, in plaats van anders. Ook in het bus- en tramnetwerk vormt het bestaande lijnennet veelal de basis voor nieuwe vervoerconcessies. Vraag is of deze bestaande verbindingen nog wel passen bij de maatschappelijke veranderingen in de 21e eeuw. En moet de overheid blijven voorzien in deze, kostenintensieve basisvoorzieningen? Ik stel dat er een fundamentele product vernieuwing nodig is.

Eén ding is duidelijk. De 'zekerheid' van mobiliteitsgroei is anno 2013 niet langer vanzelfsprekend. Maar is het door de economische crisis of is het structureel? Hoe vaak verlaten we straks nog onze computer om fysiek naar werk- of winkellocaties te reizen? Een aantal trends duidt wellicht zelfs op krimp voor het openbaar vervoer. De filelast daalt en Rutte-II wil de OV-studentenkaart versoberen. Tegelijk groeien het luchtverkeer en het hogesnelheidsvervoer. Minstens even belangrijk als de omvang van de mobiliteit is daarom de verandering in het mobiliteitspatroon: van primair voorspelbare dagelijkse verplaatsingen (woon-werk) naar meer niet-dagelijkse verplaatsingen over grotere afstand. Naast verdere internationalisering ligt hier een tweede, wereldwijde economische trend aan ten

grondslag: de trek naar de stedelijke regio's door kenniswerkers. Binnen Nederland zie je deze trend in een economische trek naar de grote steden in de Randstad en naar de centrale steden in het regionale gebied. Vervoerrelaties op deze corridors groeien, en op andere nemen ze af.

Trends als deze vormen juist een impuls voor het openbaar vervoer, want het zijn vooral de dragers van de (nog steeds groeiende) kenniseconomie die over langere afstanden reizen en naar het stedelijke domein trekken. Mensen die elkaar willen ontmoeten op goed bereikbare locaties: bij de grote stations bijvoorbeeld. Niet voor niets zijn leegstaande kantorenparken vooral aan de snelwegen te vinden. Dit kenmerkt de wereld van straks: van reguliere dag-

patronen is steeds mindersprake. Elke dag is anders. Elke dag kent zijn eigen mobiliteitsopgave: auto, trein, fiets of een combinatie. De opmars van persoonlijke reisinformatie en voorzieningen voor ketenmobiliteit sluit daar bij aan.

'Veraangename' is een strategie

De trein staat sterk in deze nieuwe wereld: betrouwbaar, relatief snel op bestemmingen in de steden en geschikt om reistijd nuttig als werktijd te besteden. De digitale revolutie zorgt voor een totaal veranderde beleving van reistijd. Vroegere 'verloren' tijd is nu ten volle bruikbaar. Voorwaarde is wel dat de ruimten prettig zijn om te verblijven, tijdens en rondom de reis. 'Veraangename' om de reistijdbeleving te verkorten, is zowel op de knoop-



Bas Govers 'Ik stel dat er een fundamentele product vernieuwing nodig is in het openbaar vervoer'

punten als in het voertuig, een veelbelovende effectieve strategie.

Genoemde trends vragen wel een ander reizigersproduct: goede en snelle verbindingen tussen Randstad, de overige stedelijke regio's, de omliggende Europese kernregio's en de belangrijkste luchthavens in binnen- en buitenland. Hogere snelheid op

het spoor (200 km/uur) en verbeterde internationale verbindingen, zijn daarbij noodzakelijk. Met servicecomponenten in voertuig en op stations kan ook de reistijdbeleving worden opgewaardeerd in dit nieuwe 'topsegment' op het spoor. Nieuwe kaders op Europees niveau (4e spoorpakket) faciliteren deze ontwikkeling. Binnen de Randstad en op de interregionale corridors van en naar de Randstad (PHS-corridors) is behoefte aan een frequent, betrouwbaar en comfortabel basisnetwerk van intercity's met meer aantrekkelijke en multimodale knooppunten. Dat zijn dan tevens flexibele werklocaties en (zakelijke) ontmoetingsplekken. Vanuit deze knooppunten wordt het regionale netwerk gevoed. Op regionaal niveau wordt een tweedeling in het netwerk zichtbaar. Allereerst is er het hoofdnet: de

regionale, economische drager in de vorm van een samenhangend geheel van regionale treinen, light-rail en HOV-corridors. Ook hier ontstaan duidelijk herkenbare regionale knooppunten. Vervoergroei op dit netwerk kan ontstaan door: hogere snelheden, hogere frequenties, ruimtelijke intensivering, P+R, mobiliteitsmanagement en verknoping van onderliggende diensten. Dit maakt productinnovaties op dit regionaal hoofdnetwerk haalbaar. Het succes van RandstadRail en de contractsectorlijnen is hiervan het bewijs.

Cofinanciering is gewenst

Naast het regionale hoofdnet moet aansluiting worden gezocht bij behoeften van doelgroepen. De centrale rol voor de overheid is daar niet meer vanzelfsprekend. Aansturen en cofinanciering vanuit organisaties op het gebied van welzijn en onderwijs is gewenst. Zo hou je aansluiting bij de daadwerkelijke behoeften. Maatschappelijke initiatieven voor het overbruggen van 'the last mile' moeten daadkrachtig worden bevorderd in de vorm van pilots, en bij succes verder worden uitgerold. De overheid behoudt een rol bij de integratie van deze initiatieven in het reguliere vervoer (ticketing, informatie).

Nogmaals, mobiliteitsplanning is lastiger dan ooit. Maar één ding is zeker: vasthouden aan het bestaande product kan alleen maar tot verlies van marktaandeel leiden. Fundamentele productinnovatie is nodig en de mogelijkheden nemen daarvoor gelukkig toe. De manier waarop we daar als sector op reageren zal het resultaat bepalen.



Rob van der Bijl, onafhankelijk ontwerper, onderzoeker, adviseur en publicist

Stoppen met lightrail? Nuttelose vraag!

'In 1998 beloofde toenmalig minister van Verkeer, Tineke Netelenbos, ons een gouden toekomst. Binnen enkele jaren zou overall, in stad en regio 'lightrail gaan rijden'. We weten nu dat het daar niet van gekomen is, en dat dit ook geldt voor de tweede golf lightrailplannen uit de tweede helft van de jaren nul. Na het fiasco van de Groningse RegioTram, de stille aftocht van een tram op Zwolle-Kampen, en de tenenkrommende (niet-)

gang van zaken met de RijnGouwelijn, is het enthousiasme voor lightrail danig getemperd, ondanks het eclatante succes van RandstadRail en de moeizame, doch gestage planvorming in Utrecht voor de tram naar De Uithof. Moeten we er dan maar mee stoppen?

Een veel gehoorde, maar ook nuttelose vraag. Want zo ja, dan is er kennelijk jaren veel geld en tijd besteed aan waar deloze projecten. Zo nee, dan is de vraag wat er nog kan, nu uit ten minste drie projecten de

stekker is getrokken.

Een bruikbaar antwoord is dat we moeten doorwerken aan hoogwaardig openbaar vervoer, omdat onze steden en regio's dat nodig hebben. De afgelopen jaren is dat overtuigend aangetoond. En wie verder dan de Hollandse polder kijkt, weet dat lightrail wereldwijd nog steeds een booming business is. Als we doorwerken dan zal op den duur nut en noodzaak van lightrail als belangrijke component van goed ov zonder twijfel (opnieuw) weer voor de dag komen.'

80.000 reizigers zijn positiever dan ooit

'Het algemeen oordeel over de gemaakte ov-rit steeg dit jaar van 7,24 naar 7,38. In de 12 jaar dat de reizigers via de OV-Klantenbarometer worden ondervraagd ligt de waardering eind 2012 0,54 punt hoger dan in 2001. Dat lijkt op het eerste gezicht misschien niet erg veel, maar het is spectaculair. De klanten van het stads- en streekvervoer zijn in 5 jaar tijd veel positiever geworden. Dit geldt voor veel onder-

werpen waarover deze reizigers zijn ondervraagd. Neem het gemak bij het instappen. Door allerlei investeringen in bushaltes en in lagevloermaterieel steeg de waardering van 7,8 in 2007 naar een 8,4 in 2012. Ook de scores bij informatie bij vertragingen, punctualiteit en frequenties zijn in de loop van die jaren met 0,6 punt gestegen. En dankzij de informatie in bus en tram, steeg de waardering van 'informatie algemeen' met een half punt. Dat zijn allemaal grote stappen, wetende dat dit de mening is van meer dan 80.000 onder-

vraagde reizigers.

Misschien wel het meest opvallend, zeker politiek gezien, is de waardering van het gebruiksgemak van de OV-chipkaart. In 2010 werd deze voor het eerst gemeten: een 6,8. Inmiddels lijkt de reiziger gewend aan de nieuwe manier van betalen, want eind 2012 werd een 7,5 gemeten. Ook de duidelijke terugval van de cijfers bij het onderwerp 'gemak vervoerbewijs kopen / laden chipkaart' is in 2012 met een score van 7,3 grotendeels hersteld.'



Gerard van Kesteren, projectmanager Collectief Vervoer, KpVV



Waterbus is duurder dan een bus, maar wel een systeem waar anderhalf miljoen mensen jaarlijks gebruik van maken en dat onmisbaar is voor de Drechtsteden

Drechtsteden: vervoer over water in de praktijk

Leuke combinatie van boot, bus en fiets

De Waterbus in de Drechtsteden kwam als beste uit de bus in de landelijke OV-klantenbarometer van KpVV. Gewoon openbaar vervoer, en ook weer niet.

De 'funfactor' verklaart voor een deel de nummer 1-notering, denkt Juul Buitink, strategisch beleidsmedewerker bij de gemeente Dordrecht. 'Wachttijd is in het ov meestal negatief, maar voor de Waterbus ligt dat anders. En ook de reistijd wordt anders beoordeeld, het is leuk. Als het mooi weer is zit je in de zon op het achterdek.' Toch is de Waterbus een gewone openbaarvervoerconcessie. De provincie Zuid-Holland is de aanbestedende overheid, en de gemeenten die samen de Drechtsteden vormen, dragen bij in de exploitatie.

Buitink: 'We hebben ook dezelfde discussies over bijvoorbeeld het strekken van lijnen als dat we over het busvervoer hebben.' Vervoer over water is duurder dan een gewone bus. Zo is er op iedere Waterbus twee man personeel: een schipper en iemand assisteert bij het aanleggen. Buitink: 'Het is duurder, maar daar staat tegenover dat we een systeem hebben waar anderhalf miljoen mensen jaarlijks gebruik van maken en dat onmisbaar is voor de Drechtsteden. Het is een van de letterlijke en figuurlijke verbindingen tussen de Drechtsteden.'

Het huidige Waterbusnet omvat zowel de eeuwenoude overzetveren naar Papendrecht en Zwijndrecht, als sneldiensten naar Rotterdam en de meer toeristische lijnen naar Kinderdijk en de Hollandse Biesbosch. Forensen en scholieren maken veel gebruik van de Waterbus, vooral de combinatie met de fiets is populair. 30 fietsen passen er op een Waterbus. Bij de gemeente Dordrecht spreken ze daarom wel van een varende fietspad. Daarnaast trekt de Waterbus in de daluren veel dagjesmensen en toeristen. Buitink denkt dat door deze combinatie van doelgroepen de Waterbus minder kwetsbaar is dan andere initiatieven op het water, zoals de 'fast flying ferry' tussen Amsterdam en Velsen, die per 2014 uit de vaart gaat.

Het Waterbusnet wordt sinds 2010 geëxploiteerd door Aquabus, een samenwerking van Arriva en rederij Doeksen. De ontwikkelingsfunctie ligt bij deze partij. Afgelopen tijd ging veel tijd zitten in het invoeren van de OV-chipkaart, maar er komen ook nieuwe initiatieven aan, belooft Buitink. Zo komt er een afmeervoorziening naast de toeristische attractie de Ark van Noach en wordt er als proef doorgevoerd naar Gorinchem. (KB) ←

ZoRo busbaan: op de fiets naar snelle bus

Een nieuwe busbaan met minder haltes die ook nog eens verder uit de bebouwde kom liggen. Kan dat goed gaan? In Lansingerland bewijst de succesvolle start van de 'ZoRo busbaan' dat dit kan.

December 2012: een moderne, vrijliggende busbaan tussen Zoetermeer en metrostation Rodenrijs (ZoRo) loopt grotendeels door de gemeente Lansingerland en is het laatste onderdeel van RandstadRail, waartoe ook HTM lijnen 3 en 4 (Zoetermeer) en RET metrolijn E tussen Rotterdam en Den Haag behoren. Om de voordelen van deze busbaan maximaal te benutten heeft de stadsregio Rotterdam het buslijnnet opnieuw vormgegeven. Een groot deel van de oude, kronkelende

busroutes door de kernen wordt niet meer gebruikt en veel haltes zijn opgeheven. Daarvoor zijn twee nieuwe, snelle en hoogfrequente verbindingen gekomen: Zoetermeer - Rodenrijs, en Bergschenhoek - Bleiswijk - Rodenrijs. De bussen sluiten goed aan op de metro richting centrum Rotterdam. De haltes zijn voorzien van alle comfort, waaronder dynamische reisinformatie, SOS noodknop, camera's en fietsenstallingen. De nieuwe haltes liggen gunstig ten opzichte van fietspaden, maar op gro-

tere afstand van de bebouwing dan de 'oude' haltes. Het was dan ook de vraag hoe dit nieuwe vervoeraanbod ontvangen zou worden. Al de eerste dag viel op, dat veel mensen de nieuwe haltes wisten te vinden en is inmiddels ook in reizigersaantallen zichtbaar (zie de internetversie van dit artikel).

Boven verwachting veel busreizigers komen op de fiets. Het geraamde aantal van 20 fietsen bij belangrijke haltes is vanaf de eerste dag ruim overtroffen en varieert nu van 30 tot 75. Het aantal stallingsplaatsen zal verder worden uitgebreid.

Nu, 4 maanden na ingebruikname is het nog te vroeg om conclusies te trekken over het nieuwe openbaarvervoernetwerk. Toch maken de eerste ervaringen duidelijk dat een helder netwerk met snelle, frequente verbindingen, goed aanslaat en dat mensen bereid zijn om hiervoor een iets grotere afstand naar de halte af te leggen. Ook de fietsvoorzieningen bij zo'n halte stijgen snel in populariteit. Voor de RET reden om het vervoeraanbod actief te promoten met een gebiedsgerichte campagne dit voorjaar. ←

Dit artikel is geschreven door Eddie Pelle, RET.



Stadsregio Rotterdam benutte de voordelen van de ZoRo busbaan en gaf het buslijnnet opnieuw vorm

FOTO: RET

Op www.verkeerskunde.nl vindt u in dossier ov het integrale artikel ZoRo busbaan, met statistiek reizigersaantallen



Eric Wiebes, wethouder Amsterdam

Stelling gasthoofdredacteur: 'Beter ov op straat kan alleen door sterkere regie van de (decentrale) overheid'

Reactie Eric Wiebes, wethouder Amsterdam: 'Beter regionaal openbaar vervoer vraagt om een innovatieve dienstregeling en een nadrukkelijker rol van de vervoerregio in de concessieverlening op het spoor. Dat geldt ook voor het lokale openbaar vervoer. Het lokale ov-netwerk tot in detail compleet laten dichttimmeren door de politiek is geen goed idee. Vervoerders hebben zelf de meeste

expertise om zoveel mogelijk reizigerskilometers te organiseren voor het beschikbaar budget. En hebben daar ook baat bij, dat is hun omzet. De innovatieve spoordienstregeling komt neer op hoogfrequent, spoorboekloos rijden met shuttle-achtige verbindingen in de spits. Aantrekkelijk voor de forens die minder hoeft te wachten en tot 20 procent minder reistijd kwijt is. In kortere tijd worden meer mensen vervoerd, wat een betere benutting van het ov betekent. Elke stad kiest een beperkt aantal stations (ov-poorten) waar veel mensen

werken en studeren en waar een snelle overstap is van trein op frequent en snel lokaal openbaar vervoer, zoals de metro en snelle trams. Deze ov-poorten zijn goed met elkaar verbonden door intercity's, net als met andere belangrijke centra in de rest van het land. Voor Amsterdam zijn de ov-poorten station Zuid en Centraal Station gedurende de hele dag en de stations Sloterdijk, Amstel en Bijlmer in de spits. Daarnaast ben ik bezig de afstemming van trein op tram, bus en metro te verbeteren. In het belang van de reiziger.'

Reactie Sander de Rouwe, CDA-fractie Tweede Kamer: 'Het beste openbaar vervoer van de wereld ontstaat als alle betrokkenen vanuit hun eigen expertise gezamenlijk verantwoordelijkheid voelen en nemen. Daarin mag en moet ook competitie zijn omdat dit de wil om te verbeteren innovatie, kostenreductie en prestatie stimuleert. Net als in de sport vraagt een faire competitie om heldere spelregels en een scheidsrechter die in moet grijpen voordat het mis gaat. Hierin kan de overheid een rol vervullen. Maar pas wel op, als de overheid het speelveld

gaat overnemen, dan zullen de spelers terugtreden. De sport zou in dat geval laten zien dat een scheidsrechter alleen het spel niet meer gaat maken.'

Reactie Betty de Boer, VVD-fractie Tweede Kamer: 'Sterkere regie van de overheid? Ja, maar dan op basis van prestatie indicatoren waarin de reiziger voorop staat in plaats van het aantal bus- of treinverbindingen. Het gaat om kwaliteit, punctualiteit, zitplaatsgarantie, veiligheid en een groei in aantal reizigers.'

Met het aanbesteden van het regionale openbaar vervoer zijn de kosten gedaald en is de kwaliteit voor de reiziger gestegen. Aanbesteden levert dus wel degelijk winst op in tegenstelling tot wat tegenstanders soms beweren. Het is wel van groot belang om in de concessie goede afspraken te maken. Sturing moet plaats hebben op basis van de kwaliteit in het openbaar vervoer in de meest brede zin. Teveel zie je dat de decentrale overheden het totaalaanbod van ov-verbindingen gaan voorschrijven. Dit kan anders.'



Betty de Boer, VVD-fractie Tweede Kamer