

DE PROBLEEMANALYSE IN VOLLE GANG

DRIE CASE-STUDIES

Tijdens de projectgroep van 7 februari jl. is ingestemd met het voorstel van Berenschot om de probleemanalyse te versterken door de uitvoering van drie casestudies. Met deze 3 case-studies verdeeld over de Noordvleugel, Zuidvleugel en Utrecht/Oostflank, wordt een doorsnee gegeven van zowel de thema's als gebieden die aan de orde zijn. De volgende cases zijn gekozen:

1. Stedenbaan (zuidvleugel)
2. Reisinformatie (Noordvleugel)
3. Transferia (Utrecht/Oostflank)

De case-studies worden uitgevoerd in apart te organiseren werksessies met projectteamleden en enkele uit te nodigen experts en projectleiders in de case study-gebieden.

NIEUWS

- Drie case-studies 1
- Interview met Pedro Peters, 1
directeur RET
- Gesprek met Michael van 2
der Vlis, voorzitter ROVER
- Korte impressie van een 3
symposium n.a.v. 30 jaar
Metro in Amsterdam
- Reacties van een lezer: 4
Lucas Oosterholt
- Agenda voor maart 2008 4

PEDRO PETERS: "VERKENNING MOET GEEN STRUCTUURDISCUSSIE WORDEN!"



Pedro Peters, Algemeen directeur RET

Op 4 februari 2008 had Berenschot een interview met Pedro Peters, algemeen directeur van de RET, het Rotterdams OV bedrijf.

De heer Peters vindt het een goede zaak dat er een discussie over één OV autoriteit in de Randstad gevoerd wordt. Maar hij vindt ook dat het geen structuurdiscussie aan sich moet worden. In deze nieuwsbrief laten we hem aan het woord over waar het volgens hem over zou moeten gaan.

NIEUWSFLITS VERKENNING OV AUTORITEIT NUMMER 5

Aandacht daarin onder meer voor de uitkomsten uit de probleemanalyse door Bureau Berenschot plus de reacties daarop van bestuurders, experts, bedrijven, reizigers- en maatschappelijke organisaties.

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

VERVOLG

PEDRO PETERS: "VERKENNING MOET GEEN STRUCTUURDISCUSSIE WORDEN!"

Pedro Peters: "Het moet gaan om de inhoud en innovatie: we staan met z'n allen (overheden en vervoerders) voor een ongelooflijk grote opdracht met betrekking tot duurzaamheid en bereikbaarheid. De congestie wordt bijna per dag erger. Dat betekent dat alle betrokkenen over hun schaduw heen moeten durven stappen. Er zijn integrale oplossingen op gebiedsniveau nodig en het vergt bestuurlijke kracht om de noodzakelijke keuzes te kunnen maken."

Peters denkt dat een volledig opgetuigde OV-Randstadautoriteit te veel tijd gaat kosten: "Je komt dan in ingewikkelde discussies terecht over bevoegdheden en democratische legitimatie. Daarmee is het risico van mislukking bij voorbaat groot. Het is helder dat het Rijk verantwoordelijk blijft voor het hoofdrailnet en het Hoofd Wegen Net. NS en Prorail zijn feitelijk de in-house operators van het Rijk.

Het is mijns inziens onvermijdelijk dat V&W meer regie neemt voor de projecten op Randstedelijk niveau. De stadsregio's moet je intact laten want die werken goed. De stadsregio Rotterdam is een bestuurlijke aanwinst. De schaalgrootte is bovendien goed, wellicht kunnen ze nog ietsje groter. De regionale Ridderkerklijn (uitbreiding van het Rotterdamse tramnet) moet je op het niveau van de stadsregio regelen. Dat is precies het goede schaalniveau. Daar moet je de Noordvleugel niet mee belasten."

RANDSTEDELIJK BESLISSEN OVER STRATEGISCHE INVESTERINGEN OVER SPOOR, LIGHT-RAIL EN METRO

Peters is van mening dat een werkelijk hoogwaardig OV-net goede oplossingen kan bieden, maar daarmee zullen wel grote investeringen gemoeid zijn. "Randstadrail en de Hoekse Lijn gaan bewijzen dat er veel potentie is voor hoogwaardig en trendy Randstad-OV. We zullen met het lightrail-OV veel verder buiten de steden moeten reiken om daar de automobilist op te vangen en via transferia de stad in te geleiden.

Ik heb een model voor ogen waarbij daarnaast de kopstukken van de stadsregio's, het rijk en de NS aan één tafel gaan zitten en samen de strategische beslissingen voor projecten op het Randstedelijk niveau nemen. Dat zijn beslissingen over investeringen en prioritering van spoor, light-rail en metro. Daar moet het bestuurlijk commitment voor regio-overschrijdende investeringen en prioriteiten worden vastgelegd. Ook de vervoerbedrijven zullen over hun schaduw moeten springen en meer Randstedelijk gaan denken. Ik heb wel eens de suggestie geopperd om alle Randstedelijke vervoerbedrijven in één Randstad-bedrijf onder te brengen of dat we op een vergelijkbare wijze als de overheden bij elkaar gaan zitten".

RANDSTEDELIJK LIGHTRAIL NETWERK

De directeur RET is er voorstander van om alle Randstedelijke lightrail-verbindingen onder te brengen in een echt netwerk, als één ondersteunend en aanvullend net op het hoofdrailnet van de NS: "Het hoofdrailnet met hogesnelheidstreinen en intercity als de ruggengraat, aangevuld met naadloos aansluitende lightrail/metrolijnen van ruim buiten de steden de steden in: hoogfrequent (minstens 10 minuten), gemakkelijk, mooi, betrouwbaar en (sociaal) veilig.

Op de knooppunten van het regionale systeem moet je de auto kunnen neerzetten (voordat je al ruimschoots in de file hebt gezeten) en vervolgens per OV je reis richting de stad kunnen vervolgen. Voorwaarde is dan wel dat we met onze OV-systemen veel verder de stad uitgaan."

"GEEN WOORDEN MAAR DADEN!"

Peters is van mening dat de ontwikkelingsfunctie op regionale schaal thuis hoort. "Schakel dan wel de vervoerders tijdig in en maak gebruik van hun kennis van infrastructuur, techniek en markt. Benader het integraal, want dat voorkomt veel problemen achteraf."

Op het regionale niveau ligt er volgens hem nog een grote opgave. Daarbij noemt hij als voorbeelden de verbinding naar het Westland en het doortrekken van de metro van Nesseland naar de Rijn-Gouwelijn.

"Randstadrail kan zich ontwikkelen tot een systeem met vertakkingen tot Leiden, dat dan de oude Zoetermeerlijn omvat, de oude Hofpleinlijn, de oude Hoekse lijn en de Rijn Gouwe Lijn. Richting het zuiden van Rotterdam bestaan vergelijkbare mogelijkheden o.a. met de bouw van een nieuwe Kuip met nationale functie en de ontwikkeling van de Ridderkerklijn. Geen woorden maar daden", zo eindigt het gesprek met Pedro Peters. Rotterdamser kan het niet!



Pedro Peters, Algemeen directeur RET

Op 13 maart a.s. zijn alle directeurs van vervoerbedrijven (inclusies NS en Pro Rail) en reizigers- en maatschappelijke organisaties (als Focus-groep) uitgenodigd om hún visie te geven op de probleem-analyse en de oplossingsrichtingen.

MICHAEL VAN DER VLIS: "BEREIKBAARHEID IS EEN VEEL MOEILIJKER PROBLEEM BINNEN DE AGGLOMERATIES DAN DAARTUSSEN"

Michael van der Vlis -voorzitter van ROVER, de landelijke Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer, en onder meer belast met de portefeuille Bestuur & Organisatie Grote Steden en het overleg met de NS op landelijk niveau- geeft in deze nieuwsbrief zijn persoonlijke visie op de problemen van het OV in de Randstad en een eventuele OV-autoriteit op Randstedelijk niveau.

Michael van der Vlis: "Ik wil niet spreken over een OV-probleem maar een verkeer- en vervoersprobleem. Je moet het OV niet loskoppelen van het autoverkeer! En verder ben ik van mening dat het probleem niet zozeer speelt op Randstedelijk niveau maar op het niveau van de Noordvleugel en de Zuidvleugel. 80% van de capaciteitsproblemen ligt binnen een radius van 30 à 40 km van de centra van de grote steden."

Van der Vlis zet kanttekeningen bij de vermeende sterke samenhang tussen de delen van de Randstad. Tussen Utrecht en Amsterdam ziet hij wel een tamelijk innige relatie, maar tussen Den Haag/Rotterdam en Amsterdam zijn er volgens hem veel minder relaties dan binnen de agglomeraties. Van der Vlis: "Door aanleg van extra sporen en door de invoering van rekening rijden kom je een heel eind met het oplossen van knelpunten. Invoering van een RER1 à la Parijs vind ik op onze schaal techneuutenhobby's. Wat we nodig hebben kan gerealiseerd worden via capaciteitsverhogingen van het gewone spoor, bijvoorbeeld via het gebruik van ERTMS²

Voor het nemen van maatregelen tussen de Noord- en de Zuidvleugel is het rijk de aangewezen autoriteit. Dit geldt ook voor de uitlopers van de Randstad: de verbindingen tussen bijvoorbeeld Rotterdam en de Brabantse stedenrij, die voor de nationale economie ook van groot belang zijn."

"NIEMAND GAAT OVER DE MODAL SPLIT!"

Michael van der Vlis is tegenstander van een afzonderlijke OV-autoriteit en bepleit een meer integrale benadering van de verkeer- en vervoersproblematiek.

Van der Vlis: "Niemand gaat over de modal split! De minister moet meer opereren als landelijke vervoersautoriteit en goede interregionale relaties (binnen de Randstad en daarbuiten) waarborgen. Daarnaast ben ik voorstander van een soort NV Noordvleugel à la NV Schiphol: een autoriteit, waar naast integrale bevoegdheden op het gebied van verkeer en vervoer, ook bevoegdheden liggen op het vlak van ruimtelijke ordening/planologie. Ik vind overigens het gebied van de Stadsregio Amsterdam momenteel te klein om de problematiek aan te pakken. Er is sprake van een toenemende economische verstrengeling tussen Amsterdam en vooral Hilversum (de creatieve sector) en Haarlem.



Michael van der Vlis, voorzitter ROVER

De sterke spelers in de regio worden in een dergelijk model aandeelhouders en er zou een convenant moeten worden gesloten tussen de provincie(s) en de NV voor het kunnen uitoefenen van overheidstaken. De regioraad kan dan vervangen worden door een aandeelhoudersvergadering. De Noordvleugel-autoriteit moet zich onder andere bezig houden met netwerkanalyses en de daaruit voortkomende pakketten van maatregelen, waaronder ook rekeningrijden, fietsmaatregelen, verkeersmanagement en de aanbesteding van stoptreinen! "

Van der Vlis vindt de zeggenschap over het regionale spoor van essentieel belang voor een regionale autoriteit. Hij haalt het voorbeeld aan van Syntus, het bedrijf waaraan het openbaar vervoer zowel per bus als per trein is aanbesteed. Hij is van mening dat de bestaande slechte afstemming van bus (als 'feedernet') en spoor een krachtiger probleem is dan alle andere problemen.

Tot slot geeft hij aan dat ROVER de ontwikkelingen rond de eventuele invoering van een OV-autoriteit op de voet zal volgen en primair beoordelen vanuit de inhoud en het belang van de reiziger.

1 Réseau Express Régional (RER) betekent letterlijk: een "regionaal expresnetwerk". De naam wordt gebruikt voor het netwerk van regionale treinen dat het centrum van Parijs verbindt met de buitenwijken, enigszins te vergelijken met de S-Bahn in Duitsland.

2 European Rail Traffic Management System (ERTMS) is een gestandaardiseerd Europees systeem voor de veiligheid op het spoor.

30 JAAR METRO IN AMSTERDAM: BESTEMMING 2040



“WE HEBBEN GEEN POLITICI NODIG, MAAR STAATSLIEDEN”

Dit waren de woorden van ABN-AMRO projectleider Zuidas, Douglas Grobbe tijdens het themasymposium dat op maandag 4 februari plaats vond. Een themasymposium in het voorlichtingscentrum van de Noord-Zuidlijn over de toekomst van de Amsterdamse metro. Honderd aanwezigen, onder wie oud-wethouder Roel de Wit die in 1968 besloot tot de aanleg van de eerste Amsterdamse metro, luisterden aandachtig naar toekomstscenario's voor de Amsterdamse metro. Een belangrijke vraag daarbij was de ontwikkeling van Amsterdam tot metropool.

De partijen in de Noordvleugel hebben recentelijk de naam “Metropoolregio Amsterdam” omarmd. De vraag die bij sommige gesprekspartners leefde was of Amsterdam zich hiermee niet te kort deed en of de ambities wel groot genoeg waren: het toekomstige metronetwerk zou groter moeten zijn dan het Amsterdamse metropolitane gebied.



Henk Tromp, bereikbaarheidsdeskundige, voorspelde een netwerk dat ligt tussen het regionale en het nationale niveau. “De internationale reizigers komen straks per HSL in Den Haag aan en zullen vanaf daar met een metro verbinding richting Schiphol en Amsterdam moeten kunnen reizen!”, aldus Henk Tromp.

REACTIES VAN EEN LEZER: LUCAS OOSTERHOLT (SECRETARIS KLANKBORDGROEP ANDERS BETALEN VOOR MOBILITEIT)

“Dit project is superspannend en zeer bepalend voor de richting waarin het mobiliteitsbeleid en het openbaar vervoerbeleid in de Randstad in de toekomst naar toe gaat. Door de nieuwsbrief word je weer even betrokken bij de voortgang van het Project, waarbij het vooral een uitdaging is OV-concessiegrenzen samen te laten vallen met logische eindbestemmingen van reizigers of knooppunten van aansluitend (ander) vervoer.”

PROJECT-AGENDA VOOR DE KOMENDE MAAND

In maart zullen drie belangrijke bijeenkomsten plaatsvinden:

3 maart een expert-bijeenkomst met experts en betrokken bestuurders uit de Randstad.

6 maart een bijeenkomst van de Ambtelijke Klankbordgroep voor een bredere groep betrokken ambtenaren uit de Randstad.

13 maart een bijeenkomst van de Focusgroep, waarvoor betrokken vervoerders, reizigers- en maatschappelijke organisaties zijn uitgenodigd.

Het is de bedoeling een antwoord te krijgen op de vraag voor welk probleem, of voor welke uitdaging, één OV-autoriteit voor de Randstad een oplossing kan betekenen.

Op 20 maart vergadert de Voorbereidingsgroep Bestuurlijk Overleg over de resultaten van de gehouden bijeenkomsten en wordt de concept-rapportage van Bureau Berenschot over de probleem-analyse besproken.