



VISIEROV

NIEUWSBRIEF EDITIE 3, MAART 2010

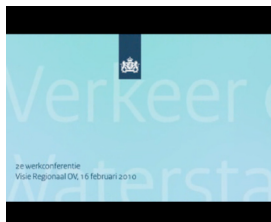
Lees mee over de visie op het ROV

Mensen zijn steeds meer en vaker onderweg. Het Regionaal Openbaar Vervoer (ROV) heeft de potentie om een deel van de groeiende mobiliteitsbehoefte op te vangen. Daarvoor is een flinke kwaliteitsslag nodig. Uit de MobiliteitsAanpak volgt de ambitie dat het ROV in 2028 van olympische kwaliteit is.



De visie ROV na de val van het kabinet

De ambtelijke voorbereiding van de visie gaat door, zodat een nieuw kabinet snel met een visie op het regionaal OV kan komen.



2e werkconferentie Visie Regionaal OV

In het Buitenpaviljoen in Den Haag staan op 16 februari Daan en Margreet in de schijnwerpers. Deze dynamische vader en medewerker van een telecombedrijf staat samen met zijn vitale schoonmoeder model voor 'de reiziger in 2028' die zich verplaatst binnen en buiten de Randstad. Projectleider Karen Jakschtow nodigt deelnemers uit zich in te leven in het verhaal van Daan en Margreet en er wat van te vinden: hoe aansprekend is hun verhaal? En: is het een haalbare kaart?

Inspiratie

Met de 2e werkconferentie is een volgende stap gezet in de 'making of' van de Visie Regionaal Openbaar Vervoer in 2028. Partners in het regionaal OV kwamen dit keer bijeen om de hoofdlijnen van de conceptvisie te toetsen en het projectteam suggesties aan te reiken voor de uitvoering.

In een ongedwongen setting zet (inmiddels voormalig) staatssecretaris Tineke Huizinga de toon. Zij staat hier naar eigen zeggen als 'opwarmertje' om het gezelschap uit te dagen kritisch te zijn en met ideeën te komen waar de reiziger baat bij heeft. Zelf heeft zij onlangs inspiratie opgedaan in Straatsburg en Zürich en onder meer gezien hoe de tram zich kan ontwikkelen tot een buitengewoon hoogwaardig vervoermiddel voor iedereen.

OV als lifestyle

De eerste reacties op het verhaal van Daan en Margreet variëren van 'kinderlijk naïef', 'prettig geregeld', 'aardig' en 'realistisch' tot 'niets nieuws onder de zon, het gaat erom hoe we het realiseren!'. Het is duidelijk dat het voor de deelnemers ambitieuzer mag, futuristischer met een doorkijk naar 2100 om écht een sprong voorwaarts te kunnen maken. Belangrijke notie daarbij is om het openbaar vervoer te benaderen vanuit 'lifestyle' - de manier waarop mensen wonen, werken, leven en beleven - en niet vanuit 'het systeem'.

Slag naar realisatie

Onder leiding van projectteamleden wordt het verhaal aan tafels besproken vanuit het perspectief van verschillende spelers: (niet) OV-reizigers, vervoerders, overheden en maatschappelijke instellingen. In het dilemmadebat worden stellingen bij de kop genomen als '20 OV-autoriteiten die samenwerken kunnen de visie beter realiseren dan 5', 'samenwerking tussen marktpartijen is een illusie' en 'het digitale tijdperk maakt inbreng van consumentenorganisaties overbodig'. De prijs voor de beste debater gaat naar een ROCOV-lid (namens ROVER); hij stelt in een gloedvol betoog dat het OV in 2028 zó is georganiseerd dat er voor de reiziger geen dagelijkse frustraties meer zijn en dat er rechtstreeks met hem wordt gecommuniceerd. Aan tafels worden concrete thema's uitgediept om de slag naar realisatie te maken: hoe geven we gestalte aan de sociale functie en aan de samenwerking, hoe kan het comfort, de betrouwbaarheid en de snelheid in het regionaal OV worden vergroot? Het leidt tot een aantal handreikingen voor 'het hoe'.

Het projectteam is erkentelijk voor ieders inbreng en inzet. Een terugkoppeling volgt en vanzelfsprekend zal de conceptvisie worden verrijkt met de ideeën die zijn ingebracht. Met een goed gevoel gaat ieder aan de borrel!

Klik [hier](#) voor een video-impressie van de 2e werkconferentie.



Ketenkwaliteit kern voor verbetering regionaal OV

"Het is tijd dat er een visie komt op het regionaal OV. Het is een prima initiatief. De praktische invulling is een zaak van de decentrale overheden, maar het is heel goed dat VenW hier de regie pakt," aldus Michael van der Vlis, voorzitter van onafhankelijke reizigersvereniging ROVER. ROVER zet zich in voor de belangen van alle reizigers in trein, bus, tram, metro en andere vormen van openbaar vervoer. Welke visie heeft Van der Vlis op het regionaal OV in 2028?

Hogere frequenties en meer halte-comfort

"Reizen met het openbaar vervoer is meestal prettig: het genoeg van een auto met chauffeur. De voornaamste uitzondering op die

luxe is wachten bij een halte. Ik ben van mening dat in de visie op het regionaal OV 2028 dan ook de nadruk moet liggen op hogere frequenties. Hoe vaker er een bus, tram of metro langskomt, hoe korter het wachten duurt. Neem bijvoorbeeld de nieuwe aanpak in Almere. Toen daar twee keer zoveel bussen gingen rijden, steeg het aantal reizigers met meer dan 60% in twee jaar. Omdat de extra reizigers met hun kaartje maar een deel van de extra kosten betalen zullen dan wel de uitgaven van de overheden omhoog moeten. Maar het wachten zul je nooit helemaal kunnen uitbannen. Mijn tweede prioriteit is dan ook dat wachtplekken zo prettig mogelijk moeten zijn. Een goede oplossing is haltes in dunbevolkte gebieden zoveel mogelijk bij cafés plaatsen, want daar kan het prettig en gezellig zijn tijdens het wachten. Als geregeld is dat de bus naar de kroegbaas belt en die dan omroept dat de bus over vijf minuten komt, kun je rustig en warm met een kopje koffie op de bus wachten. Dit kan zelfs geautomatiseerd worden." Als derde aandachtspunt noemt Van der Vlis een goede afstemming van de dienstregelingen. "Ook bij ontregelingen: bij lagere frequenties zou de bus even op een vertraagde trein moeten wachten, of omgekeerd."

Kansen in flankerend beleid steden

Naast de frequentieaanpak van Almere, ziet Van der Vlis meer kansen voor het regionaal OV. Zo vindt hij het flankerend beleid in en bij de steden van groot belang: "Denk hierbij aan voldoende stallingsplekken voor fietsers, een streng parkeerbeleid en het rekeningrijden. In Amsterdam werkt dat goed. In de avondspits bestaat het verkeer in de oudere stad voor 50% uit OV-gebruikers, voor 40% uit fietsers en slechts voor 10% uit automobilisten."

Decentralisatie vormt bedreiging

Bedreigingen voor de plannen voor het regionaal OV zijn er volgens de voorzitter van ROVER ook: "Kern van de bedreiging is dat alles is gedecentraliseerd. Ik ben vóór decentralisatie - ze weten in Middelburg echt beter dan in Den Haag wat de Zeeuwen willen - maar ik ben voor kaderstelling door Den Haag en dat laten ze liggen."

Ketenkwaliteit

"Ketenkwaliteit is de kern van de totale verbetering van het regionaal OV. In de Noordvleugel en de Zuidvleugel van de Randstad begint dat met het opwaarderen, vooral qua frequentie, van de stoptreinen, tot de kern van een metro-achtig net. Voor de rest van de keten hebben we het dan natuurlijk vooral over fietsenstallingen." Volgens Van der Vlis is alleen dan een geïntegreerd net van trein en ander OV mogelijk. Tot slot belicht hij de bevoegdheden van de verschillende overheidslagen: "Mijn oordeel over de uiteindelijke voorstellen van regionaal OV 2028 zullen voor een stevig deel afhangen van de vraag of de visie voorstellen met betrekking tot de bestuurlijke bevoegdheden zal bevatten. Voor de gemiddelde reiziger is dat soort vragen niet heel interessant, maar de antwoorden zijn wel bepalend voor het resultaat."



“BDU moet toenemen”

In de vorige nieuwsbrief legden wij de volgende stelling voor: *Ook zonder toename van de BDU is een flinke kwaliteitsslag in het regionaal OV mogelijk.* Eén van de reacties kwam van Tymon de Weger (wethouder van de gemeente Breukelen en zelfstandig adviseur). Hij is het niet met de stelling eens.

“Elke reiziger betaalt maar 30 - 50 procent van de kosten van het OV, de rest leggen de regionale overheden erbij uit de Brede Doeluitkering. Substantiële groei van reizigers - zeker in de spits - zal onvermijdelijk moeten leiden tot capaciteitsuitbreiding (langere treinen, trams, bussen en hogere frequenties). Omdat ook daarvan de reizigers nog steeds minder dan de helft betalen, zal de overheid meer geld moeten bijleggen. Verhoging van de BDU is dus echt een harde randvoorwaarde voor de Olympische ambitie. Het is belangrijk dat dit aan de politiek duidelijk wordt gemaakt: voorwaar geen makkelijke boodschap in deze tijden van bezuiniging. Een budgettaire verschuiving van autokosten én -inkomsten in de richting van OV en fiets is de enige oplossing. De belastingbetaler zal moeten beseffen dat vervoer de komende jaren niet zo goedkoop kan blijven als dat het nu is. Het is zaak binnen V&W deze discussie goed te voeren, temeer gezien de gevoeligheid rond de kilometerheffing. Overigens hoeft de BDU niet in heel het land toe te nemen: OV moet vooral in stadsregio's groeien.”



Stelling

De kwaliteit van het ROV moet in 2028 beter zijn dan nu. Maar waar moeten we beginnen? Wij zijn benieuwd naar uw reactie op de volgende stelling:

Het belangrijkste ontwikkelpunt voor een betere kwaliteit van het OV is:

- a) betrouwbaarheid, want...
- b) snelheid, want...
- c) gemak, want...
- d) comfort, want...

Geef een toelichting op uw standpunt. Alle antwoorden worden verzameld en in de volgende editie van de nieuwsbrief worden motivaties uitgelicht.



Winterweer, trams en leefbare binnensteden

Een impressie van een studiereis naar Straatsburg en Zürich

Straatsburg en Zürich staan bekend als steden met 'OV volgens het boekje'. Geschikt dus om inspiratie op te doen voor de visie ROV. En daarmee geschikt voor een tweedaags bezoek van de voormalig staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat plus een delegatie van bestuurders van provincies en stadsregio's.

Vertraging

De reis begon 'goed'. De Ketelbrug zat dicht vanwege de sneeuw, waardoor Tineke Huizinga het vliegtuig miste (dat overigens ook vertraagd was) en het gezelschap achterna kwam met het regeringsvliegtuig. In Straatsburg begrepen we overigens van een Franse vervoerder dat Nederland niet het enige land is waar het vliegverkeer en het OV problemen ondervinden door het winterweer: Frankrijk kan er ook wat van.

Straatsburg

Het centrum van Straatsburg straalt kwaliteit uit. Een aantal jaar geleden koos men ervoor de leefbaarheid van de binnenstad sterk te verbeteren. Het recept: de introductie van de tram, P+R aan de rand van de stad, de aanleg van groen en maatregelen die fietsgebruik stimuleren en autogebruik ontmoedigen. Het resultaat: een aantrekkelijke binnenstad met rust, ruimte, gezellige winkelstraten, mooie pleinen, weinig autoverkeer en trams die af en aan rijden. Ruimtelijke verdichting wordt geconcentreerd langs de OV-infrastructuur en nieuwe woonwijken worden direct met OV ontsloten. Een minpunt is de geringe kostendekkingsgraad van het OV: zo'n 22 procent.



Zürich

Ook Zürich verwacht met de introductie van trams de bereikbaarheid en leefbaarheid te verbeteren. Bedrijven zijn actief met de ontwikkeling van knooppunten. Die zijn daardoor prettig om te verblijven: bijna elke halte is overdekt en koffie en snacks zijn bijna overal verkrijgbaar. Bouwen in hoge dichtheden rond knooppunten zorgt voor een toegevoegde waarde van een factor 16 tot 20, aldus de Zwitsers.



Succesfactoren

Succesfactoren? Bestuurders die ervoor gaan en een visie voor de lange termijn die consequent en stapje voor stapje wordt uitgevoerd.

Een bloemlezing uit de reacties van enkele deelnemers

"Regionaal OV lukt alleen als je een visie voor de toekomst hebt"
(Marianne Kallen, stadsregio Utrecht)

"We moeten snel zijn" *(George van Heukelom, provincie Zeeland)*

"Als je de klant centraal stelt en de kwaliteit op topniveau brengt, dan wordt de overstap gemaakt" *(Hans Vervat, stadsregio Rotterdam)*



“We moeten fiets en OV in samenhang bekijken” (*Cora van Nieuwenhuizen, provincie Noord-Brabant*)

“Een fijnmazig netwerk is vereist” (*Jan Hoekema, stadsregio Haaglanden*)

“Regionaal OV is in de eerste plaats het reorganiseren van de regio” (*Jaap Modder, stadsregio Arnhem-Nijmegen*)

“Bestuurders moeten het lef hebben om voor de leefomgeving te gaan” (*Eric Bezem, ministerie van Verkeer en Waterstaat*)

“Van Straatsburg naar Zurich naar een ambitieuze Regionaal OV visie. Volhouden dus!” (*Asje van Dijk, provincie Zuid-Holland*)

“Vergeet geen kleine stapjes te zetten op weg naar het ideaal” (*Remco van Lunteren, provincie Utrecht*)

“We moeten koesteren waar we goed in zijn” (*Job Klaasen, provincie Overijssel*)

Colofon

De Visie ROV, beschrijft hoe het regionaal openbaar vervoer in Nederland van olympische kwaliteit eruit ziet in 2028 en welke acties op hoofdlijnen nodig zijn om dat te bereiken. Het projectteam Visie ROV dat aan de totstandkoming van de visie werkt, bestaat uit vertegenwoordigers van het **Ministerie van Verkeer en Waterstaat** en de koepels van de decentrale overheden IPO, SkVV en VNG.

Voor meer informatie kunt u een mail sturen naar projectteam Visie ROV via visie-rov@minvenw.nl. Als u bij een gemeente, provincie of stadsregio werkt, dan kunt u contact opnemen met uw koepelvertegenwoordiger.