



10. VERKENNING ÉÉN OV-AUTORITEIT VOOR DE RANDSTAD

DOEL

Duidelijkheid verkrijgen of en hoe één OV-autoriteit bijdraagt aan beter OV in de Randstad.

J.C. Huizinga-Heringa, staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en

L. Verbeek, lid dagelijks bestuur en portefeuillehouder Openbaar Vervoer van de Stadsregio Amsterdam

Komen overeen zich in te spannen om de volgende stappen te nemen:

- binnen één jaar een verkenning te verrichten naar noodzaak/wenselijkheid en mogelijkheden voor een OV-autoriteit in de Randstad, die zorgt voor meer samenhang tussen vervoersmodaliteiten onderling en in de aanpak van het OV in de verschillende regio's van de Randstad;
- de verkenning af te ronden met een bestuurlijke conferentie.

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat verbindt zich daartoe:

- voor afstemming te zorgen op rijksniveau;
- voor en na iedere fase het vervolg en de resultaten te fiatteren;
- de kabinetsbesluitvorming naar aanleiding van de Verkenning te initiëren

De portefeuillehouder OV van de Stadregio Amsterdam verbindt zich daartoe:

- voor afstemming te zorgen binnen de betrokken decentrale overheden, inclusief de S12 (de vier provincies, vier kaderwetgebieden en vier grote steden in de Randstad)
- te fungeren als dagelijks bestuurlijke opdrachtgever van het project. Over onderwerpen van belang voor de voortgang en het resultaat van de verkenning overlegt hij tijdig met staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat;
- voor en na iedere fase het vervolg en de resultaten te fiatteren;
- de besluitvorming naar aanleiding van de Verkenning binnen de betrokken decentrale overheden te initiëren.

De ambassadeur van dit project is Jeltje van Nieuwenhoven.

PROJECTOMSCHRIJVING

De hierboven gemaakte bestuurlijke afspraken hebben betrekking op de volgende projectomschrijving.

AANLEIDING

In de afgelopen jaren is in een reeks adviezen, rapporten en verkenningen gepleit voor structurele verbeteringen en vernieuwingen in de interne bereikbaarheid van de Randstad en dan met name tussen en naar de grote steden. Deze veranderingen en verbeteringen blijken moeilijk van de grond te komen.

De bereikbaarheidsproblematiek in de Randstad noodzaakt de betrokken overheden steeds meer en steeds vaker tot afstemming van beleid en uitvoering, die over de beheersgrenzen heen gaat om te komen tot een gemeenschappelijke en samenhangende aanpak. Bij een aantal bestuurders bestaat het gevoel, dat de overheden gezamenlijk onvoldoende in staat zijn om in samenspraak met de marktsector deze gemeenschappelijke vraagstukken in onderling overleg op te lossen en op de verschillende niveaus tijdig te komen tot

gemeenschappelijke besluitvorming en uitvoering. Dat doet zich voor – zo stelt men – over de hele breedte van het verkeer- en vervoerterrein en zeker ook op het terrein van het openbaar vervoer. Zij introduceerden de gedachte van één OV-autoriteit voor de Randstad zonodig met bevoegdheden, omdat zij menen dat alleen zo de kwaliteit van het openbaar vervoer in de Randstad op een hoger plan kan worden gebracht. Daarbij gaat het niet alleen om het oplossen van bestaande problemen maar ook om het benutten van kansen en realiseren van nieuwe opgaven.

Aan taak, bevoegdheden en vormgeving van één OV-autoriteit geven partijen echter een geheel eigen en verschillende invulling, al naar gelang hun invalshoek en probleemstelling. Over het begrip 'autoriteit' en over nut en noodzaak daarvan bestaan sterk uiteenlopende gedachten. Er is geen eensluidend beeld, laat staan overeenstemming.

Met een korte en doelgerichte verkenning naar enkele uitwerkingen van het idee van één vervoerautoriteit in de Randstad zal het debat en de besluitvorming over de eventuele invoering van zo'n autoriteit versnellen. Een korte verkenning geeft de mogelijkheid om betekenis, de noodzakelijke randvoorwaarden, waaronder doorzettingsmacht en condities én het oplossend vermogen van de verschillende varianten duidelijk in beeld te brengen, zodat de vervolgdiscussie meer toegespitst wordt gevoerd. De verkenning wordt verricht in samenspraak met de betrokken partijen in de Randstad en wordt in één jaar voltooid. In overeenstemming met Randstad Urgent wordt dit eerst toegespitst op het openbaar vervoer.

DOEL

Doel van het project is duidelijkheid te verkrijgen of en hoe één OV-autoriteit bijdraagt aan beter OV in de Randstad.

SCOPE

De verkenning richt zich op noodzaak/wenselijkheid en mogelijkheden voor één OV-autoriteit in de Randstad, die zorgt voor meer samenhang tussen vervoersmodaliteiten onderling en in de aanpak van het OV in de verschillende regio's van de Randstad. Uit de verkenning moet duidelijk worden welke problemen met een OV-autoriteit kunnen worden opgelost en welke taken, bevoegdheden en middelen een dergelijke autoriteit daartoe nodig heeft. De verkenning richt zich op de bestaande OV-autoriteiten in de Randstad. De bestaande structuur van rijk, provincie, gemeente en Wgr-plusregio wordt niet ter discussie gesteld.

De verkenning bevat voldoende aanknopingspunten (sterkte-zwakte, duiding van bestuurlijke en inhoudelijke plussen en minnen, oplossend vermogen) voor daarna te nemen beslissingen over een OV-autoriteit. Naast de focus op samenhang en samenwerking als noodzakelijke component van beter OV onderzoekt de verkenning tevens of en welke rol een vorm van een OV-autoriteit in de Randstad heeft bij de ontwikkeling en uitwerking van het OV in de richting van 'meer ketenintegratie' en 'deur tot deur'. Het uitvoeren van een toegespitste probleemanalyse op basis van bestaand materiaal lijkt voorlopig voldoende om te komen tot enkele (zeg 3 à 4) realistische varianten van een OV-autoriteit. De verkenning richt zich op alle vormen van het openbaar vervoer (bus, tram, metro, trein) in de Randstad. Dat wordt uitgebreid als dat nodig is voor de totale reis (keten).

SAMENHANG

De verkenning staat in beginsel op zichzelf, maar afhankelijk van de te onderzoeken varianten zijn er relaties met de projecten 7) Planstudie OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad, 8) Capaciteitsuitbreiding spoor Den Haag - Rotterdam en 9) Korte termijnmaatregelen ketenmobiliteit. Bij de verkenning wordt waar mogelijk gebruik gemaakt van de inzichten uit bestaande en nog af te ronden rapporten en evaluaties, zoals de lopende evaluatie spoorwetgeving, evaluatie beheer en onderhoud Randstadrail, de Netwerkaanpak en de landelijke capaciteitsanalyses Spoor en Regionaal OV en het geplande advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat over de bereikbaarheid van de Randstad

RESULTAAT

Inzicht in bijdrage aan meer samenhang en samenwerking, oplossend vermogen en denkbare uitvoeringsvormen, incl. taken, bevoegdheden en middelen van enkele realistische varianten op de figuur van de OV-autoriteit.

De verkenning schetst de mogelijkheden voor betere afstemming van het OV in de Randstad en geeft aanzetten voor betere samenwerking van de aansturende overheden door bundeling of overdracht van bevoegdheden of anderszins. De verkenning biedt voldoende bouwstenen om daarna snel tot besluitvorming over implementatie over te gaan.

DIENSTREGELING EN TE NEMEN BESLUITEN

Uit de verkenning moet duidelijk worden voor welke problemen één OV-autoriteit een oplossing kan zijn.

Dat vereist in de eerste plaats een nadere probleemanalyse op basis waarvan enkele varianten van een OV-autoriteit worden ontwikkeld.

Gelet op de aard van het onderwerp en de belangen van de verschillende betrokkenen wordt de verkenning gefaseerd opgebouwd, zodat tijdens en na elke fase toetsing van de inzichten mogelijk is en keuzes voor nadere uitwerking met de betrokken partijen worden gewisseld. Om verdere besluitvorming in deze kabinetsperiode mogelijk te maken dient deze verkenning najaar 2008 gereed te zijn.

In fasen ziet de verkenning er als volgt uit:

A. Probleemverkenning

- Wat zijn de vervoerkundige en daaraan gerelateerde bestuurlijke problemen?
- Wat zijn problemen voor de korte (1-3 jaar) en welke spelen op langere termijn (3-15 jaar)?
- Wat zijn de belangrijkste belemmeringen (bijv. 10) voor samenhang in het OV-systeem en samenwerking tussen overheden en waardoor worden die veroorzaakt?
- Welke binnenlandse- en buitenlandse voorbeelden zijn bruikbaar voor de aanpak van de gesignaleerde problemen?

Werkwijze: interview-ronde (deskundigen, beleidsmakers en uitvoerders) en deskresearch door extern bureau -> Projectteam -> Voorbereidingsgroep -> Bestuurlijk duo

Duur: 4 maanden

Besluit: Definiëren welke problemen er zijn en of een vorm van een OV-autoriteit voor elk van die problemen een oplossing zou zijn.

B. Opties voor oplossingsrichtingen

- Op welk schaalniveau kunnen welke problemen het best worden opgelost;
- Ontwikkelen van varianten (3 à 4) van een OV-autoriteit;
- Beschrijving van focus, bijdrage aan meer samenhang en samenwerking, oplossend vermogen en denkbare uitvoeringsvormen, incl. taken, bevoegdheden en middelen per variant;
- Beschrijving van implementatie-mogelijkheden en inpasbaarheid per variant.

Werkwijze: Projectteam OV-Aut -> Voorbereidingsgroep -> Bestuurlijk duo.

Duur: 3 maanden

Besluit: Duiding van varianten in termen van oplossend vermogen, doorzettingsmacht, inpasbaarheid, e.d.

C. Rapportage met beargumenteerde keuze voor 3 à 4 kansrijke varianten

- Rapportage van de varianten;
- Aanbevelingen voor vervolg.

Werkwijze: Projectteam OV-Aut -> Voorbereidingsgroep -> Bestuurlijk duo.
Duur: 2 maanden
Besluit: Vaststellen rapportage.

D. Afronden met bestuurlijke conferentie
Najaar 2008

Daarna volgt besluitvorming en al dan niet het opstellen van een plan voor implementatie.

FINANCIERING

Advies- en organisatiekosten: € 250.000 afhankelijk van nadere invulling. Kosten worden gedeeld.

ORGANISATIE

Op hoofdlijnen, nader uit te werken in een plan van aanpak:

- Gedurende de verkenning functioneert een kleine voorbereidingsgroep samengesteld uit vertegenwoordigers van rijk en Randstadpartners op directeureniveau. Deze groep bepaalt gedurende de verschillende fasen de inhoudelijke keuzes en voorstellen die ter flattering aan het bestuurlijk duo worden voorgelegd. De groep zorgt voorts voor bewaking en voortgang van het plan van aanpak;
- Er is een projectteam, waarin rijk en regio zitting hebben. Dit projectteam zorgt voor uitvoering van het plan van aanpak. De dagelijkse ondersteuning van het projectteam is ondergebracht bij Stadsregio Amsterdam;
- Een en ander wordt door Stadsregio Amsterdam in overleg met VenW uitgewerkt in een concreet plan van aanpak voor de verkenning, dat november 2008 gereed is. Daarin wordt ook aangegeven op welke wijze vervoerbedrijven en reizigersorganisaties worden betrokken.

SLOTBEPALINGEN

De afspraken zoals geformuleerd zijn niet in rechte afdwingbaar.

In de algemene inleiding op deze bestuurlijke afspraken zijn twee elementen nader uitgewerkt: het mandaat van het projectduo en de financiële informatie.

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat

**Lid Dagelijks Bestuur van de Stadsregio Amsterdam;
portefeuillehouder Openbaar Vervoer**

J.C. Huizinga-Heringa

L. Verbeek

Vastgesteld op 29 oktober 2007