

EEN NIEUW JAAR, EEN NIEUWE NIEUWSFLITS

Veel mensen beginnen het nieuwe jaar altijd met goede voornemens. Ons goede voornemen is eenvoudigweg om de belofte van het oude jaar in te lossen: elke maand een Nieuwsflits over de voortgang van de Verkenning naar één OV-autoriteit voor de Randstad. In deze Nieuwsflits de volgende onderwerpen:

1. Projectteamvergadering d.d. 10 januari
2. Bruno Bruins, Randstad Gezant over de Randstad als 'groeibriljant'.
3. Interview met Duco Stadig, voorzitter Vereniging Deltametropool.
4. Reacties van een lezer: Bruno Bouberg Wilson
5. Projectagenda voor februari/maart 2008

NIEUWS

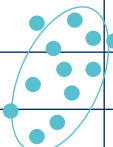


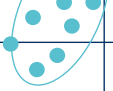






- 1. Projectteamvergadering d.d. 10 januari
- 2. Bruno Bruins, Randstad Gezant over de Randstad als 'groeibriljant'.
- 3. Interview met Duco Stadig, voorzitter Vereniging Deltametropool.
- 4. Reacties van een lezer: Bruno Bouberg Wilson
- 5. Projectagenda voor februari/maart 2008

1. PROJECTTEAMVERGADERING D.D. 10 JANUARI

In de eerste projectteamvergadering van het nieuwe jaar gaven projectteamleden een terugkoppeling wat er zoal leeft bij de diverse achterbannen. Punten die werden aangegeven:

- Bij de begrotingsbehandeling heeft de Tweede kamer gevraagd om een Quick Scan regionaal spoor in aanvulling op het LMCA (Landelijke Markt & Capaciteits-Analyse spoor).
- Bewindslieden hebben het voornemen om rond de zomer te komen met een visiedocument over mobiliteit.
- Zowel bij de provincies als de stadsregio's ontstaat soms enige onrust of door de aanpak via een 'vleugelvertegenwoordiging', de horizontale belangen (lees: provinciale of stadsregionale) wel goed gewaarborgd zijn. De Projectteamleden benadrukten daarbij het belang van het voeren van discussie op inhoud en niet op positie.

In de Projectteamvergadering is ook stilgestaan bij de stand van zaken van de probleemanalyse door Berenschot. Verder kwam de voorbereiding van de expertmeeting met bestuurders op 3 maart aanstaande aan de orde. Tot slot werd wederom geoeft met het causaal diagram van Berenschot om meer en beter inzicht te krijgen in de oorzaken en samenhang van problemen en uitdagingen van het OV op Randstadschaal.

Veronderstelde problemen geordend (eerste voorlopige indicatie)						
	Bestuur en organisatie		Inhoudelijke elementen		Ondernemerschap en klantensysteem	
	Bestuurlijke slagkracht	Innovatie financiering	Capaciteit, Samenhang modaliteiten	Ontwikkeling nieuwe concepten	Ruimte voor ondernemerschap	Kwaliteit dienstverlening
Randstad						
Vleugel						
Regio						

Berenschot

Nieuwsflits Verkenning OV Autoriteit Nummer 4 verschijnt rond 29 februari 2008. Aandacht daarin onder meer voor de opvattingen van ROVER, vereniging van Reizigers Openbaar Vervoer. Tevens een interview met de directeur van een openbaar vervoeronderneming.

Nadere informatie over de inhoud van deze nieuwsbrief kunt u verkrijgen door een e-mail te sturen naar: e.boomsma@stadsregioamsterdam.nl

Verkenning OV Autoriteit valt als project onder het programma Randstad Urgent, een kabinetsprogramma van het ministerie van Verkeer i.s.m. de ministeries van VROM, LNV, EZ, OCW, BZK en Financien en de betrokken provincies, stadsregio's en gemeenten in de Randstad. Voor meer info zie www.randstadurgent.nl

2. BRUNO BRUINS, RANDSTAD GEZANT: 'DE RANDSTAD ALS 'GROEIBRILJANT'



Bruno Bruins: Randstad Gezant

Bruno Bruins is in november 2007 aangesteld als Randstad Gezant. Een functie waarbij hij minister Eurlings ondersteunt in zijn rol als coördinerend minister voor de Randstad.

Het is zijn taak om kansen te signaleren en te benutten dan wel om knelpunten op te heffen met betrekking tot Randstad Urgent. Hiervoor brengt hij de relevante partijen bij elkaar: overheid, markt en maatschappelijke organisaties.

Eén van de projecten waar Bruno zich sterk voor maakt, is het onderzoek naar de mogelijkheden van één OV-autoriteit. Dit blijkt ook uit het artikel "De Randstad is een groeibriljant", dat hij schreef voor het blad van de VVD Provincie en Gemeente (Jaargang 58, nummer 6, augustus 2007).

Interessant voor de Verkenning is vooral dat hij aangeeft dat een slagvaardige Randstad alleen kan worden bereikt door gerichte samenwerking en niet door structuur-of vormdiscussies. Hij ziet de Randstadautoriteit als een zogenaamde groeibriljant, waarvan de totstandkoming nú - in een geheel vernieuwd politiek/bestuurlijk landschap - binnen handbereik ligt. Overigens beperkt hij zijn betoog niet tot een Randstadautoriteit voor het openbaar vervoer, maar spreekt hij over een bredere Randstad(vervoers)autoriteit.

GROEIMODEL

Bruno blijkt een groot voorstander van een groeimodel. Gemeenten (samengebracht in Kaderwetgebieden) en provincies hebben het opdrachtgeverschap voor het OV nog niet zolang in handen.

Vijftien jaar geleden was het budget voor stad- en streekvervoer grotendeels in handen van het Rijk. Hij ziet het bouwen aan één opdrachtgeverschap op Randstadschaal ontstaan door initiatieven van onderop. Door het samenvoegen van bevoegdheden van opdrachtgevers kunnen er grotere dienstregelinggebieden ontstaan. "Als eenmaal de OV-Randstad-opdrachtgever tot stand is gebracht, kan deze nieuwe autoriteit ook andere taken overgedragen krijgen: fietsbeleid, verkeersveiligheid, spreiding bedrijfsterrainen, spreiding waterbergingsgebieden, regionale woningbouwopgaven etc. Zo werkt de Randstad toe naar een Randstadautoriteit. Een groei-model, zowel in territoriaal als in functioneel opzicht", aldus Bruno in zijn artikel.

Hij ondersteunt de gedachte om de Randstadautoriteit niet vanuit het Rijk te beginnen maar te laten ontstaan vanuit de regio en de provincie. Slagen deze er niet in om binnen drie tot vier jaar tot een afgewogen oordeel te komen, dan vindt hij dat het Rijk moet beslissen.

3. INTERVIEW MET TWEE BESTUURDERS VAN DE VERENIGING DELTAMETROPOOL

Op 22 januari had Berenschot in het kader van de probleemanalyse een interview met Duco Stadig (voorheen wethouder RO Amsterdam, nu o.a. voorzitter van Deltametropool en ambassadeur van 2 Randstad Urgentprojecten: A4 Schiphol, De hoek-Burgerveen Flessenhalsen A4 en A12) en Hein Hamer, (voorheen o.a. plv. Inspecteur Rijksfinanciën en nu bestuurslid van Deltametropool). De Vereniging Deltametropool is al zo'n 10 jaar bezig met 'het verder tot ontwikkeling brengen van de in West-Nederland in beginsel reeds aanwezige metropool d.m.v. onderzoek en het doen van voorstellen m.b.t. de ruimtelijke inrichting, de woningbouw, de natte en droge infrastructuur in de huidige Randstad.'

De redactie van deze Nieuwsbrief was aanwezig bij het interview en heeft een aantal pregnante uitspraken uit de mond van de beide bestuursleden voor u opgetekend.

Duco Stadig: "Het neerleggen van het opdrachtgeverschap voor het OV bij de stadsregio's heeft al een enorme efficiency-winst opgeleverd. Verdere opschaling naar Randstadniveau betekent nog meer efficiency-opbrengst. Die geldbesparing moet toch aantrekkelijk zijn voor bestuurders!"

Hein Hamer: "Een opschaling van het regionale niveau is noodzakelijk om problemen van bereikbaarheid aan te pakken."

VERVOLG:

INTERVIEW MET TWEE BESTUURDERS VAN DE VERENIGING DELTAMETROPOOL

De Stedenbaan houdt plotseling op bij Leiden en Randstad Rail is mislukt door verschillende systemen. V&W had meer regie kunnen voeren door bijvoorbeeld één landelijke techniek op te leggen. Op veel terreinen zie je een schaalvergroting (waterschappen, gemeenten), maar met provincies wil dat maar niet lukken. Vanuit het rijk werd wel steeds meer overleg gevoerd met landsdelen (meerdere provincies)."



Duco Stadig en Hein Hamer

Duco Stadig: "Lichtend voorbeeld voor een OV-autoriteit is Parijs: daar wordt met een zeer professionele club van ca. 50 mensen het OV en de infrastructuur voor de gehele Parijse regio gerund. Het gaat er om het opdrachtgeverschap meer op afstand van de overheid te zetten en daarmee uit de hectiek van de dagelijkse politiek te halen."

Hein Hamer: "Bij schaalvergroting moet je wel waken voor het gevaar van monopolisering. De concurrentie en de marktwerking in het OV moeten behouden blijven en liever nog vergroot."

Beide bestuursleden denken dat als er voor een groeimodel gekozen wordt, het beste gestart kan worden met het organiseren van één informatiesysteem (over reistijden, dienstregelingen, vertragingen etc.), afstemming van dienstregelingen en een koppeling van verkeersmanagement-systemen.

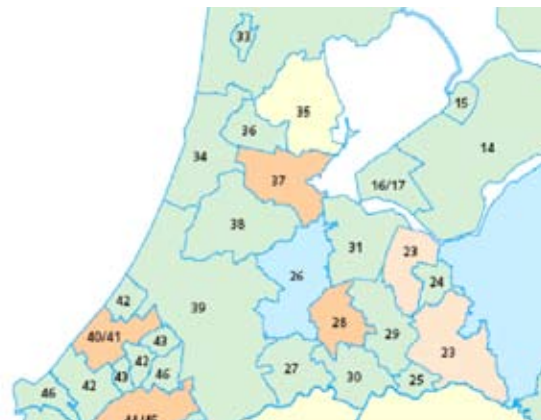
Tot slot Duco Stadig: "De metropoolstatus van Amsterdam (recent door de Noordvleugel omarmd) staat op gespannen voet met de gedachte van de Deltametropool. Een metropool van ca. 3 miljoen is echt te klein!" (zie ook het artikel in het Parool d.d. 7 december 2007).

4. REACTIES VAN EEN LEZER: BRUNO BOUBERG WILSON

Bruno Bouberg Wilson (Duo-lid commissie WVV, Ouderenpartij N-Holland/VSP) schreef ons het volgende: "Met belangstelling de nieuwsflits gelezen. Belangrijk zal zijn om tijdens het onderzoek te bepalen bij welke omvang van een OV-autoriteit deze geen meerwaarde meer heeft –of zelfs een belemmering vormt– voor de mogelijke efficiency-voordelen van een dergelijke organisatie.

Gezien het beperkte aantal OV-aanbieders is het de vraag of er momenteel, laat staan in geval van verdere schaalvergroting, nog voldoende concurrentie is. Er lijkt zelfs sprake van een zodanig beperkt aantal vervoerders dat concessieverlening leidt tot stuivertje-wisselen van vervoerbedrijven die de markt onderling verdelen. Omdat schaalvergroting van OV-bedrijven een te voorzien gevolg van één op randstedelijke schaal opererende OV-autoriteit kan zijn, verdient dit aspect bij het te verrichten onderzoek m.i. de nodige aandacht.

Ook in geval van randstedelijk georganiseerd OV zal er sprake zijn van een grens tussen aanpalende concessiegebieden.



Uitsnede uit KpVV overzichtskaart aanbesteding regionaal OV 2001-2007 van huidige concessiegebieden per 1-1-2007

De mate waarin OV (in de huidige of grotere schaal) een betere reisketen voor de reiziger oplevert zal in belangrijke mate afhangen van de wijze waarop concessie-overschrijdend OV wordt geregeld. Niet de grens van het concessiegebied dient bepalend te zijn voor de plaats waar OV stopt of begint maar het reisdoel van de meeste reizigers in die omgeving (steden, plaatsen met centrumfunctie, OV-knooppunt e.d.). Indien concessiegrenzen niet samenvallen met logische eindbestemmingen van OV-reizigers, zullen (grenzen van) concessiegebieden door concessiehouders onderling open gesteld moeten worden."

5. PROJECT-AGENDA VOOR DE KOMENDE MAAND

De komende maand zal door de onderzoekers van Berenschot hard worden gewerkt aan de probleemanalyse.

De projectorganisatie bereidt, samen met hen, drie belangrijke bijeenkomsten die begin maart gepland staan:

1. **3 maart** (16.00 tot 20.00 uur) een expert-bijeenkomst met experts en betrokken bestuurders uit de Randstad.
2. **6 maart** (van 14.00 tot 17.00 uur) een bijeenkomst van de Ambtelijke Klankbordgroep voor een bredere groep betrokken ambtenaren uit de Randstad.
3. **13 maart** (van 14.00 tot 17.00 uur) een bijeenkomst van de Focusgroep, waarvoor betrokken vervoerders, reizigers- en maatschappelijke organisaties worden uitgenodigd.

Inmiddels zijn de bestuurders en experts door Leen Verbeek (mede namens staatsecretaris Tineke Huizinga van Verkeer en Waterstaat en de OV-ambassadeur Jeltje van Nieuwenhoven), uitgenodigd voor de expertbijeenkomst in Den Haag op 3 maart aanstaande. De bijeenkomst wordt voorgezeten door de heer Priemus en vindt plaats in een informele setting. Binnen de fase van de probleemanalyse is het de bedoeling een (liefst gemeenschappelijk) antwoord te krijgen op de vraag voor welk probleem, dan wel voor welke uitdaging, één OV-autoriteit voor de Randstad een oplossing kan betekenen.