

OV magazine

vakblad over openbaar vervoer

nummer 5 | 17-10-2013

Met slakkengang over HSL

Geert Kloppenburg: 'Vernieuwing moet komen van dwarse denkers'

Knokken om capaciteit op het spoornet

Elektrificatie regiospoor loont

1300 fietsers per kwartier, hartje Utrecht

Met een beperking op reis



De Koningsklasse

automotive



Eindelijk schoon en stil door de stad.

90 % minder lawaai, 90 % efficiëntie en 0 % emissie.



ZAwheel – De geluidsarme elektrische wielnaaf-aandrijving voor stadsbussen, airport shuttles, gemeentelijke bedrijfsvoertuigen en mijnbouw

De elektromotor in dienst van mens en milieu. Met het hoogste aandrijfrendement van circa 90 % van de batterij naar het wiel. Uitstekende totale operationele kosten, servicevriendelijk en onderhoudsarm. De montage in nieuwe of bestaande voertuigen maakt een flexibele budgettering voor gemeente en exploitant mogelijk. automotive@ziehl-abegg.com

Onderscheiden met internationale milieu- en innovatieprijzen.



De Koningsklasse in luchttechniek, regeltechniek en aandrijftechniek

OV-Magazine

Onafhankelijk vakblad over openbaar vervoer
 Nummer 5, 17 oktober 2013, jaargang 19
 Uitgave: OV-Magazine VOF

Adres

Redactie en abonnementenadministratie
 Generaal Foulkesweg 72
 6703 BW Wageningen
 Abonnementen: info@ovmagazine.nl
 T 0317 425880
 Redactie: redactie@ovmagazine.nl
 T 026 8483334
 www.ovmagazine.nl

Redactie

Hoofdredacteur: Constant Stroecken
 Redactie: André de Vos, Eduard de Jong,
 Karolien van Wijk, Marc Maartens, Pien Heuts

Vormgeving

Cecile Van Wezel, Thijs Dueck
 GAW ontwerp en communicatie

Fotografie

Chris Pennarts, Jan Lankveld, Piet den Blanken

Druk

Drukkerij Modern Bennekom

Abonnementen

In 2013 kost een zakelijk abonnement
 € 129,00 (excl. btw). Een abonnement op
 privé-adres € 69,00 (incl. btw). Een abonnement
 voor studenten en gepensioneerden
 € 59,00 (incl. btw). Een abonnement buitenland
 € 149,00 (excl. btw).

Advertentie-exploitatie

Eelco Jan Velema [Brickx]
 T 070 322 84 37 | M 06 46 29 14 28
 eelcojan@brickx.nl

Het volgende nummer verschijnt
 op donderdag 5 december

Omslagfoto

Fietsfile bij Utrecht Centraal.
 Foto: Chris Pennarts

©2013 OV-Magazine

Overname van informatie mag alleen met
 toestemming van de hoofdredacteur en onder
 vermelding van de bron.

ISSN 1382-3884



Met slakkengang over HSL

6

Over de HSL, die voor ruim 7 miljard euro is aangelegd, gaat een fractie rijden van de hogesnelheidstreinen die NS had beloofd tussen Amsterdam en Brussel. Pas in 2021 of 2022 heeft NS treinen die 200 kilometer per uur kunnen. De tijdswinst voor de reiziger is minimaal.



Geert kloppenburg, Urgenda: 'Vernieuwing moet komen van dwarse denkers in het ov'

8

De klant in het openbaar vervoer moet worden 'ontzorgd', vindt Geert Kloppenburg van Urgenda. "Als ik een nieuwe OV-jaarkaart krijg, moet ik zelf mijn abonnementen op GreenWheels en OV-fiets aanpassen. Dat is toch idioot?"



Knokken om capaciteit

11

De verdeling van de capaciteit op het spoornet staat onder druk. ProRail en vervoerders komen er onderling nog steeds uit, maar het aantal aanvragen neemt toe. Door de tarieven te differentiëren wil staatssecretaris Wilma Mansveld de ruimte op het spoor vergroten.

Overige artikelen

Elektrificatie regiospoor loont	14
1300 fietsers per kwartier, hartje Utrecht	16
Met een beperking op reis	22
Congres: Publiek of privaat om 't even	25
Een betaalbaar tussennet	26
Ov en doelgroepenvervoer op de Shetlands	28
Innovatief: winterbestendige wissel	31

Rubrieken

Van de redactie	4
Kort	4
Kort door de bocht	13
Wisselstrook: Rob van der Bijl	15
Op de voet gevolgd	24
Agenda	30
Service	32

Onder water

De ontknoping van de Fyra-affaire zegt alles over de twee hoofdrolspelers. NS hoeft de afgesproken snelle treinen naar Brussel niet meer te gaan rijden en komt kennelijk overal mee weg. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu slikt het gepruts van NS en mist visie. Een onbetrouwbare vervoerder en zwakke opdrachtgever houden elkaar in een ijzeren wurggreep. Ze klampen zich aan elkaar vast om alles bij het oude te laten. Ongeacht de prijs voor de treinreiziger en de belastingbetaler.

NS is de weinig trotse eigenaar van een Italiaanse bouwval die niet winterklaar is. En IenM de beschaamde bezitter van een hogesnelheidslijn die al vanaf het begin 'onder water' staat. De HSL zou geld opleveren maar kost het ministerie alleen maar geld. Beiden partijen blijven tegen beter weten in hopen op een goede afloop. NS en IenM hadden beter hun verlies kunnen nemen. NS door af te zien van de HSL-concessie en een boete voor lief te nemen. En IenM door een andere vervoerder te zoeken en de ingeboekte hoge vergoedingen voor het gebruik van de HSL af te schrijven.

Verder roept de ontknoping van het Fyra-drama vooral veel vragen op. Waarom denkt IenM dat NS de al verlaagde gebruiksvergoeding van 101 miljoen euro per jaar nu opeens wel kan betalen? Want als er geen Fyra V250-treinen naar Brussel gaan rijden, zullen de gecalculeerde opbrengsten ook slinken. Waarom hebben gerenommeerde partijen als Arriva, Veolia en Virgin geen kans gekregen om alternatieven aan te dragen?

Met wie denkt IenM afspraken te hebben over de extra Thalysritten en de twee Eurostars per dag naar Londen? Want NS is geen aandeelhouder van Thalys en Eurostar. En wat is de garantie dat NS over acht jaar wél 200 kilometer gaat rijden op de HSL? Want tegen die tijd loopt de nieuwe vervoerconcessie alweer ten einde en is er vast een nieuw excuus of nieuwe reden tot uitstel.

Als dit onderonsje tussen IenM en NS over het hogesnelheidsvervoer in Nederland het maximaal haalbare is, dan is het droevig gesteld met het spoor. De reiziger verdient beter.

MARC MAARTENS



‘OV-chipkaart naar telecomproviders’

De markt voor de OV-chipkaart moet worden opengesteld. Voorwaarde is dat de vervoerders kunnen blijven beschikken over OV-chipkaartdata en dat de privacy van de reizigers is gewaarborgd. Dat was de conclusie van de workshop ‘OV-chipkaart als kassa’ tijdens het symposium ‘Klant, Klacht & Kwaliteit’ van het OV loket en Kennisplatform Verkeer en Vervoer.

De workshop werd gepresenteerd door Auke Huisman van Humanis Consulting Group. Voor NS heeft hij gewerkt aan de zakelijke OV-chipkaart, zoals de nieuwe NS-Business Card waarmee werknemers kunnen ‘reizen op rekening’. Huisman hoopt eind dit jaar een white paper te publiceren over de OV-chipkaart als kassa.

Nu heeft Trans Link Systems (TLS) nog het monopolie op de OV-chipkaart. TLS is een consortium van de overheidsbedrijven GVB, HTM, NS en RET. NS heeft een meerderheidsbelang in TLS. Niet de reiziger, maar de vervoerder lijkt centraal te staan bij TLS.

De ov-sector moet geen bankje willen spelen met de OV-chipkaart, concludeerden de deelnemers aan de workshop, maar de ‘kassa’ uitbesteden aan partijen die daar meer verstand van hebben. Denk aan banken, creditcardbedrijven (Visa), internetnetbedrijven (Google), mobiliteitsaanbieders (Mobility Mixx, Radiuz, XXimo) en telecomproviders. De laatste groep lijkt daar het best voor geschikt.

Telecomproviders hebben de meeste ervaring met concurrerende diensten voor klanten, niet alleen prepaid (zoals de OV-chipkaart) maar ook postpaid (zoals nu alleen de NS-Business Card). Bovendien komt betalen per mobiele telefoon nu snel dichterbij. In andere landen kun je al met je smartphone inchecken en betalen in het openbaar vervoer. Goede afspraken moeten er voor zorgen dat de vervoerders hun geld kunnen blijven verdienen.

Deze gedachte sluit aan op het initiatief van ChristenUnie en VVD in de Tweede Kamer. Zij willen dat de OV-chipkaart een gemakkaart wordt, ook van andere aanbieders dan TLS. “In 2016 moet je met je ANWB-kilometerbundel of bol.com-trajectkaart kunnen reizen in het openbaar vervoer”, zegt VVD-parlementariër Betty de Boer.

Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu heeft daar wel oren naar, maar wil eerst TLS de kans geven afspraken te maken met andere aanbieders. Zij ziet graag dat ook alle regionale vervoerders zich aansluiten bij TLS. Doen ze dat niet vrijwillig, dan kan ze hen dwingen door de Wet personenvervoer 2000 aan te passen. De regionale vervoerders voelen weinig voor een verplicht aandeel in TLS, omdat het consortium te boek staat als traag en duur. De aandeelhouders vragen naar verluidt 108 miljoen euro voor TLS.

Vijf nieuwe actuele ov-routeplanners zijn af

Vijf consortia hebben begin oktober hun actuele ov-routeplanners opgeleverd aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de provincie Noord-Brabant. Deze planners kunnen de volledige reis ook bewaken. Bij een verstoring passen ze het reisadvies automatisch aan. Het komende jaar worden de vijf actuele ov-routeplanners stap voor stap multimodaal. Ze gaan dan ook auto, parkeren, P+R en (OV-)fiets in hun reisadviezen verwerken. Dit is de tussenstand van het project Multimodale Reisinformatie van IenM en vijf regio's. Coördinator is de provincie Noord-Brabant. Het streven is een volwassen informatiemarkt die ov-reizigers meer te kiezen geeft. De bekende planners van 9292 en NS zijn minder actueel en bieden minder alternatieven.

Drie consortia baseren hun nieuwe actuele ov-routeplanner op de open source OpenTripPlanner, maar geven daar elk hun eigen draai aan:

1. 'Applicatie Integrator' van Bradon en Goudappel Coffeng
2. 'Go About' van Go About, Bedatadriven en HB Consult
3. 'Plannerstack' van Calendar42, OpenGeo en OV-info.

"Hun 'motorblokken' komen overeen, maar de uiteindelijke 'auto' is anders", zegt Gerbrand Klijn, opdrachtgever en projectmanager bij Noord-Brabant. Twee consortia gebruiken andere software als hart van hun planner: 4. 'Bliksem' van Kinkrsoftware, OV-info en Andrew Byrd (ook offline voor smartphone) 5. 'HP en Andes' (uitgebreide versie NS-reisplanner).

De consortia TNO/9292 en CGI/Logica zijn afgefallen. Er was maar ruimte voor vijf consortia en zij hadden de minst aansprekende plannen.

De vijf consortia maken zich zorgen over het tempo van het project Nationale Data Openbaar Vervoer, waar ze hun actuele data van afnemen. Dat NDOV had er begin 2013 moeten zijn, maar is pas begin 2014 klaar. 9292 is een van de twee NDOV-loketten, maar in de praktijk

soms het enige. Enkele vervoerders, zoals RET en Veolia, leveren hun actuele data aan OpenGeo (het andere NDOV-loket) via 9292. Als het NDOV-loket van 9292 eruit ligt, ligt dus ook het NDOV-loket van OpenGeo eruit. De vijf consortia vinden dat ongewenst.

Het is de bedoeling om volgend jaar ook tarieven toe te voegen aan de vijf actuele, multimodale ov-routeplanners. Of dat lukt, hangt af van de medewerking van de vervoerders. Enkele vervoerders hebben al interesse getoond in de nieuwe planners.

Het project Multimodale Reisinformatie is gebaseerd op 'pre commercial procurement' ofwel pre-concurrentiële samenwerking. Daarbij investeren en ontwikkelen markt en overheid gezamenlijk. IenM, Brabant en de vier andere regio's betalen uit het programma Beter Benutten nu 125.000 euro aan elk consortium dat een werkende actuele ov-routeplanner heeft gedemonstreerd. Op 12 december presenteren de vijf consortia hun ov-routeplanners en plannen op het landelijke congres 'Planlab; de toekomst van reisinformatie'.

Aanbesteding hoofdrailnet geeft meer kwaliteit

Aanbesteding van het hoofdrailnet leidt tot meer of snellere innovatie, hogere kwaliteit en dus meer reizigers. Dat staat in het nog te publiceren eindrapport 'De effecten voor Nederland' van RebelGroup, Goudappel Coffeng en Movares. Deze drie bureaus brengen in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu de effecten in kaart van het 'Vierde Spoorwegpakket'.

De Europese Commissie publiceerde het Vierde Spoorwegpakket eind januari 2013. De EU wil daarmee de binnenlandse reizigersmarkt eind 2019 openstellen voor nieuwe toetreders voor meer innovatie, meer efficiency, meer kwaliteit én meer keuze op het spoor. Volgens de drie bureaus kan liberalisering de vervoervraag 0,5 tot 1 procent per jaar extra laten groeien tussen 2019 en 2035. Dat is in die 16 jaar minimaal

8 procent als de overheid de aanbestedingswinst in eigen zak steekt en maximaal 16 procent als de overheid de winst investeert in het spoor. De kostenbesparingen bedragen 10 tot 15 procent. Op 1,4 tot 2 miljard euro kosten die NS jaarlijks maakt, is de besparing 140 tot 300 miljoen euro per jaar.

Bij concessies van 10 jaar bedragen de kosten voor de aanbestedingen 3,5 tot 5 miljoen euro per jaar. Een ander minpunt is dat de NS-aandelen – nu in handen van het ministerie van Financiën – minder waard worden omdat NS naar verwachting een deel van het vervoer verliest aan concurrenten.

De cijfers in het rapport zijn niet keihard, maar gebaseerd op aannames. NS weigerde om interne cijfers te leveren, zoals het bedrijf eerder geen data gaf aan de commissie-Kist (kosten OV-chipkaart) en de commissie-Janse de Jonge (decentralisatie Sprinters). Volgens Rebel, Goudappel Coffeng en Movares zijn er voldoende aanbieders in Nederland. Wel zou NS voor een gelijk speelveld bedrijfsonderdelen als Nedtrain en NS Stations moeten loskoppelen van NS Reizigers.

Als het Europese parlement en de lidstaten het Vierde Spoorwegpakket goedkeuren, mag een spoorconcessie maximaal eenderde van het totale aantal reizigerskilome-

ters beslaan. Dat betekent minimaal vier concessies. Daarvoor zijn drie opties:

Regiokavels

1. Noordoost Nederland
2. Zuidoost Nederland
3. Zuid-Holland en Zeeland
4. Noord-Holland en Flevoland.

Minst interessante optie. Het lange-afstandsvervoer daalt door de extra overstappen.

Corridorkavels

1. Venlo-Rotterdam en Den Haag-Schiphol-Leeuwarden/Groningen via de HSL
 2. Rotterdam/Den Haag-Zwolle/Enschede en de IJssellijn (Zwolle-Roosendaal)
 3. A2 (Den Helder-Maastricht) en A12 (Utrecht-Arnhem-Nijmegen)
 4. rest van de Randstad en Zeeland.
- De corridors zijn makkelijk aan te besteden en komen overeen met de huidige treindiensten.

Productkavels

1. HSL en de Intercity's naar Friesland, Groningen, Twente en Limburg (alleen centrale stations)
 2. Intercity's binnen de brede Randstad (ook voorstads- en andere knooppunten)
 3. Sprinters in de Randstad
 4. Sprinters in de rest van Nederland.
- Voordeel: snellere verbindingen met de landsdelen (IC+), zeker bij 200 kilometer per uur. Nadeel: meer samenloop.



Opdeling van de concessies in regio's (links) en corridors.

Met slakkengang over HSL

Over de HSL, die voor ruim 7 miljard euro is aangelegd, gaat een fractie rijden van de hogesnelheidstreinen die NS had beloofd tussen Amsterdam en Brussel. Pas in 2021 of 2022 heeft NS treinen die 200 kilometer per uur kunnen. De tijdwinst voor de reiziger is minimaal.

AUTEUR EDUARD DE JONG FOTO JAN LANKVELD

De droom van hogesnelheidstreinen die met tenminste 220 kilometer per uur over de HSL door Nederland flitsen, is in duigen gevallen. NS is in een langlopend juridisch conflict terechtgekomen met het Italiaanse AnsaldoBreda, waarbij beide partijen elkaar bevechten met claims die in de honderden miljoenen euro's lopen. Tussen 2013 en 2024 loopt NS ook nog eens 340 miljoen euro mis aan inkomsten door het uitvallen van de Fyra. De schadepost voor de Nederlandse staat is 383 miljard euro: NS keert 119 miljoen euro minder dividend uit, IenM reserveert 103 miljoen euro voor tegenvallers bij NS, en de energiekosten vallen 161 miljoen euro hoger uit.

Internationaal

Het oorspronkelijke scenario met dagelijks 26 hogesnelheidstreinen tussen Amsterdam en Brussel, acht tussen Breda en Antwerpen en 52 binnenlandse treinen tussen Amsterdam en Rotterdam/Breda, ligt aan flarden. De ambitie met 86 hogesnelheidstreinen over de HSL per dag per richting heeft plaats gemaakt voor slechts 6 flitstreinen met bestemmingen als Parijs, Brussel, Lille en Londen.

Omdat NS met lege handen staat moeten de hogesnelheidstreinen komen van Thalys en Eurostar, waarin het Franse SNCF de scepter zwaait. Het aantal Thalystreinen tussen Amsterdam en Parijs blijft voorlopig negen stuks.

De komende jaren zetten Thalys en Eurostar druppelsgewijs internationale treinen in. Sinds 7 oktober versterken twee aanvullende Thalys-treinen de dienst tussen Amsterdam en Brussel. Op 15 december komt er een derde Thalys bij. Twee van deze drie toegevoegde treinen rijden per april 2014 vanaf Brussel door naar het Noord-Franse Lille. Eind 2015 komt het aantal Thalystreinen tussen Amsterdam en Brussel met twee extra op veertien.

Op de lucratieve spoorverbinding tussen Londen en Amsterdam via de Kanaaltunnel zet Eurostar vanaf december 2016 dagelijks twee treinen in. Eurostar kaapt met deze strategische zet markt-aandeel weg van Deutsche Bahn, dat al sinds



De Prio-rijtuigen blijven zeker tot 2021 dienst doen op de HSL.

2010 zijn zinnen heeft gezet op de exploitatie van de spoorlijn Londen-Frankfurt/Amsterdam. Na jarenlange studies en juridische procedures tegen Alstom, SNCF en de Franse staat heeft Deutsche Bahn in juni een licentie van tunnelbeheerder Eurotunnel gekregen om door de Kanaaltunnel te rijden.

Zowel Eurostar als Deutsche Bahn willen op het traject Siemens-treinen inzetten van het type Velaro e320, een doorontwikkelde versie van de ICE 3. NS heeft Eurostar gevraagd om twee dagelijkse treinen te rijden. Ten slotte komen er – als er voldoende vervoervraag is – met ingang van december 2017 nog twee Thalystreinen naar

Brussel bij, waarmee het dagelijkse aantal op zestien komt. De tarieven stellen Thalys en Eurostar vast. Reserveren is verplicht en de reiziger heeft een zitplaatsgarantie.

Benelux

Sinds het uitvallen van de Fyra begin dit jaar rijdt de Beneluxtrein achtmaal per dag tussen Den Haag en Brussel. Sinds 7 oktober is dit aantal verhoogd naar tien, en op 15 december rijden er twaalf per dag. Half december 2014 rijdt de Beneluxtrein zestien keer per dag. De trein gaat over het conventionele spoor via Roosendaal. Vanaf december 2014 doet de Beneluxtrein ook

luchthaven Zaventem aan. De rijtijd van de trein neemt door deze omweg toe met negen minuten en komt uit op 194 minuten. In 2010 was de Beneluxtrein maar liefst 26 minuten sneller in Brussel.

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) kwalificeert de Beneluxtrein vanwege de lange rijtijd als een aanzienlijke achteruitgang voor de reizigers in vergelijking met de Fyra. Het KiM adviseert reizigers tussen Amsterdam/Schiphol en Breda met een binnenlandse trein via de HSL te reizen tegen een beperkte toeslag van 2,30 euro en in Breda over te stappen op de Beneluxtrein. Nog sneller is uiteraard de Thalys die 109 minuten doet over Amsterdam–Brussel. In december 2016 komt de opvolger voor de Beneluxtrein, de Benelux-plus, die tussen Rotterdam en Antwerpen over de HSL rijdt. Behalve in Breda stopt hij op weg naar Antwerpen ook op station Noorderkempem. Ondanks de route via de HSL is de Benelux-plus geen minuut sneller. De trein moet het namelijk doen met Traxx-locomotieven van de NMBS en Prio-rijtuigen van NS, de gemoderniseerde Intercity-rijtuigen uit de jaren tachtig. De maximumsnelheid van die locomotieven en rijtuigen is 160 kilometer per uur. Bovendien moet de trein in Breda van richting wisselen, wat tijd kost, en waarvoor stuurstandrijtuigen nodig zijn. Die zijn nog niet toegelaten op het HSL-traject in België.

Voor de Benelux-plus hoeft de reiziger niet te reserveren. Daar staat tegenover dat er geen zitplaatsgarantie is. De eis uit de concessieovereenkomst van december 2001 – een kans van tenminste 98 procent op een zitplaats, zelfs in de drukst bezette trein – is afgezwakt tot ‘een redelijke kans op een vervoerplaats’.

Binnenland

Op de HSL tussen Amsterdam en Breda gaan geleidelijk meer binnenlandse treinen rijden. Daarvoor koopt NS Traxx-locomotieven en Prio-rijtuigen die maximaal 160 kilometer per uur rijden. In de loop van 2015 voegt NS een uur-dienst toe tussen Amsterdam en Rotterdam, zodat er zestien treinen per dag gaan rijden. Naast de verbinding Amsterdam–Breda, komt in 2016 een halfuurdienst tussen Den Haag en Eindhoven. Deze Intercity rijdt tussen Rotterdam en Breda over de HSL, wat een tijdswinst oplevert van acht minuten. De trein komt in plaats van de Intercity tussen Den Haag en Venlo.

In 2017 wordt de uurdienst tussen Amsterdam en Rotterdam een halfuurdienst met 32 treinen per dag. Door de extra binnenlandse treinen op de HSL ontstaat er een kwartierdienst op de trajecten

Amsterdam–Rotterdam en Rotterdam–Breda. Vanaf 2021 of 2022 vervangt NS de binnenlandse treinen over de HSL door IC200-treinen, die 200 kilometer per uur kunnen en goed toegankelijk worden voor mensen met een lichamelijke beperking. Ze moeten nog ontworpen worden. De rijtijdswinst met de IC200 ten opzichte van de Traxx-Prio-treinen is beperkt. Voor Amsterdam–Rotterdam is de winst drie minuten, voor Amsterdam–Breda 4 minuten en voor Den Haag–Eindhoven 2 minuten.

Reizigers

Het KiM heeft een prognose opgesteld voor het aantal reizigers per jaar, waarbij het oorspronkelijke scenario op basis van de Fyra is vergeleken met het exploitatiemodel van NS dat staatssecretaris Mansveld heeft goedgekeurd. Het absolute aantal reizigers heeft NS als vertrouwelijke bedrijfsinformatie aangemerkt. Percentuele gegevens zijn er wel. In 2014 is het aantal reizigers op de binnenlandse treinen 50 procent lager dan in het Fyra-scenario. Na 2017 wordt het verschil minder door de hogere frequenties van deze treinen. Ook voor het internationaal vervoer

laat de periode tot 2018 lagere passagiersaantallen zien, zo'n 10 procent minder dan in het Fyra-scenario.

Aanbesteden

De staatssecretaris heeft het door NS uitgebrachte voorstel getoetst aan alternatieve scenario's, zoals het overlaten van de internationale HSL-verbindingen aan de vrije markt of het openbaar aanbesteden van deze diensten. Het gunnen aan de vrije markt zou tot lagere concessieopbrengsten kunnen leiden. De staatssecretaris geeft toe dat de financiële opbrengsten onzeker zijn. Openbare aanbesteding zou te veel tijd kosten. Met aanbesteden en het bestellen van materieel zou zeker vier jaar gemoeid zijn, en daar komt dan nog de onzekerheid bij over het financiële resultaat. Ook een marktconsultatie zou minimaal twee jaar vergen, gevolgd door een tijdrovende aanbestedingsprocedure. Volgens Mansveld is het accepteren van het voorstel van NS en NMBS de meest zekere weg gericht op het oplossen van het Fyra-drama. Zij gaat voorbij aan de vele jaren die NS nodig heeft om de diverse onderdelen van het voorstel in praktijk te brengen.



Treinen over de HSL vanaf december 2016.



De klant in het openbaar vervoer moet worden 'ontzorgd', vindt Geert Kloppenburg van Urgenda. "Als ik een nieuwe OV-jaarkaart krijg, moet ik zelf mijn abonnementen op GreenWheels en OV-fiets aanpassen. Dat is toch idioot?"

‘Vernieuwing moet komen van dwarse denkers in het ov’

AUTEUR ANDRÉ DE VOS FOTO'S EMIEL VAN LINT

In maart lanceerde Urgenda samen met reizigersvereniging Rover vijftien initiatieven voor verbetering van de samenwerking in het ov. De belangrijkste veranderingen die Geert Kloppenburg graag zou zien, staan er niet bij: een duidelijk politiek standpunt of openbaar vervoer wel of geen markt is én een toezichthouder die ervoor zorgt dat de spelregels worden nageleefd.

Kloppenburg is verantwoordelijk voor de mobiliteitsagenda bij duurzaamheidsclub Urgenda. Hij beseft dat veel eerdere vernieuwingsinitiatieven in het openbaar vervoer zijn gestrand, maar hij denkt dat zijn stichting daadwerkelijk voor nieuw elan kan zorgen. “We zijn klein, we weten waar we het over hebben en we zijn geen deel van het systeem. Wat Urgenda met zonnepanelen heeft bereikt, moet in het openbaar vervoer ook kunnen.”

Systeendenken

“Het openbaar vervoer zit vast in systeendenken. Dat systeem is compleet aanbodgericht. Dat heb ik ervaren toen ik met Tuk Tuk Company begon. Dat bedrijf ontstond uit de frustratie dat je in Amsterdam geen taxi krijgt voor korte ritjes. Een Tuk Tuk leek mij een uitstekende aanvulling op de mobiliteitsbehoefte in grote steden. En als je zo'n ding elektrisch maakt, is het ook nog duurzaam. Nou, dat heb ik geweten. Taxichauffeurs die zelf die korte ritjes niet wilden rijden, bedreigden ons. Maar ook ov-bedrijven wilden ons niet, terwijl we toch een prima aanvulling waren op hun aanbod.”

Zandvoort

“Typerend voor het denken in het ov waren onze ervaringen in Zandvoort. Daar wilden we met Tuk Tuks over de nieuwe busbaan van het station naar het strand. Die busbaan had 2,5 miljoen euro gekost en er reed één bus per uur over. De reiziger wil als hij uit de trein komt naar het strand, met de bus of met de taxi of met de Tuk Tuk, net wat uitkomt. Wij dachten een goede aanvullende service te kunnen bieden. Maar het mocht niet. Connexxion had de concessie voor die verbinding en reed met die grote gele bus heen en weer. Dat was niet altijd de beste oplossing voor de reiziger, vonden ze zelf ook, maar ja, ze hadden nu een-

maal die concessie gewonnen. In elke stad waar we met de Tuk Tuk aan de slag wilden, dreigde het plaatselijke ov-bedrijf met rechtszaken. Want zij hadden de concessie. Terwijl wij niet eens subsidie wilden. We wilden alleen reizigers vervoeren omdat we vraag zagen.”

Geld

“Als je als ondernemer rijk wilt worden, ga je niet in het openbaar vervoer. Daar kun je geen geld mee verdienen in Nederland. Dat wil niet zeggen dat je maar gelijk alles moet subsidiëren. Terwijl daar nu het hele systeem om draait. Als ik mensen uit het ov vraag met wie ze over innovatie willen praten, noemen ze gelijk de wethouder en de gedeputeerde. Niet de reiziger. Draai dat systeem nu eens om. Als er geen subsidie is, hoe pak je het dan aan? Dan wil je zoveel mogelijk reizigers vervoeren. Zo slim en goedkoop mogelijk. Dat is duurzaam. Bart Schmeink van het GVB zegt ‘Ik hoef geen subsidie’. Dan wordt zijn bedrijf klantgericht. Tekenend dat een directeur van een gemeentelijk vervoerbedrijf dat zegt.”

Markt

“Het grote probleem is dat niemand weet of het ov nu wel of geen markt is. Het hangt er een beetje tussenin. We doen aan aanbestedingen, maar niet in de grote steden of op het hoofdrailnet. Bij de aanbestedingen wordt in een bestek van 900 pagina's precies vastgelegd wat de vervoerder moet doen. Er staan onbegrijpelijke en ridicule dingen in. De ondernemer krijgt geen enkele ruimte. Ik zeg niet dat het ov per se een vrije markt moet worden. Misschien is het wel beter af als het alleen door staatsondernemingen wordt gedaan. Maar maak een keuze!”

Circus

“De aanbestedingen zijn een heel circus geworden

waar vooral de consultants veel aan verdienen. Dat kan ik weten, want ik heb bij zo'n adviseur gewerkt. Er worden adviezen afgegeven op details; niemand vraagt zich af of dat nu op lange termijn goed is voor het bedrijf, laat staan voor het openbaar vervoer of de maatschappij. Er zijn te veel aanbestedende diensten en er wordt amper op output gestuurd. Nee, we rekenen af op de punctualiteit, zodat chauffeurs er belang bij hebben te vroeg weg te rijden van de halte. En als er al wordt gestuurd op reizigersgroei worden de extra inkomsten afgeroomd. Ga nu eens sturen op echte prestaties. De waardering van de reiziger bijvoorbeeld, en leg dat in afspraken vast. Ga een concurrentiegerichte dialoog aan en laat de vervoerder zijn werk doen. Het treurige is, iedereen weet dat de huidige aanpak niet werkt, maar niemand heeft er belang bij om het te veranderen.”

Rendabel

“Het openbaar vervoer is per definitie duurzaam, maar het financieringsmodel is dat niet. Subsidies leiden tot heen en weer rijden van lege bussen. Vervolgens gaan we die bus verduurzamen. Dat is de omgekeerde weg. Het ov zou een fantastisch onderdeel van de duurzame mobiliteit moeten zijn, een veel grotere rol kunnen spelen. Begin met de vraag van de reiziger. Als je daarop inspeelt, haal je meer reizigers binnen, zitten de bussen voller, rijden er waarschijnlijk minder auto's. En het mooie is: het is ook nog rendabeler. Ondernemers zijn geïnteresseerd in geld. Die komen vanzelf met mooie klantgerichte oplossingen als ze denken dat ze er iets mee kunnen verdienen.”

Ontzorgd

“De essentie van ons manifest is dat we de klant centraal stellen. De reiziger wil ontzorgd worden. Hij wil zo makkelijk mogelijk van A naar B. Lopen, fietsen, met de deauto, met de trein of bus. Met

‘Ga nu eens sturen op echte prestaties.
De waardering van de reiziger bijvoorbeeld’



Ondernemer

Geert Kloppenburg (38) studeerde rechten en geschiedenis in Groningen. Na zijn studie ging hij bij TNT werken. Daarna begon hij als zelfstandig ondernemer de Tuk Tuk Company, aanvankelijk bedacht als aanvullend ov, later vooral ingezet voor evenementen. In 2010 verkocht Kloppenburg zijn bedrijf. Hij was betrokken bij de introductie van elektrisch vervoer in Nederland en werkte voor PWC. Kloppenburg is medeoprichter van DOET (Dutch Organisation for Electric Transport). Hij is nu zelfstandig specialist op het terrein van duurzaam vervoer en senior projectmanager bij Urgenda. Kloppenburg is getrouwd en heeft vier kinderen.

die vraag is de sector niet bezig. Iedere reiziger weet dat het eenmaal in de trein of de bus allemaal prima loopt. Maar om in en uit het systeem te komen, dat is een drama. Als ik een nieuwe OV-jaarkaart krijg, moet ik vervolgens zelf mijn abonnementen op GreenWheels en OV-fiets aanpassen. Dat is toch idioot?"

Concurrent

"Alles wat geen openbaar vervoer is, ziet het ov als concurrent. En binnen de sector is er evenmin samenwerking. Bedrijven willen graag dat hun werknemers goed van en naar het bedrijf worden vervoerd. Liefst met het openbaar vervoer, want dat is goedkoper. Maar ze krijgen nooit de juiste aanbiedingen. NS zegt dat de trein de beste oplossing is en Connexxion zegt dat het met de bus moet."

'Als er geen subsidie is wil je zoveel mogelijk reizigers vervoeren. Zo slim en goedkoop mogelijk'

Gezicht

"Het openbaar vervoer is een fantastische sector. Maar ik ken geen andere sector die zo in zichzelf is gekeerd. Het openbaar vervoer heeft geen gezicht. Wie maakt zich sterk voor de sector, wie is de stem in Den Haag? Alle bedrijven voeren hun eigen lobby. Iedereen komt op voor zijn eigen belang. Het grote gedeelde belang wordt door niemand behartigd."

Spoorpakket

"Bij het Vierde spoorpakket zie je weer hoe het werkt. Iedereen vervult zijn vaste rol. NS zegt 'meer

vervoerders op het drukke net kan niet'. De buitenlandse staatsbedrijven willen graag naar binnen. En de overheid. Ja, die weet het niet. Die beantwoordt de belangrijkste vragen in de sector niet omdat het ov politiek gezien op plaats 521 staat."

Toezichthouder

"De ov-sector heeft centrale regie nodig. Een toezichthouder die ervoor zorgt dat er volgens de regels wordt gespeeld. Moeten we natuurlijk wel eerst duidelijke regels afspreken. Bijvoorbeeld over marktmacht, als we tenminste een echte ov-markt willen. Nu neemt NS HTM over. Raar. Maar het kan omdat er, anders dan in de energie of telecom, niets is vastgelegd over marktaandelen."

Sneu

"Ik heb een zwak voor Rover. Er zitten mensen die ongelooflijk veel verstand hebben van openbaar vervoer. Maar het sneue is, niemand luistert naar ze. Ze vertegenwoordigen ook helemaal niet de gemiddelde reiziger. Die hoor je een paar keer per jaar. Als het gaat sneeuwen en als de blaadjes vallen. Dan komt alle woede over het feit dat er nooit naar de reiziger wordt geluisterd naar buiten. En daarna gaan we weer over tot de orde van de dag. Want de ov-reiziger heeft niets in te brengen. Als dat eens zou veranderen. Als de reiziger die twittert dat de bus te vroeg voor zijn neus wegrijdt, ook echt gehoord wordt. Dat die chauffeur daarop wordt aangesproken. Dan ga je iets meemaken."

Dwars

"Met de mensen die het nu voor het zeggen hebben in het openbaar vervoer krijg je veranderingen niet voor elkaar. De vernieuwingen moeten komen van de dwarse denkers in de sector, aangevuld met mensen uit de periferie. Er zijn genoeg mensen met goede ideeën die blijven doorzetten ondanks de stroperigheid. Paul Dam van Mobility Mixx, Frank van Setten van Arriva. Zet daar nog een aantal andere ondernemende mensen bij en ontwikkel een visie. Dan kun je dat

kantelpunt bereiken dat nodig is om de sector te laten veranderen."

DWDD

"Ik heb enorme bewondering voor de mensen in de uitvoering, die de bussen en treinen laten rijden. Wat een conducteur dagelijks over zich heen krijgt, dat zo'n man dat volhoudt. Ik zou willen dat de top van de ov-bedrijven zo dapper was. Zich publiekelijk verantwoordt bij De Wereld Draait Door en Pauw en Witteman als het misgaat. Daar wordt het debat gevoerd, maar daar zitten ze nooit."

Toonaangevend

"Er gebeuren genoeg vernieuwende dingen in het ov. Er valt veel aan te merken op de OV-chipkaart, maar we zijn er wel in geslaagd om één kaart voor het hele systeem te maken. Dat hebben ze nergens. We lopen in Nederland voorop als het gaat om mobiliteitskaarten, maar we zijn ook toonaangevend in ontwikkelingen in voor- en natransport. De OV-fiets, Car2Go. Dat zijn grote innovaties."

Auto

"Ik zit dagelijks in het openbaar vervoer. Ik weet waar ik het over heb, waar het niet goed gaat. Maar de top van de ov-ondernemingen, laat staan al die consultants, die doen alles met de auto. Een van de initiatieven van Urgenda is om ook die mensen uit de auto te krijgen."

SnappCar

"Die veranderingen gaan er komen, daarvan ben ik overtuigd. Niet omdat de sector zo graag wil, maar omdat de reiziger verandert. Voor jongeren is de eigen auto niet zo belangrijk meer. Ze vinden het prima om een auto te delen. Kijk naar initiatieven als SnappCar en MyWheels. Gedeelde mobiliteit, dat is de toekomst. Internet biedt daar het perfecte instrumentarium voor. Het zijn allemaal schakels in duurzame mobiliteit, en het openbaar vervoer past daar perfect bij."



Knokken om capaciteit

De verdeling van de capaciteit op het spoornet staat onder druk. ProRail en vervoerders komen er onderling nog steeds uit, maar het aantal aanvragen neemt toe. Door de tarieven te differentiëren wil staatssecretaris Wilma Mansveld de ruimte op het spoor vergroten.

AUTEUR CONSTANT STROECKEN FOTO'S JAN LANKVELD EN CHRIS PENNARTS

Het wordt de komende jaren steeds lastiger om alle treinen in te passen op het spoornet, blijkt uit het vorige maand verschenen rapport 'Capaciteitsverdeling op het spoor' van Andersson Elffers Felix (AEF). Door de liberalisering van het internationale personenvervoer (sinds 2011) en de decentralisatie van drie stoptreindiensten (Roermond-Maastricht Randwyck, Sittard-Heerlen en Zwolle-Enschede) komen er meer vervoerders op het spoor. De reizigerstreinen gaan vaker rijden en het aantal goederentreinen neemt toe. De investeringen in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS),

SAAL (Schiphol-Lelystad) en de Europese beveiliging ERTMS leveren weliswaar meer capaciteit op, maar tot 2020 veroorzaken die projecten alleen maar extra overlast. Daarnaast worden ook nog de grote stations verbouwd. De aanleg van het derde spoor in Duitsland vanaf (2015-2022) beperkt bovendien de capaciteit van de Betuweroute, waardoor de belasting op het gemengde spoornet toeneemt.

Het afgelopen decennium is het spoorwegnet met 5 procent uitgebreid, terwijl het aantal treinkilometers 17 procent toenam. Het lukt

ProRail en de vervoerders in onderling overleg om de puzzelstukjes van de dienstregeling in elkaar te passen. Wel zijn er volgens AEF de nodige knelpunten:

- Conflicten tussen vervoerders op het spoor worden meestal na onderhandelingen opgelost, zodat een bepaald traject niet overbelast hoeft te worden verklaard. Het gevolg is dat bottlenecks in de infrastructuur verborgen blijven en te laat worden aangepakt.
- De communicatie tussen ProRail en de vervoerders over de onderhoudswerkzaamheden aan het spoor laat te wensen over.
- ProRail zoekt te weinig naar goedkope oplossingen voor kleine knelpunten.
- De door ProRail gereserveerde capaciteit voor het onderhoud wordt niet volledig gebruikt en de planning kan beter.
- Ook de goederenpaden worden niet volledig benut. De goederenvervoerders moeten een jaar vooraf capaciteit aanvragen voor bepaalde uren op een dag. Zo kunnen ze niet goed inspelen op de markt.

Bezuiniging 50 miljoen

In het regeerakkoord van het vorige kabinet staat dat de vergoeding voor het gebruik van het spoornet vanaf 2015 met 50 miljoen euro moet worden verhoogd. Van staatssecretaris Mansveld mag NS de hogere gebruiksvergoeding al vanaf 2014 doorberekenen in de treinkaartjes.



Op enkelsporige trajecten zonder bovenleiding krijgt de vervoerder mogelijk korting op de gebruikersheffing.

De capaciteit beter benutten kan door het spoor op bepaalde tijdstippen of op bepaalde trajecten (on)aantrekkelijk te maken voor vervoerders. Bijvoorbeeld door het toepassen van prijsprikkels, door de tarieven voor de gebruiksvergoeding te differentiëren en door de prioriteitsregels aan te passen.

Op verzoek van staatssecretaris Mansveld gaat Andersson Elffers Felix regels uitwerken voor tariefdifferentiatie. Die komen in een Algemene Maatregel van Bestuur die Mansveld medio 2014 naar de Kamer wil sturen.

Ook de prioriteitsregels voor de capaciteitsverdeling gaat Mansveld aanpassen. In het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur staat wie er prioriteit heeft als meerdere vervoerders aanspraak maken op hetzelfde treinpad, en wie er voorrang heeft als twee treinen gelijktijdig bij hetzelfde baanvak aankomen. Maar er staan geen regels in voor het oplossen van conflicten. Het aangepaste besluit gaat in de zomer van 2014 naar de Kamer.

Om een idee te krijgen hoe de nieuwe regels er uit moeten gaan zien heeft AEF de capaciteitsverdeling in diverse Europese landen geïnventariseerd. De buurlanden gebruiken diverse prikkels om het gebruik van het spoor te stimuleren of juist te ontmoedigen.

Paden per vervoerssoort

Duitsland beïnvloedt de capaciteit van het spoornet door treinpaden te verdelen naar vervoerssoort en snelheid. Frankrijk differentieert naar tijdstippen. Zo mogen goederentreinen in de spits niet op alle trajecten rijden. Door de snelheid van de treinen op elkaar af te stemmen,

is een hogere frequentie mogelijk. In Nederland gebeurt dit al op de Betuweroute en op de HSL.

Kaderovereenkomsten

Duitsland en Groot-Brittannië gebruiken kaderovereenkomsten voor meerdere jaren. Het voordeel is dat infrastructuurbeheerders weten wat de vraag is de komende jaren en vervoerders weten wat zij kunnen verwachten. Ook kunnen tarieven voor een langere termijn worden vastgelegd. Treinpaden mogen overigens niet meerjarig worden vergeven van de Europese Unie.

Gebruiksvergoeding

Duitsland varieert de gebruiksvergoeding. Geavanceerde infrastructuur maakt hogere snelheden mogelijk. Hoe beter de spoorbaan, hoe duurder het treinpad. In Frankrijk is een treinpad tijdens de spits en in drukke regio's duurder dan buiten de spits. Zo worden minder belaste lijnen aantrekkelijker, waardoor de capaciteit op de drukke lijnen toeneemt.

En drukke lijnen worden minder belast door een hogere gebruiksvergoeding.

Prestatieprikkels

Prestatieprikkels kunnen de punctualiteit van treinen verbeteren, waardoor ze minder beslag leggen op de capaciteit van het net. In Duitsland krijgen vervoerders een boete als ze veel vertragingen veroorzaken. Ook bestaan er minimumsnelheden om langzame treinen te ontmoedigen.

Prioriteit voor vervoerketen

In Zwitserland heeft personenvervoer in een keten altijd voorrang. De aansluitingen voor de reizigers staan centraal. Zo stimuleert Zwitserland punctueel en storingsvrij ov.

Socio-economisch model

Groot-Brittannië en Zweden gebruiken een socio-economisch model voor de capaciteits-toewijzing. Maatschappelijke en economische belangen worden objectief vastgesteld. De onderliggende keuzes zijn vaak politiek, maar de kosten en baten per treintype liggen vast.

Naar aanleiding van het AEF-rapport heeft Mansveld al bedacht hoe zij de tarieven voor het gebruik van het spoor wil differentiëren:

- een heffing bij capaciteitsgebrek als het spoor overbelast is
 - een heffing voor hoogwaardige trajecten en kortingen voor trajecten met een lagere kwaliteit
 - een bonus-malusregeling bij verstoringen op het spoornet of ter verbetering van prestaties
 - een heffing voor treinen die het milieu belasten
 - een bonus-malusregeling voor het aanhouden van de juiste snelheid
 - differentiatie om de capaciteit voor het personenvervoer op het spoor te vergroten.
- Andersson Elffers en Felix gaat deze suggesties de komende maanden verder uitwerken.

'Geen visie'

Volgens Andersson Elffers Felix mist de spoorsector een samenhangende visie op de inrichting van het spoorsysteem en de bijhorende investeringsagenda. De Tweede Kamer verlangt meer regie van de minister. Een eerste stap is het opstellen van de Lange Termijn Spooragenda. In het kader van de Lange Termijn Spooragenda wil het ministerie van IenM de prestatie-indicatoren voor NS en ProRail op elkaar afstemmen. "Dit moet ook gebeuren met de rest van de ov-keten", vindt AEF. De onderlinge afhankelijkheid in het ov maakt het nodig dat ov-autoriteiten de concessies op elkaar afstemmen. Het reizigersbelang moet daarbij de toetssteen zijn. De minister of staatssecretaris moet als 'systeem-verantwoordelijke' het voortouw nemen, aldus AEF. Staatssecretaris Mansveld erkent het belang van een betere samenwerking in het ov. Ze verwijst daarbij naar de initiatiefgroep 'Samen op reis: Op Stap naar een beter OV' die voorstellen doet voor een betere afstemming in de hele ov-keten. Zelf lijkt de staatssecretaris geen initiatieven te willen ondernemen.

Niet meer, juist minder regels

Nieuwe regels maken de capaciteitsverdeling op het spoor alleen maar ingewikkelder, stelt Maurits van Witsen in een reactie op het rapport van Andersson Elffers Felix (zie pagina 11-12).

De knelpunten in de capaciteitsverdeling die AEF constateert duiden op onvoldoende creativiteit en communicatie. Gelukkig heeft het bureau ook naar de praktijk in het buitenland gekeken. Pijnlijk is de conclusie dat de spoorsector een samenhangende visie op de toekomst ontbeert. Die constatering slaat terug op het ministerie van IenM, dat nauwelijks tot enig initiatief bereid of in staat is. Te snel grijpen beleidsmakers naar de introductie van nieuwe regels die nauwelijks controleerbaar zullen zijn en die de capaciteitsverdeling nog gecompliceerder maken. De eisen die de overheid stelt aan vervoer, veiligheid en milieu, worden steeds hoger. Tegelijkertijd is er steeds minder geld beschikbaar voor de exploitatie en investeringen. Het advies om voorzichtig om te gaan met uitbreiding van de regelgeving is nuttig. Eigenlijk moet het devies zijn: decompliceren, minder, maar wel simpele en heldere regels, meer ad-hoc-overleg tussen de partijen die oog moeten hebben voor het totale effect en niet primair uitgaan van het eigen belang. Maar ja, dat past eigenlijk niet in deze op eigen gewin gerichte maatschappij.

Wat de ontbrekende toekomstvisie betreft, buiten de officiële instanties zijn er ideeën te over. Het hoeft ook niet ingewikkeld te zijn. Stel bijvoorbeeld vast wat maximaal kan worden bereikt op het spoor voor een bepaald bedrag aan investeringen en subsidies in een bepaalde periode, uitgaande van de hoofdwensen van de regering. De overheid moet dan wel te hoge eisen durven loslaten. Zo staat het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) de introductie van hogere snelheden op het spoor (160 à 200 km/

uur) in de weg. De rijksoverheid is doorgeschoten met de eis dat het wegverkeer de spoorbaan niet meer mag kruisen. En over grensoverschrijdend personenvervoer doet het Rijk nodeloos ingewikkeld, terwijl bevorderend bedoelde EU-regels de zaak alleen maar frustreren.

De overheid zou niet alleen een adviseur zoals AEF en de dominante partijen NS en ProRail moeten raadplegen, maar ook andere spoorbedrijven met vernieuwers zoals Frank van Setten. Laat hen vertellen welke wurgende regels, voorschriften en afspraken het spoorvervoer in de weg staan. Het ministerie van IenM en ProRail zouden de regels wat creatiever kunnen naleven. Kijk naar Frankrijk, maar ook naar België. Tussen Gent en Brugge rijden de treinen 160 kilometer per uur terwijl de overwegen daar gewoon zijn gehandhaafd. Waarom moeten we bij een nieuw te bouwen station tussen Zwolle en Kampen, waar alle treinen gaan stoppen, eisen dat er een wegtunnel komt in plaats van een overweg? En het mag wel wat minder met al die studies naar alle mogelijke varianten. Ze verschaffen hooguit werk aan academici en legitimeren de hang naar uitstel van aarzelende politici. Tegen een verdere bureaucratisering in moeten durf en ondernemerschap weer een kans krijgen.



Maurits van Witsen, emeritus hoogleraar openbaarvervoerkunde en spoorwegbouwkunde

OV SAAL - Reizigers op de drukke spoorlijn Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad moeten nog tien jaar geduld hebben. IenM investeert bijna een half miljard euro in de infra zodat er vanaf 2023 in de spits elke tien minuten een trein kan rijden.

Lage Landen Lijn - Infrabel (het Belgische ProRail) heeft Arriva geen toestemming gegeven om al in 2014 op het Belgische spoornet te rijden. Nog niet bekend is namelijk met welk materieel Arriva de verbinding Den Haag-Brussel gaat rijden.

OV-chipkaart - Reizigers kunnen op de particuliere site www.ov-chipkaart-kopen.nl een anonieme OV-chipkaart mét saldo voor reizen bij NS bestellen. Vroeger moest je daarvoor naar de winkel én naar een NS-automaat. De betaling verloopt via iDEAL.

Leegstand - Kantoren bij ov-knooppunten in de Zuidelijke Randstad staan even leeg als kantoren langs de snelweg, blijkt uit onderzoek. En nieuwe kantoren bij nieuwe ov-knooppunten kannibaliseren bestaande kantoren bij bestaande knooppunten.

Ketenkaart - Mobility Mixx heeft de aanbesteding van het Rijk gewonnen om vanaf 2014 voor 50.000 tot 100.000 rijksambtenaren de mobiliteit te regelen met de Mobility Card. Het contract was in handen van NS met de NS-Business Card.

Brussel - Van Amsterdam naar Brussel is de Intercity het sloomst en de auto het snelst, blijkt uit een race van de Jonge Veranderaars. Verder is de Thalys 'erg duur en niet flexibel'. De comfortabele Megabus en Eurolines waren dé grote verrassing en het favoriete vervoer.

Trams - Autofabrikant Mazda en Hiroshima Electric Railway testen een veiligheidssysteem waarbij trams met auto's kunnen communiceren over hun positie en richting. Zo kan een tram automatisch afremmen voor een auto die op de trambaan staat.

Metropool - Na Amsterdam en Rotterdam-Den Haag willen 22 gemeenten in de regio Eindhoven ook metropoolregio worden. De kans bestaat dat de provincie Noord-Brabant de bevoegdheid over het ov in het gebied overdraagt aan de metropoolregio.

Wedstrijd - Tot 25 oktober kunnen er nog verbeteringen worden genomineerd voor de Nationale OV-prijs van Railforum en Movares. De verbetering moet charmant, nieuw en op te schalen zijn en het reizen per ov voor veel mensen plezieriger maken.

Door afschaffing van de subsidie op rode diesel is het rijden met dieseltreinen een stuk duurder geworden. Dat maakt elektrificatie van dieselspoorlijnen aantrekkelijker. Na elektrificatie van Zwolle–Kampen wordt de exploitatie al gauw een half miljoen euro per jaar goedkoper.

Elektrificatie regiospoor loont

GASTAUTEUR HENK DOEKE VAN WAVEREN

Een gezelschap van vervoerders, ov-autoriteiten, inframanager en adviseurs boog zich 26 september over 'het spoor in 2063'. Aanleiding was de vijftigste verjaardag van adviesbureau Goudappel Coffeng. Over een van de gespreksonderwerpen was vrijwel iedereen het eens: de elektrificatie van regionaal spoor is kansrijker dan ooit.

Regionaal spoor is van bijzaak hoofdzaak geworden. Waar het Rijk en NS het regionale spoor vooral zagen als onrendabel, zien de provincies sinds de decentralisatie in 1998 de spoorlijnen als ruggengraat van het ov en als kapstok voor ruimtelijke ontwikkelingen. Het voorzieningenniveau is verbeterd, de frequenties zijn toegenomen, materieel en stations vernieuwd. Het resultaat is een toename van het aantal reizigers. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid verwachtte in 2009 dat het vervoer tot 2020 groeit met 35 tot 55 procent. Die verwachting is nog steeds reëel.

Vijftien van de 21 regionale spoorlijnen zijn diesellijnen. Dat is historisch zo gegroeid, maar verre van wenselijk, want elektrische lijnen zijn goedkoper in de exploitatie. De kosten voor het energieverbruik van regionale elektrische treinen zijn al gauw 50 procent lager dan van vergelijkbaar dieselmaterieel. Het aanschaffen of leasen van elektrisch materieel is 10 tot 20 procent goedkoper. En ook de onderhoudskosten liggen ruim 30 procent lager.

Dieseltreinen stoten schadelijke stoffen uit en veroorzaken meer geluid en bodemverontreiniging. Sinds de overheid dit jaar de subsidie op rode diesel heeft afgeschaft is een liter diesel ruim 20 procent duurder geworden. En aangezien diesel sterk drukt op de exploitatie zijn energiezuinige elektrische treinen al gauw 15 tot 20 procent goedkoper te exploiteren.

Dat prijsverschil is nu vooral een kans. Overstap-

pen op elektrische tractie vergt weliswaar een eenmalige investering, maar voor drukke lijnen is deze investering terug te verdienen binnen de levensduur van de infrastructuur. Recente doorrekeningen op de lijnen Zwolle–Enschede en Zwolle–Kampen laten dit zien. Het beste moment voor de elektrificatie is een wisseling van concessie waarbij vaak nieuw materieel wordt ingezet. Op drukke regionale verbindingen komt elektrificatie optimaal tot zijn recht. De treinen trekken sneller op en kunnen dus meer stations bedienen. Hier liggen kansen voor bijvoorbeeld Leeuwarden–Groningen, Nijmegen–Roermond en Arnhem–Doetinchem.

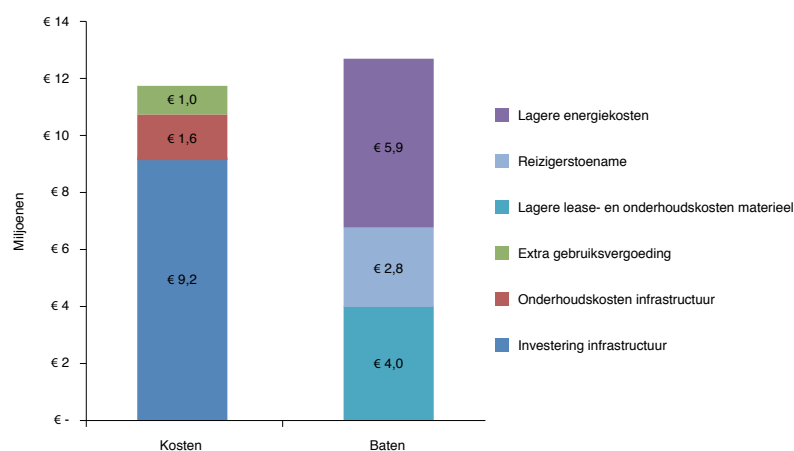
Zwolle–Kampen

De provincie Overijssel doet onderzoek naar de toekomst van de Kamperlijn. Het uitbouwen van de treinverbinding is een van de opties. Een mogelijk eerste stap is elektrificatie en toevoeging van de halte Stadshagen. Met die extra stop kan één elektrische trein nog steeds binnen een half uur heen en weer rijden tussen Zwolle en Kampen.

Vóór het afschaffen van de rode diesel vielen de kosten van elektrificatie van de Kamperlijn – gerekend over 40 jaar – 1,6 miljoen euro hoger uit dan de baten. Na afschaffing van de dieselsubsidie vallen de baten hoger uit. Het positief saldo van het project is over de volledige looptijd 0,9 miljoen euro.

Op minder drukke regionale lijnen is elektrificatie niet rendabel; de terugverdientijd valt buiten de levensduur van de infrastructuur. Daar kunnen dus het beste dieseltreinen blijven rijden, tegen weliswaar hogere exploitatiekosten. Als dergelijke gaten in de exploitatie niet structureel worden gedicht kan de kwaliteit van het spoorvervoer onder druk komen te staan.

Bij elektrificatie van Zwolle–Kampen zijn de baten (12,7 miljoen euro) hoger dan de kosten (11,8 miljoen). Het positief saldo van het project – gerekend over 40 jaar – is 0,9 miljoen euro.



Netto Contante Waarde

De belangrijkste kosten en baten van elektrificatie hebben we in een quick scan inzichtelijk gemaakt. Om de eenmalige investering in de infrastructuur en de jaarlijks terugkerende bedragen onderling te kunnen vergelijken is voor terugkerende kosten en baten de Netto Contante Waarde (NCW) voor 2013 bepaald. Hierbij zijn we uitgegaan van een interne rentevoet van 5,5 procent en een levensduur van 40 jaar.



Henk Doeke van Waveren is adviseur spoor en ov bij Goudappel Coffeng



Bus 48

Over het openbaar vervoer wordt veel gesproken en nagedacht. Bovenal wordt er veel aan gerekend. Gerard van Kesteren schreef ooit een heel mooi en dik boek over de geschiedenis van het openbaar vervoer. Begin jaren zeventig van de vorige eeuw was al uitgekend hoe het Amsterdamse openbaar vervoer veel beter zou kunnen worden onder de titel 'Lijnen voor Morgen', een plan waarvan het grootste deel echter nimmer is uitgevoerd. In het heden ontsluit OV-Magazine op journalistieke wijze het openbaar vervoer. Zelf heb ik jarenlang nagedacht over de vraag hoe het openbaar vervoer versterkt kan worden met light rail. Recentelijk vragen velen zich af of het openbaar vervoer in de hoofdstad er beter van wordt als de aloude tram 25 wordt opgeheven.

Kortom er zijn heel veel manieren om openbaar vervoer te beschouwen. Maar het beste is toch om er gewoon gebruik van te maken. Ik nam in Amsterdam op een doordeweekse dag tegen het eind van de middag bus 48 van halte Barentzplein naar het Centraal Station. Tot mijn opperste verbazing blijkt de halte een ruïne. Het frame is geheel verbogen waardoor het toch al krappe perronnetje nog minder ruimte biedt voor de wachtende passagiers. Een rood-wit geblokt lint wappert alle kanten uit. Klinkers ontbreken in de bestrating. Gebroken glas ligt overal. Het raam van de reclamevitruine is half open en steekt uit over het fietspad. Een fietser moet uitwijken. Maar daar komt de bus.

Ik stap in, de bus draait de rijbaan op, om vrijwel meteen weer tot stilstand te komen. Er staat een file. De buschauffeur bevestigt desgevraagd mijn bange vermoedens. Het is inderdaad de dagelijkse file, die reikt tot aan het Centraal Station. Elke dag staat bus 48 daar in, terwijl de weg gloednieuw is. Ruim twee jaar is gewerkt aan de nieuwe inrichting van de weg. De herprofilering is net op tijd gereed gekomen, zodat de feestelijkheden voor de troonswisseling in het tegenover liggende water luister bijgezet konden worden. De kapotteabri is uiteraard een incident, maar het nieuwe profiel waarin geen rekening met bus 48 blijkt gehouden, is dat allerm minst.

Dit verhaaltje over bus 48 symboliseert het probleem van het Nederlandse openbaar vervoer. In wezen wordt dat openbaar vervoer niet belangrijk gevonden, zelfs niet in Amsterdam waar goed ov voor een leefbare en economisch gezonde stad van evident belang is. Waar de herontwikkeling van het waterfront de komende jaren nog belangrijker wordt dan het al was, waar ooit een metrolijn was gepland (echt waar, van Sloterdijk langs de IJoever naar Centraal Station) daar moeten we het nu doen met bus 48, die over zijn gehele traject niet meer dan luttele meters vrije baan bezit. En dat binnen afzienbare tijd ook nooit zal krijgen, omdat er geen plan is om dat te doen, omdat de recente herprofilering van de weg volledig in het teken van de auto heeft gestaan, omdat het openbaar vervoer op de keper beschouwd niet echt belangrijk wordt gevonden.

Ruim twaalf weken later loop ik weer langs de halte. De ruïne is uiteraard verdwenen, maar een nieuweabri laat nog op zich wachten.



Rob van der Bijl



1300 fietsers per kwartier

De combinatie fiets-openbaar vervoer is voor veel steden dé oplossing om de centra bereikbaar te houden. Utrecht heeft de ambitie om dé ov- en fietsstad van Nederland te worden. Er is nog een lange weg te gaan. “We weten niets van de fiets.”



AUTEUR PIEN HEUTS FOTO'S CHRIS PENNARTS

Een lange stroom reizigers spoedt zich via de voetgangerstunnel onder Utrecht Centraal naar de uitgang. Het is maandagochtend. De spits is in volle gang. Een man met een vouwfiets stoort zich niet aan de geërgerde blikken van andere forenzen. "Als je met een vouwfiets reist, ontwikkel je al gauw een olifantenhuid", zegt hij. "De boze blikken die ik krijg als ik in en uit de trein stap – alsof het een misdaad is. Maar ik ben dadelijk in minder dan een kwartier op mijn werk en heb geen gedoe met overvolle fietsenstallingen." Op het Smakkelaarsveld, de centrumzijde van het station, leiden verkeersregelaars in fluorescerende pakken het fietsverkeer door de bouwput. Het scheelt dat de sneltram wegens de sloop van oude stationsgebouwen en de nieuwbouw van de OV-terminal is verplaatst naar de Jaarbeurszijde.

Datzelfde geldt voor de streekbussen. Toch is het een chaos. Een onafgebroken stroom fietsers jaagt over de smalle tijdelijke fietsroute richting station. Een tegengestelde golf beweegt zich richting centrum. Opvallend veel armen worden uitgestoken. Fietsers die de doorgaande route willen kruisen staan minutenlang te wachten. Bij de tijdelijke stoplichten van de Catharijnesingel, waar in 2018 weer water doorheen stroomt, ontstaat een meterslange fietsfile.

Utrecht heeft het hoogste fietsgebruik van de vier grote steden, blijkt uit cijfers van Mobiliteitsonderzoek Nederland. Op afstanden tot 7,5 kilometer heeft de fiets een aandeel van 36 procent. Amsterdam komt met 33 procent op de tweede plaats, gevolgd door Den Haag met 25 procent. Rotterdam sluit de rij met 23 procent. De grote drie hebben door hun stedelijke railnetten een hoger ov-aandeel dan Utrecht. Omdat deze steden qua oppervlak veel groter zijn, concurreert het ov er maar gedeeltelijk met de fiets. In het compacte Utrecht zijn de afstanden relatief klein. De drukste route dwars door de binnenstad van het station naar universiteitscomplex De Uithof telt doordeweeks dagelijks tussen de 20.000 en 25.000 fietsers. Enorme fietsstromen in een beperkte historische binnenstad. Ook de bussen zitten propvol. De druk op het ov-systeem is groot. De Uithoflijn – een tramverbinding tussen het station en De Uithof – zal in 2018 aan een dringende vervoerbehoefte voldoen. Utrecht ziet Randstadspoor en verdere vertramming van het hov als basis voor het ov-systeem. Naast het ov speelt de fiets een belangrijke rol als voor- en natransport.

Urgentie

De inspanningen die de gemeente Utrecht en Bestuur Regio Utrecht verrichten om het fietsgebruik te stimuleren en de omstandigheden te verbeteren, zijn geboren uit de behoefte de stad leefbaar en aantrekkelijk te houden. En uit pure noodzaak. Ruim 67 miljoen euro is vrijgemaakt om van Utrecht 'dé fiets en ov-stad van Nederland' te maken. In het programma 'Bereikbaarheid en Luchtkwaliteit' is een deelprogramma 'Fiets' opgenomen. "De urgentie om het fietsgebruik te bevorderen is groot", zegt Christien Rodenburg, adviseur mobiliteitsbeleid van de gemeente Utrecht. "Het aantal inwoners in zowel de stad als regio – nu elk 300.000 – blijft toeneemen. Dan moet je slim omgaan met mobiliteit. Daarom zetten we niet alleen in op hoogwaardig ov, maar zeker ook op de fiets. De fiets is stil, schoon, goedkoop en neemt weinig ruimte in. Daarnaast is fietsen ook gezond en leuk."

Slimme oplossingen

Dit voorjaar organiseerde Keypoint Consultancy samen met Regio Twente en Enschede een conferentie over de positie van de fiets in het mobiliteitsbeleid. "De opkomst was verrassend groot", vertelt adviseur Cees Bakker. "Veel gemeenten zijn druk met het ontwikkelen en monitoren van hun fietsbeleid. Fietsnelwegen zijn in opkomst. Zeker voor woon-werkverkeer met de elektrische fiets. Maar tegelijkertijd is er weinig financiële ruimte om dure bruggen of fietstunnels aan te leggen. Slimme maatregelen maken grote infrastructurele investeringen soms overbodig. Vaak zijn ze van het autoverkeer gekopieerd. In Amsterdam is op drukke routes een groene golf voor fietsers geïntroduceerd. Zwolle heeft deze zomer een innovatieve fietsrotonde opgeleverd, waar fietsers rondom kunnen rijden, terwijl auto's alleen rechtdoor mogen." "Informatiesystemen die naar beschikbare fietsparkeerplaatsen verwijzen zijn ook nieuwe ontwikkelingen. Geen PRIS voor auto's, maar FRIS: Fietsparkeer Route Informatie Systeem. Op dit moment werken we aan een concept om fietsers prioriteit te geven bij verkeerslichten. Als een fietser vaker dan bijvoorbeeld twee keer per week wordt 'gezien' krijgt hij eerder groen. Herkenning kan met behulp van de mobiele telefoon door bluetooth of wifi. Allemaal slimme oplossingen die de doorstroming en de veiligheid van het fietsverkeer verbeteren." Volgens Bakker komen landen als Denemarken en Duitsland, Nederland langszij als het om het verbeteren van fietsvoorzieningen gaat. "Nederland was vroeger het Utopia. Nu is het een referentiepunt. Het is goed dat er nu weer vaart komt in fietsmaatregelen. Er gebeurt weer van alles."

Een gele lijn leidt de fietser door de bouwwerkzaamheden richting binnenstad. Overal staan routebordjes. Maar de talrijke forenzen en studenten die deze ochtend naar hun bestemming fietsen, kennen de route blindelings. In een lange file gaat het langs het nieuwe Muziekpaleis, over de Lange Viestraat, langs het Neude, richting Janskerkhof. Het krappe fietspad is overvol. De stoep ernaast is gevuld met fietsklemmen. Op de hov-baan in het midden zoeven bussen af en aan. De fiets heeft de laatste jaren ook in Utrecht veel te weinig aandacht gehad, zegt Otto van Boggelen van Fietsberaad, het kenniscentrum voor fietsbeleid. "Er is veel geïnvesteerd in het openbaar vervoer, prioritering voor hov, rotondes en groene golven voor auto's; de flexibele fietser moest zich maar zien te redden. Die klaagt niet. Nu het aantal

fietzers de laatste jaren toeneemt en er capaciteitsproblemen in de stationsgebieden en binnensteden ontstaan, maken steden een inhaalslag.”

Het fietsverkeer in en rond Utrecht moet verder groeien door fietsers alternatieve routes aan te bieden, snelfietsroutes te ontwikkelen, parkeervoorzieningen uit te breiden, een leenfietsstelsel te introduceren vanaf stations en grote P+R-terreinen, bestaande fietspaden aan te passen en doorstroming en bewegwijzering te verbeteren. “We pakken nu onze top-5 van meest gebruikte fietsroutes aan”, vertelt Christien Rodenburg van de gemeente. “Dan gaat het om het verbreden van fietspaden, realiseren van rood asfalt, maken van aparte fietsstroken en opstelplaatsen bij stoplichten en waar mogelijk geven we voorrang aan fietsers. Ook proberen we samen met BRU de routes in de stad te laten aansluiten op de regionale snelfietsroutes. Met de opkomst van de elektrische fiets verwachten we een toename van het woon-werkverkeer.”

Fietsverkeer spreiden

Aan de oostzijde van het station, waar het taxiplatform inmiddels is gesloopt en stadsbussen op een tijdelijke locatie staan opgesteld, wijzen ronde rode bordjes met een fiets richting de Herenroute. Deze fietsroute via Mariaplaats en Springweg dwars door de oude binnenstad dient als alternatief voor de drukte bij Vredenburg en sluit in Utrecht-Oost aan op de hoofdroute richting De Uithof. Het is rustig op deze route die op sommige stukken is gemarkeerd met rode bollen op de weg.

Rodenburg erkent dat Utrecht veel maatregelen neemt die nog niet altijd bekend zijn bij het fietsende publiek. Via enquêtes probeert de gemeente daar nu achter te komen. “We proberen de hoofdroute zoveel mogelijk te ontlasten en het fietsverkeer te spreiden. Als in 2015 station Vaartsche Rijn klaar is, zal dit een belangrijk ov- en fietsknooppunt worden. Reizigers uit de richting Den Bosch en Arnhem kunnen daar overstappen op fiets, light rail of bus. Daarnaast

proberen we forenzen te verleiden vanaf station Bunnik of Lunetten met de fiets naar De Uithof te gaan. Dat ontlast Utrecht Centraal enorm.”

Een sluit fietsers verplaatst zich langs het Janskerkhof richting Lucasbrug. De Schouwburg aan de linkerkant kondigt de Nederlandse Filmdagen aan. Bij het drukke kruispunt met bussen, auto's, fietsers en voetgangers, slaat een klein deel van de fietsers rechtsaf over een aparte strook. Het overgrote deel gaat rechtdoor, richting Wilhelminapark. Omdat hier een aantal scholen en kinderopvangcentra zit hebben zich nu ook ouders met bakfietsen en zelfstandig fietsende kinderen in de file gemengd. Het stoplicht staat op groen. De gemeente heeft het onlangs aangepast. Het springt nu twee keer zo vaak op groen als ervoor. Verderop, halverwege de Nachtegaalstraat, ontstaat een fietsfile van zeker acht winkelpuilen lang. Voor de Albert Heijn staat een vrachtwagen te lossen. Half op het fietspad. De AH-medewerker probeert met zijn steekwagen

Fietsen en bus op het Smakkelaarsveld.



de laadklep van de vrachtwagen te bereiken. Tevergeefs. Boze fietsers passeren hem links en rechts. Om even later in een volgende file voor het stoplicht bij de Maliebaan te stranden.

1300 per kwartier

Herbert Tiemens, die zich namens Bestuur Regio Utrecht bezighoudt met het ontwikkelen van fietsbeleid in stad en regio, heeft op dit beruchte punt eens staan turven. Negentig fietsers kunnen in een keer door het stoplicht, weet hij. In de spits passeren hier 1300 fietsers per kwartier. "Utrecht is een drukke fietsstad", beaamt Tiemens. "Op één ov-knooppunt in het hart van het land komt alles bij elkaar. Andere grote steden hebben meerdere Intercitystations in het centrum, waardoor de reizigersstromen meer gespreid zijn."

Tiemens pleit voor meer ruimte voor de fiets. Van oudsher is vooral op de bus gemikt, weet hij. Terwijl het fietsverkeer zo'n beetje verdubbelt. "Het werd hoog tijd om maatregelen te nemen. De fietser heeft er veel te lang bij gebungeld. In tegenstelling tot bijvoorbeeld Groningen dat in de jaren zeventig al voor de fiets en het ov koos, gaan wij nu pas echt beleid maken." En beleid moet je baseren op data en onderzoek. "We weten bijna niets van de fiets", zegt Tiemens. "We proberen nu alle reisbewegingen inzichtelijk te maken en dus ook te meten waar en in welke omvang fietsers zich verplaatsen. Pas dan weet je welke investeringen zin hebben. Wordt het een brug of een tunnel of gewoon een aangepast stoplicht. Of een losverbod in de spits", oppert hij voorzichtig.

Daar is Otto van Boggelen van Fietsberaad het helemaal mee eens. "In de spits moet er echt meer aan verkeersmanagement worden gedaan. De verwerkingscapaciteit moet toenemen. Misschien door fietsers vaker op de rijbaan toe te laten of net als in Denemarken spitsstroken voor fietsers aan te leggen, ten koste van de automobilist."

Het is kwart voor negen. Een groot deel van de fietsers stoort zich niet aan de lange rij wachten voor het rode stoplicht bij de Maliebaan en steekt via de stoep de lommerrijke baan over. Een telefonerende fietser rijdt bijna twee voetgangers omver. Van rechts ritst de eerder genoemde Herenroute in. Op de Burgemeester Reigerstraat neemt het legioen fietsers de gehele rijbaan in beslag. De fietsstrook is te smal en vaak bezet door lossende vrachtwagens. Eind jaren negentig vond hier een mislukt experiment met de eerste fietsstraat van Nederland plaats. Auto's waren er slechts te gast. De voor 600.000 euro aangelegde fietsstraat moest al gauw wegens gevaarlijke situaties worden ontmanteld.



Een grote stroom fietsers steekt de Catharijnesingel over richting het centrum.



Tijdelijke fietsroutes bij Vredenburg.



De Herenroute ter hoogte van de Nieuwegracht.



Wilhelminapark net na de spits.



Omleiding wegens werkzaamheden. Prins Hendriklaan.

Fout parkeren

Een van de speerpunten van het fietsbeleid in Utrecht is het parkeren. In de binnenstad heeft de gemeente een aantal nieuwe stallingen geopend. Ook is het aantal fietsklemmen fors uitgebreid. Er wordt naar leegstaande en vrijkomende panden gekeken om deze als fietsenstalling in te richten. Winkels als Albert Heijn en Ekodrome hebben inpandige fietsenstallingen, zodat de stoep vrij blijft voor de voetganger. Ook zijn er mobiele stallingen tijdens piekuren. En er is extra geld vrijgemaakt om het fietsparkeren te handhaven. "Als mensen weten dat hun fout geparkeerde fiets wordt verwijderd, letten ze beter op", zegt Christien

Rodenburg. Dat er streng wordt gehandhaafd is te zien op het Vredenburg, waar een gemeenteambtenaar toekijkt als de firma Agterberg talloze fietsen op een vrachtwagen laadt. "Tja, dit is een taxi-standplaats", zegt ze tegen een man die nog net zijn fiets kan weghalen. "Wist ik niet", zegt hij, terwijl hij zijn zoonnetje in het fietsstoeltje tilt.

Op Utrecht Centraal zijn tijdens de verbouwing tijdelijke stallingen gerealiseerd. Gezien het grote aantal fietsen dat buiten stallingen en klemmen staat, lijkt het aanbod onvoldoende. Veel fietsen zijn voorzien van een blauwe sticker die een maximale parkeertijd oplegt. Binnen 28 dagen worden de fietsen als weesfietsen aangeduid en verwijderd. De fietsparkeerproblemen zouden met de oplevering van de nieuwe OV-terminal in 2016 deels tot het verleden moeten behoren. Een fietsvrij maaiveld is de toekomst, met ondergronds stallingen voor totaal 22.000 fietsen. "Met een groeiend aantal reizigers dat de fiets als voor- en natransport gebruikt, lijkt me dat aan de krappe kant", zegt BRU-medewerker Herbert Tiemens. "Terwijl er ruimte genoeg is. De gemeente bouwt een nieuwe fiets- en voetgangersbrug over de sporen, de Rabobrug, die de oost- en westzijde van het station met elkaar verbindt. Boven de sporen ligt anderhalve hectare ruimte braak. Waarom daar geen stalling bouwen, grenzend aan de fietsbrug? Dat zijn ze in Zaansstad aan het onderzoeken. Laatst in Denemarken zag ik ook zo'n oplossing." Het stallingsbeleid zoals dat nu op stations wordt uitgevoerd, is Tiemens een doorn in het oog. Wat hem betreft zouden de stallingen uit de spoorconcessie moeten worden gehaald. Gemeenten en regio zouden met BDU-gelden de regie moeten nemen. "Dat is in Houten gebeurd. Daar zijn nu twee ruime door de gemeente geëxploiteerde stationsstallingen die voldoende capaciteit bieden."

Na de chaotische Burgemeester Reigerstraat komt het groen van het Wilhelminapark in zicht. In een fors tempo spurt de stroom fietsers langs Wilhelmina die met rode verf is besmeurd. Een eindje verderop, richting Rietveld Schröderhuis, werken stratenmakers aan een fietsstraat. Over een kilometer lengte wordt de Prins Hendriklaan in twee smalle rijbanen met een brede middenstrook verdeeld. Het autoverkeer is slechts te gast en mag niet harder dan 30 kilometer per uur. De fietsstraat moet ruimte geven aan de 12.000 fietsers die hier dagelijks het laatste stukje naar De Uithof nemen. "Kostbaar geintje van 800.000 euro", zegt de kaasboer op de hoek cynisch.

naam en leeftijd / Rikus Spithorst (54)
woonplaats / Amsterdam
functie / voorzitter
organisatie / Maatschappij Voor Beter OV
in het ov sinds / 1998

Rikus Spithorst

Wat heeft u met het ov?

Het in korte tijd vervoeren van veel reizigers en de daar bijbehorende techniek vind ik leuk. Maar ik ben geen treintjesgek.

Wat is uw grootste genot in het ov?

Leuke medereizigers.

Wat is het beste ov van Nederland?

De treinen van Arriva in de noordelijke provincies.

Wat is het beste buitenlandse voorbeeld?

Fijnmazig busnet in Sri Lanka.

Wie bewondert u het meest in het ov?

Adrie Bolier, die een grote rol speelde in het omturnen van het GVB in een fatsoenlijk bedrijf. Hij is onterecht afgeserveerd.

Hoe kijkt u nu terug op uw column over Femke Halsema?

Het OM oordeelde dat uit de manier waarop die column was geschreven voldoende duidelijk bleek dat er geen moorddadige intenties waren en dat het de rol van de columnist is politici aan te spreken op hun uitlatingen. Spithorst-Halsema: 1-0. De affaire heeft mij veel verdriet gebracht, maar ook geleid tot de komst van Voor Beter OV.

Als Rover u weer zou vragen als woordvoerder, zou u dat dan doen?

Geen sprake van. Ik schreef de columnreeks waar het Halsema-verhaal deel van uitmaakte met expliciete toestemming van het bestuur. Dat ik mijn eigen 'ontslag' op teletext moest lezen, vind ik onvergeeflijk.

Heeft u de 'Maatschappij Voor Beter OV' opgericht om toch woordvoerder te kunnen blijven?

Nee. Ik hoorde van veel kanten dat mijn rol node

werd gemist, er werd hulp bij het oprichten van een nieuwe club aangeboden en ik vond zelf ook dat mijn klus in het ov nog niet was geklaard.

Is het prettig om geen rekening meer te hoeven houden met leden?

In plaats van leden hebben wij sympathisanten, ongeveer 400. Daarnaast functioneert een denktank met 15 knappe koppen, en bepaald geen jaknikkers. Die mensen houden mij scherp. Het is wel prettig om geen gesprekspartners te hoeven sparen omdat ze ook subsidieverstrekker zijn.

Wat is uw imago?

Lastig om dat over jezelf te zeggen. Ik schat: deskundig, vaak opbouwend, streng-voor-het-goede-doel, eerlijk. Soms wel wat ongenueanceerd, maar altijd om de reiziger te dienen en niet om de vervoerder te pesten.

Wat is het verdienmodel of waar leeft u van?

Voor Beter OV is low-budget en wordt gefinancierd uit donaties van reizigers. De partners (zeg maar bestuursleden) passen het tekort bij.

Wat is het grootste succes van Voor Beter OV?

Nadat wij hadden gewobt over de punctualiteit van de RET (tram en bus minder dan 50 procent op tijd) is het veel gebruikelijker geworden dat vervoerders hun punctualiteitscijfers moeten publiceren. Ook is onder druk van ons het stopzetten van de automatische incasso voor de chipkaart voor de reiziger sterk vereenvoudigd. Verder schijnt het dat opmerkingen van ons worden ingebed in de nieuwe NS-concessie.

Welke drie dingen moeten snel verbeteren in het ov?

- Fatsoenlijke zitplaatskansen door voldoende aanbod.

DE AUTORITEIT



- Een einde aan onredelijk en onhandig chipkaartgedoe.
- Het ov moet veel betrouwbaarder en de reisinfo bij verstoringen moet beter.

Wat zou u veranderen als staatssecretaris van lenM?

Ik zou een betere scheiding tussen het ministerie van lenM en het ministerie van Financiën afdwingen. In het Fyra-dossier zien we dat feitelijk niet Wilma Mansveld, maar Jeroen Dijsselbloem de dienst uitmaakt. Dat zal voor de hoofdrailnetconcessie niet anders zijn.

Over vijf jaar ...

Ben ik nog steeds de voorzitter van de nog steeds invloedrijke Maatschappij Voor Beter OV en zie ik tevreden dat het ov fors is verbeterd, niet in de laatste plaats door suggesties die wij aandragen.



Met een beperking op reis

Onverwacht hoge drempels, onvindbare geleidelijnen en een kaartautomaat waar je niet bij kunt. Wie met een beperking reist, zal zo af en toe wat moeten incasseren. De afgelopen jaren is veel verbeterd, maar de aanpassingen gaan minder snel dan gepland. Vooral gemeenten lopen achter op schema.

GASTAUTEUR KAROLIEN VAN WIJK FOTO JAN LANKVELD

Om met de samenleving mee te kunnen doen, moet je wel ergens kunnen komen, vindt Fini de Paauw, voorzitter van de Algemene Nederlandse Gehandicapten Organisatie (ANGO) en voorzitter van de CG-Raad, de Chronisch zieken en Gehandicapten Raad. Voor veel Nederlanders betekent eropuit gaan een telefoontje naar de taxicentrale. Ondertussen doen overheden en vervoerders hun best om het ov toegankelijker te maken. Met knielende bussen, opgehoogde haltes en toegankelijke treinen is al een flinke slag gemaakt.

Marieke van Gastel zit in een elektrische rolstoel en reist regelmatig met bus en trein. "Ik merk echt wel dat overheden hun best doen om haltes toegankelijk te maken, maar buschauffeurs zijn soms te lui om mij mee te nemen. Ik heb al meerdere keren meegemaakt dat een bus niet stopte of voor mijn neus wegreed." Voorlopig gebruikt ze de AWBZ-taxi om naar haar werk te gaan.

Ine Tan, ook rolstoelgebruikster, gebruikt nu de Regiotaxi. "Dat gaat echt vaak mis. Maar ik heb blijkaar zoveel heisa gemaakt dat ze me weer

netjes behandelen." Als ze hoort dat er steeds meer bussen en treinen wel toegankelijk zijn, wordt ze enthousiast. "Toch maar weer eens proberen. Ik vind treinreizen gezellig. En ik ga die aangepaste bushalte die bij mij voor de deur komt zeker een keer gebruiken. Ik ben nog nooit met de bus geweest."

Ook een ogenschijnlijk onschuldige beperking als slechthorendheid maakt reizen met het ov lastiger. Een paar forumposts van de zelf slechthorende OV-Magazine-journalist leiden tot een

storm van reacties. Vrijwel iedereen vindt de stationsomroep onverstaaenbaar. “Daar luister ik niet meer naar, dat is verspilde energie”, schrijft iemand. Dat er steeds meer informatie in tekstvorm verschijnt wordt wel gewaardeerd, totdat er een scherm uitvalt. “In de treinen hangen schermen, zet ze dan ook aan”, post een verontwaardigde studente. De NVVS, de Nederlandse Vereniging voor Slechthorenden, is zelfs een handtekeningactie begonnen om de service- en alarmzuilen op de stations toegankelijker te maken. Die werken op basis van spraak en zijn onbruikbaar voor wie slecht hoort.

Wmo-vervoer

Finis de Paauw, voorzitter van de ANGO en de CG-Raad vraagt zich af waarom het ov niet sneller toegankelijker wordt. “De wegbeheerders zijn nu bezig om bushaltes aan te passen. De provincies liggen goed op schema, maar de gemeenten blijven achter. Dat verbaast me, want zij moeten het Wmo-vervoer betalen. Als ik met mijn rolstoel in de bus kan, scheelt dat de gemeente enorm veel geld. Natuurlijk blijft er een groep die niet met het ov zal kunnen reizen. De norm moet zijn: ‘met het ov als het kan, aangepast als het moet’.

Amsterdam is een van de gemeenten die achterloopt met het toegankelijk maken van haltes, beaamt Jasper Hink, beleidsmedewerker bij de Stadsregio Amsterdam. De stadsregio heeft de haltes aan provinciale wegen al wel aangepast en maakt werk van toegankelijke informatie tijdens de reis.

De provincie Zeeland stopte zelfs een tijdje met het toegankelijk maken van haltes. Beleidsmedewerker Fred Witteveen: “Het woud van regeltjes over toegankelijke haltes is zo onduidelijk dat we

in overleg met belangenorganisaties een Zeeland-norm hebben ontworpen. Bij de nieuwe aanbesteding vragen we volledig rolstoeltoegankelijke bussen uit. Voor slechthorenden zijn geen wettelijke eisen, dus laten we verbeteringen voor die doelgroep aan de vervoerder over.”

Rolstoelen

Veel aandacht gaat uit naar rolstoelgebruikers. Syntus zet zich echter ook in voor mensen met andere beperkingen. Woordvoerder Petra Wessels: “We hebben een toegankelijke website voor mensen met een visuele beperking. En de stem van de omroepberichten in de bus is afgestemd op slechthorenden. Maar over welke elektrische rolstoelen precies mee mogen is de wetgever niet duidelijk. Wij vertrouwen op het eigen inzicht en de servicegerichtheid van de chauffeurs.”

Ook NS kijkt naar een breed scala aan beperkingen, variërend van de OV-chip Pluskaart voor mensen met een visuele beperking tot pictogrammen voor mensen die moeite hebben met informatieverwerking. “Er staat nog veel op stapel”, zegt NS-perswoordvoerder Edwin van Scherrenburg. “De assistentieverlening op stations is recentelijk uitgebreid naar een 24-uurdienst. We gaan de vooraanmeldtijd inkorten en het aantal stations met assistentieverlening uitbreiden. Onze vuistregel is dat iedereen die zelfstandig naar de bibliotheek kan, ook met de trein moet kunnen reizen.”

Contact met doelgroep

NS neemt de maatregelen voor eigen rekening en in overleg met andere partijen. Van Scherrenburg: “We hebben elke dag contact met de doelgroep; met klanten bij de assistentieverlening, met de CG-Raad en de Oogvereniging. We betrekken hen

actief bij het testen van bijvoorbeeld kaartautomaten. Afgelopen jaar hebben we onderzoek gedaan onder klanten met diverse beperkingen. Als er klachten zijn, bekijken we wat we kunnen doen.”

Syntus betrof een gehandicaptenorganisatie bij de aankoop van nieuwe bussen in de concessie Twente. Het resultaat is een bus met een lage vloer, twee rolstoelplaatsen en een elektrische oprijplank. “Bij de aanbestedingen wordt toegankelijkheid uitgevraagd”, zegt woordvoerder Wessels. “Wij nemen dit als vervoerder graag over. In overleg met de opdrachtgever wordt dan nog het een en ander geoptimaliseerd.”

Overheden spreken de doelgroepen via het Rocov, het regionale reizigersplatform, maar raadplegen ook eigen klankbordgroepen. Zo maakt Jasper Hink van de Stadsregio Amsterdam gebruik van een reizigerspanel waarin diverse handicaps zijn vertegenwoordigd. Hij spreekt de panelleden regelmatig. “Zij hebben bijvoorbeeld geholpen om bestekseisen voor knielende bussen op te stellen.”

Finis de Paauw denkt dat er nog veel winst valt te halen uit contact met de doelgroep. “Bij projecten waar vanaf de tekentafel al rekening wordt gehouden met mensen met een beperking, hoeft je later als overheid geen dure aanpassingen meer te doen. Zet meteen ervaringsdeskundigheid in. Ik hoor nog te vaak: ‘we hebben een ambtenaar die er wel verstand van heeft’.

Meer reizigers

Tot nu toe hebben de aanpassingen in het ov nog niet veel nieuwe reizigers opgeleverd. De Stadsregio Amsterdam evalueert steekproefsgevijs hoeveel mensen met een beperking het ov gebruiken. “We tellen nu ongeveer drie rolstoelgebruikers per maand, vroeger was dat er een.



Gelijke behandeling

De Wet gelijke behandeling chronisch zieken en gehandicapten geldt sinds mei 2012 ook voor het ov. Reizigers met een beperking moeten met het reguliere ov kunnen reizen en zo nodig assistentie krijgen van het personeel. Uit de wet vloeit een aantal deadlines voort. Zo zijn sinds 2012 alle metro's en 98 procent van de bussen toegankelijk. In 2015 moeten de metrohaltes en in 2016 minstens 46 procent van de bushaltes zijn aangepast. In 2016 zijn de treinstations aangepast voor visueel en auditief beperkten. In 2020 is 70 procent van de treinstations toegankelijk. In 2025 moeten de Sprinters zijn aangepast en in 2030 de overige treinen.

De doelgroep ‘mensen met een beperking’ is groot en divers. Zo zijn er ongeveer 432.000 mensen met een visuele beperking, 359.000 mensen met een auditieve beperking, 90.000 mensen met een autistische stoornis, 2,25 miljoen mensen met een verstandelijke beperking en 687.000 mensen die een hulpmiddel nodig hebben om vooruit te komen. Het merendeel van deze mensen reist nu nog per Regiotaxi en Valys. Uit eerder onderzoek van onder andere het KpVV blijkt dat een aanzienlijk deel van de Regiotaxireizigers goed met het ov kan reizen.

We tellen wel veel meer kinderwagens in de bus. Of er meer rollators meegaan weet ik niet, dat zouden we ook eens moeten bekijken.” NS ziet dat er steeds meer klanten een beroep doen op assistentieverlening. Het aantal reizigers met beperkingen die geen assistentie nodig hebben, wordt niet geteld. Syntus ziet wel meer mensen met een beperking in de bus, maar zou meer groei willen zien. Wessels: “De Regiotaxi is nog steeds een goedkoop alternatief. We proberen wel om Wmo’ers in de bus te verwelkomen. In Apeldoorn loopt een proef.”

Onduidelijkheid

Onduidelijkheid over reizen met een beperking speelt alle partijen parten. Zo is Marieke van Gastel een keer geweigerd omdat haar rolstoel een accu heeft, terwijl andere chauffeurs daar geen punt van maken. Ook ontbreken normen

voor toegankelijke haltes. Het handboek Toegankelijkheid van het CROW moet daar verandering in brengen. Tot nu toe hebben veel overheden en vervoerders zelf het wiel uitgevonden, vaak in overleg met gehandicaptenplatforms. Ook al is er veel verbeterd, mensen met een beperking zijn vaak afhankelijk van anderen in het ov. Rolstoelgebruikster Ine: “Iedereen wil me wel helpen. Maar dat is nu juist het punt, je wilt niet altijd hulp vragen.” Fini de Paauw voegt er aan toe dat het Nederlandse ov een flinke kwaliteitsslag maakt als het toegankelijker wordt. “Ik ben niet slechthorend, maar versta de omroep op stations ook niet altijd. Dan is een tekstregel op een scherm prettig. En pictogrammen zijn echt niet alleen fijn voor mensen met een verstandelijke beperking. Door het ov beter te maken voor mensen met een beperking, maak je het uiteindelijk beter voor iedereen.”

Google Glass

Het Breng Kenniscentrum – een samenwerkingsverband van Hermes, Stadsregio Arnhem Nijmegen, provincie Gelderland, Radboud Universiteit, Hogeschool Arnhem Nijmegen en het Rocov – werkt aan een bijzondere oplossing voor reizigers met een beperking: Google Glass. Daan Stevens, marketeer bij Connexion is enthousiast. “Ik las toevallig iets over Lucien van Engelen van het Radboud UMC, die bezig is met Google Glass in de zorg. We hebben contact met hem gezocht en hij wilde graag een project met ons doen.”

“Wij hebben een groep van mensen met een beperking samengesteld, waarvoor Van Engelen de bril heeft gepresenteerd. Google Glass heeft een camera op wenkbrauwhoogte die beeld kan omzetten in gesproken taal, en gesproken taal in geschreven tekst. Ook is het mogelijk om vanaf een afstand met iemand mee te kijken. Mensen met een autistische stoornis of een verstandelijke beperking kunnen op die manier hulp van een begeleider inroepen als hun reis anders loopt dan gepland. Tijdens de test riep een oudere vrouw ‘dit gaat mijn leven veranderen!’ Dat was echt een kippenvel-moment. Het gaat dus niet om het zoveelste reismaatjes-project, maar echt om het vergroten van zelfredzaamheid van mensen.”

Nu kost Google Glass nog 1500 euro, maar volgend jaar moet de bril op de markt komen voor 300 tot 600 euro. Stevens geeft toe dat er nog veel ontwikkeld moet worden. Het Breng Kenniscentrum onderzoekt of een app voor de Nederlandse markt haalbaar is.



KORT



Spitsmijden in trein kostte 2000 euro per deelnemer

De wetenschappelijke praktijkproef ‘Spitsmijden in de trein’ heeft 1000 deelnemers getrokken. Bijna de helft daarvan is tijdens de proef afgehaakt. Gerekend was op maximaal 3000 deelnemers.

Volgens de onderzoekers heeft de relatief lage deelname twee mogelijke oorzaken: deelnemers konden niet met een brief maar alleen per e-mail worden geworven én niet elke forens heeft een smartphone. Die smartphone was nodig voor de speciale app die hun treinreizen registreerde. Veel deelnemers waren ontevreden over die app: hij putte de batterij van hun telefoon uit en registreerde ritten vaak incompleet of incorrect. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu trok 2 miljoen euro uit voor de proef van Arriva, NS, Syntus, Veolia, Transumo Foodprint en Stadsregio Arnhem Nijmegen (namens de ov-autoriteiten). De praktijkproef heeft dus 2000 euro per deelnemer gekost, of bijna 4000 euro per deelnemer die de proef wél heeft afgemaakt. Dat bedrag is inclusief alle kosten voor werving, beloning, begeleiding en onderzoek. De 1000 treinreizigers met een abonnement is gevraagd om tussen augustus 2012 en mei 2013 gedurende 18 weken de spitsen te mijden. Door vroeger of later te reizen konden ze tot 540 euro per persoon verdienen: 18 weken keer 30 euro. Voor een dag thuiswerken kregen ze geen beloning. Van de deelnemers is 22 procent meer buiten de spits gaan reizen, vooral op woensdagen en vrijdagen. Op die dagen is het minder druk in de trein omdat dan sowieso minder mensen werken. Nadat de beloning van 3 tot 9 euro per keer was vervallen, reisden de deelnemers weer bijna net zo vaak in de spits als voor de proef.



Aanbesteden of liever onderhandelen met de vervoerder? Diverse landen doen beide. Nederland is op dat vlak weinig creatief, bleek tijdens het Thredbo-congres vorige maand in Oxford.

Publiek of privaat om 't even

GASTAUTEURS NIELS VAN OORT EN WIJNAND VEENEMAN FOTO CHRIS PENNARTS

De dertiende editie van het tweejaarlijkse Thredbo-congres was weer een smeltkroes van ov-autoriteiten, vervoerders en wetenschappers, elk met een eigen kijk en aanpak. Het centrale thema van Thredbo is de vraag hoe aansturing en organisatie kunnen bijdragen aan de kwaliteit van het ov. De organisatie was dit jaar in handen van de universiteit van Oxford, de Engelse stad waar twee concurrerende busmaatschappijen samen een dienstregeling rijden, mét kaartintegratie. Het busgebruik neemt er al jaren toe. Wat viel ons verder op voor de Nederlandse markt?

Aanbesteden of niet

Is aanbesteden beter dan een onderhands contract? Australië gebruikt zowel aanbesteding als onderhandelde contracten. Uit onderzoek daar blijken onderhandelde contracten goed te werken als er een heldere benchmark is. De kostenreductie is in beide gevallen even groot. Ook in Nederland pakte benchmarking bij het GVB in Amsterdam goed uit. Uit verschillende andere onderzoeken kwam naar voren dat de dreiging van aanbesteding zeker zo goed werkt als de aanbesteding zelf. Een interessant alternatief kwam uit Nieuw Zeeland. In hoofdstad Wellington worden bedrijven gerangschikt op kostendekking. Doen ze het goed, dan komen ze in aanmerking voor een onderhandeld contract. Dan vervalt dus de verplichte aanbesteding. Komt een vervoerder echter onder aan de lijst te bungelen, dan wordt het contract weer aanbesteed. Zo kunnen vervoerders zich voor langere tijd ontwikkelen in een concessiegebied. Nederland stak er

magertjes bij af met zijn verplichte aanbesteding. Op andere thema's was Nederland weer heer en meester. Wereldwijd klinkt de roep om een 'contract sjabloon'; dat hebben wij al in de vorm van Beter Bestek van het KpVV. Veel landen missen ook vergelijkbare informatie over de klanttevredenheid in de concessies. Ze kijken jaloers naar de Nederlandse Klantenbarometer.

Privaat of publiek?

Uit Polen kwam interessant onderzoek: opereren vervoerders in publieke handen slechter dan vervoerders in private handen? De onderzoekers hadden het geluk dat in Polen publieke en private vervoerders op dezelfde lijnen rijden, zelfs in regio's met verschillende ov-autoriteiten. De conclusie was dat privaat en publiek vergelijkbaar presteren. De rol van de ov-autoriteiten bleek belangrijker dan het eigendom. Algemeen gesteld gaat het om 'samenwerking'. Dat was ook op Thredbo het toverwoord. Gelukkig werden er ook handvatten geboden. Didier van de Velde (TU Delft/inno-V) en David Eerdmans (inno-V) presenteerden case studies (in Overijssel en Gelderland) naar ontwikkelteams als eis in aanbestedingen. In die ontwikkelteams zitten zowel mensen van de ov-autoriteit als van de vervoerders. Dat blijkt goed te werken.

Regelmaateisen

Een andere Nederlandse inbreng was van Niels van Oort (TU Delft/Goudappel). Hij liet zien dat punctualiteitseisen niet altijd tot gewenst gedrag leiden. De eisen zijn allereerst niet altijd consistent, de definitie van 'op tijd' varieert nogal (van 1 tot 10 minuten te laat) en

de reiziger speelt meestal geen rol. Illustratief is het sturen op punctualiteit in hoogfrequente systemen, terwijl de reiziger meer gebaat is bij een regelmatige doorkomst van voertuigen. Buiten Nederland is het heel gebruikelijk om 'regelmaateisen' te stellen. Binnen Nederland staren we ons blind op punctualiteit.

Bij de interactieve workshops waren ov-autoriteiten en vervoerders uit Australië en Latijns-Amerika sterk vertegenwoordigd. Belangrijkste conclusie: goed ov is niet alleen een zaak van de vervoerder maar vooral ook van de ov-autoriteit. De markt speelt een rol, maar slimme vormen van overheidssturing kunnen zeker zo effectief zijn. Laten we hopen dat we in 2015, wanneer Thredbo in Chili wordt gehouden, er weer wat *best practices* uit Nederland zijn bijgekomen.

Meer informatie (inclusief papers):
www.thredbo-conference-series.org

Naar een interessante bijeenkomst geweest?
Doe er verslag van in OV-Magazine!



Niels van Oort is assistant professor ov bij de TU Delft en adviseur bij Goudappel Coffeng.
Wijnand Veeneman is associate professor Governance bij de TU Delft en adviseur bij inno-V.



Een betaalbaar tussennet

Ov-autoriteiten proberen de sociale functie van het ov overeind te houden en gemeenten worstelen met de betaalbaarheid van het doelgroepenvervoer. Voeg ze samen, ov en doelgroepenvervoer. In een tussennet.

GASTAUTEURS JAN-DERK VAN 'T ROT EN ROELAND PIEPER FOTO PIET DEN BLANKEN

Meer aanbod leidt tot extra reizigers, was jarenlang het devies. Ov-autoriteiten investeerden de efficiencywinsten uit aanbestedingen vooral in de sociale functie van het ov en in uitbreiding van het aanbod. Maar de extra reizigers zijn uitgebleven, het budget loopt terug en de lage biedingen zijn voorbij. Bij een nieuwe aanbestedingsronde staat de opdrachtgever voor de uitdaging om het ov betaalbaar te houden zonder afbreuk te doen aan de sociale functie.

Gemeenten buigen zich over de vraag hoe het doelgroepenvervoer, waaronder het Wmo- en leerlingenvervoer, betaalbaar kan blijven. Zij moeten net als de ov-autoriteiten flink bezuinigen. Uit ons onderzoek 'Krachten bundelen voor

toekomstvast doelgroepenvervoer en ov' blijkt dat de vraag naar het dure doelgroepenvervoer de komende jaren fors zal toenemen. Wij denken dat de oplossing in het midden ligt. Benader beide vervoervormen meer als één systeem. Op lokale schaal zijn weliswaar enige successen geboekt met de integratie van ov en doelgroepenvervoer, maar dit heeft landelijk nog niet tot grootschalige vernieuwing geleid. Die is wel nodig door bezuinigingen en beleidswijzigingen. Maar hier ligt ook een goede kans voor overheden en vervoerders om de integratie van ov en doelgroepenvervoer gezamenlijk vorm te geven. Hoe? Door te profiteren van elkaars expertise.

Terug naar de basis

Een van de kernkwaliteiten van het ov is de dienstregeling. Die geeft een grote mate van regelmaat en voorspelbaarheid. De reiziger weet tot op de minuut nauwkeurig hoe laat de bus komt. In het doelgroepenvervoer is voorspelbaarheid juist ver te zoeken. Zo worden met name bij de Regiotaxi zoveel mogelijk ritten gebundeld om kosten te besparen. Door vaste opstapplaatsen te introduceren – bijvoorbeeld een opstapplaats voor de deur van het verzorgingshuis – en meer te rijden volgens een dienstregeling, hoeven reizigers niet meer een half uur van te voren klaar te zitten. Dan sluit het doelgroepenvervoer beter aan bij een collectieve vervoervoorziening.

Dit 'tussennet' kan tevens als ontsluitend net dienen voor kernen waar de reguliere buslijnen dreigen te verdwijnen. Voor provincies is het tussennet een alternatief om een basisvoorziening te blijven bieden. Goede aansluitingen met het verbindende ov-net maken het tussennet voor de ov-reiziger toegankelijk en aantrekkelijk. Omgekeerd krijgen gebruikers van het doelgroepenvervoer een natuurlijke, laagdrempelige aansluiting op het ov, waardoor hun vervoeropties toenemen. De fysieke toegankelijkheid van het ov verbetert namelijk steeds verder. Zo functioneert het tussennet als voor- en natransport voor het verbindende ov-net. Valys – het bovenregionale vervoer voor mensen met een mobiliteitsbeperking – was oorspronkelijk als zodanig bedoeld. Door de combinatie met een deel van het doelgroepenvervoer behoudt de ov-reiziger een volwaardig ov-alternatief dat in veel gevallen beter zal zijn dan de belbus met een frequentie van eenmaal in de twee uur. Het geheel is dus meer dan de som der delen. Provincies en (samenwerkende) gemeenten moeten dan wel gezamenlijk optrekken.

Behalve voor reizigers valt ook voor overheden veel winst te boeken. Ten eerste neemt de kostendekkingsgraad van de ov-concessies toe doordat het tussennet een goed alternatief is voor slecht bezette buslijnen. Door aan het doelgroepenvervoer meer ov-elementen toe te voegen neemt de combinatiegraad toe. Hierdoor daalt de gemiddelde kostprijs per reiziger. Overheden kunnen het tussennet als een volwaardig ov-net presenteren. Zo komen ze tegemoet aan de wens van veel gebruikers van het doelgroepenvervoer om volwaardig mee te draaien in de maatschappij. Onderzoek wijst uit dat ongeveer 40 procent van de reizigers in het doelgroepenvervoer de overstap naar het ov wil maken, mits het laagdrempelig is. Door minder op snelheid te focussen maar vooral in te zetten op kwaliteit, service en op- en afstappunten dicht in de buurt, gaat de zelfredzaamheid van deze groep omhoog. Bovendien zorgt de overstap naar het ov voor meer opbrengsten.

Cultuuromslag

Niet alle vormen van doelgroepenvervoer zijn geschikt om in een tussennet op te gaan. Een deel is goed voorspelbaar doordat reistijden, opstap- en afzetlocaties bekend zijn. Vervoerders kunnen de ritten dan gemakkelijk combineren, wat zij nu al voor een groot deel doen. Kansen liggen er vooral bij vraagafhankelijk en kriskras vervoer. Dit geldt met name voor het Wmo-vervoer en de Regiotaxi.

Om een tussennet te kunnen inrichten is wel een cultuuromslag nodig bij reizigers in het doelgroepenvervoer. Een deel is gewend met de taxi te reizen in plaats van met een busje. Bovendien is de efficiency bij sommige regelingen al hoog door een nauwe samenwerking tussen gemeen-

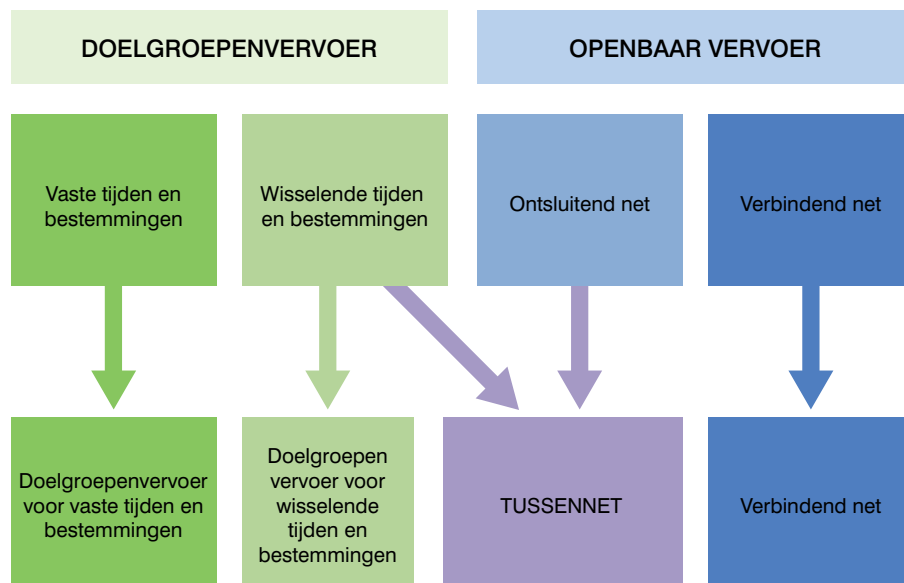
ten, bijvoorbeeld in het leerlingenvervoer. Ook het bieden van maatwerk en kwaliteit, versus het garanderen van een overstap op het verbindende net zal een uitdaging blijken. Ten slotte is het in het verleden moeilijk gebleken om de verschillende vormen van doelgroepenvervoer met elkaar te integreren. De vraag is of de stap naar integratie met het ov niet te groot is.

In de regionale uitwerking van een tussennet behoeven deze punten nadere invulling. Ons idee is om meer differentiatie aan te brengen in het soort voorzieningen. Reizigers kunnen zo een voorziening naar keuze gebruiken. Gemeenten zouden deur-tot-deur-vervoer kunnen blijven aanbieden, maar dan vooral aan mensen die vanwege hun beperking geen alternatief hebben. Mensen die wél in staat zijn met het tussennet of het ov te reizen, betalen voor het deur-tot-deur-vervoer een hoger tarief. Gemeenten zullen de indicatiestelling gaan aanscherpen en meer maatwerk moeten bieden. Een regiecentrale, waar reizigers hun vervoerbehoefte kenbaar maken, kan reizigers helpen bij hun keuze. Het ov-systeem is immers steeds toegankelijker en daarmee in toenemende mate een alternatief. Veel mensen zijn niet bekend met de mogelijkheden van het ov of zien op tegen het eerste gebruik. Wanneer het lukt ook de mentale toegankelijkheid te vergroten zal een deel van de mensen overstappen op het ov.

Eerste stap

Bij het ontwikkelen van een tussennet horen goede afspraken tussen overheden over de verdeling van de baten en de lasten. De aparte geldstromen voor de verschillende systemen

werkten tot nu toe versnippering en hokjesdenken in de hand. De huidige situatie vraagt om lef bij zowel ov-autoriteiten als gemeenten om een zoektocht te starten naar kansen, in plaats van te blijven denken in beperkingen. De invulling van het tussennet zal regionaal verschillen en afhankelijk zijn van bijvoorbeeld de verstedelijking en het ov-aanbod. De belangrijkste vraag is eigenlijk wie als eerste de vloer op durft te gaan en de schroom overwint om de partner(s) te dans te vragen.



Jan-Derk van 't Rot is projectleider openbaar vervoer bij MuConsult.

Roeland Pieper is projectleider economie en openbaar vervoer bij MuConsult.

Yaa, d'is da bus!



De Shetlandeilanden zijn een maatschappij op zichzelf. De winderige Schotse archipel verzorgt zijn eigen ov, hoe dunbevolkt de eilanden ook zijn. Net als in Nederland moet het ov en doelgroepenvervoer worden gecombineerd. Verslag uit een gemeenschap van nog geen 23.000 zielen.

AUTEUR KAROLIEN VAN WIJK FOTO'S KAROLIEN VAN WIJK EN MAURITS WEVER

"Yaa, d'is da bus!" roept de buschauffeur tegen een paar toeristen op de ferryterminal van Ulsta. Het busje van lokale vervoerder Jamieson draagt geen lijnnummer of bestemming, maar op het hele eiland Yell is maar een buslijn. Met alle bagage zit het 16-persoons busje nog aardig vol. "Komen jullie voorin zitten?", vraagt hij met het kenmerkende Shetlandse accent. De Shetlandeilanden vormen de noordelijkste eilandengroep van Schotland. Van de 100 eilanden zijn er 15 bewoond, de zee is nooit ver weg. De economie van de Shetlands drijft op vis, schapen, toerisme en olie. Voor de arge loze

toerist is het schrikken als tussen de veenheuvels opeens Sullom Voe opduikt, een van de grootste olieterminals van Europa. Sinds de opening van de terminal en de offshore boorplatforms in de jaren zeventig, hebben de Shetlands opeens geld. Dat geld is zichtbaar. Veel dorpen hebben nog een winkel, een speeltuin en een gratis publiek toilet. Zelfs haltes die maar een paar keer per week worden aangedaan, hebben een vrolijk rood bushokje. Aan veel voorzieningen hangt een bordje van de SIC, de Shetland Island Council. De Shetlands hebben een zelfstandige

ov-autoriteit: Zettrans, veruit de kleinste van de zeven Schotse ov-autoriteiten.

Shoppers en feeders

Voor buitenstaanders zijn de buslijnen op de Shetlands een wirwar van buslijnen, feeders en boodschappenlijntjes, uitgevoerd door maar liefst twintig vervoerders. Lerwick kent zelfs twee stadslintjes. Aan het stuur zit Peter Leask, tevens transport manager van Leasks and Son, met 19 voertuigen een van de grootste busmaatschappijen van de Shetlands. Zijn grootvader startte het bedrijf in 1919.

Unst Bus shelter

Het meest gemakkelijke ov op de Shetlands is de Unst Bus Shelter, ook wel Bobby's bus shelter. De bushalte op het eiland Unst is ingericht met een bank, gordijntjes en een wisselend assortiment prullaria. In de jaren negentig wachtte Bobby met zijn vriendjes bij de bushalte bij Baltasound op de bus naar school. Toen de oude bushalte werd gesloopt, schreef de 7-jarige Bobby een brief met het verzoek om een nieuwe bushalte. Die kwam er, en sindsdien wordt de bushalte door de lokale bevolking elk jaar volgens een nieuw thema gedecoreerd. Dit jaar heeft de bushalte een wollig schapen-thema. In het gastenboek staan namen uit de hele wereld. De bushalte heeft een eigen website www.unstbusshelter.shetland.co.uk

Het busnet bestaat uit een aantal vaste lijnen die zoveel mogelijk aansluiten op de veerdiensten. Lijn 6, tussen Lerwick en Sumburgh, is veruit de grootste lijn en rijdt vrij regelmatig. Kleinere lijnen, zoals lijn 21 tussen Lerwick en Northmavine, rijden in elk geval een paar keer per dag, eventueel op basis van reservering. Op deze lijnen sluiten feeders en shoppers aan. De feeder services rijden volgens een dienstregeling en sluiten op knooppunten aan op de bussen van en naar Lerwick.

De shopperservices functioneren meer als een soort regiotaxi's. Ze rijden in een beperkte regio, op een bepaald aantal uren of dagen, bijvoorbeeld elke tweede dinsdag. Verwarrend is dat sommige shoppers wel een vast start- en eindpunt hebben en andere niet. Praktijkervaring leert dat veel chauffeurs hun klanten ophalen en afzetten waar het de klant het beste uitkomt. Alle feeder- en shopperservices rijden enkel op afroepbasis en worden uitgevoerd door lokale taxibedrijfsjes. Om de georganiseerde chaos compleet te maken zijn de contracten voor veel buslijnen tot op ritniveau opgeknipt, waardoor sommige lijnen afhankelijk van de tijd door meerdere vervoerders worden uitgevoerd.

Schoolvervoer

Het schoolvervoer op de Shetlands staat los van het openbaar vervoer. De afgelopen decennia zijn er basisscholen en junior high schools verdwenen, waardoor veel kinderen moeten reizen. Alleen de afgelegen eilanden mogen extreem kleine scholen handhaven. De twee senior high schools van de Shetlands staan in Brae en Lerwick, wat voor de kinderen van buiten Shetland Mainland betekent dat ze vanaf hun zestiende in hostels wonen. Leasks and Son heeft een flink aantal contracten voor schoolvervoer. Peter Leask: "De mensen

wonen hier erg verspreid, dus het leerlingenvervoer kan meestal niet met het reguliere ov."

Het contractbeheer op de Shetlands is een lastige klus, beaamt Elaine Park, transport strategy officer bij Zettrans. Toch is het volgens haar minder inefficiënt dan het door Nederlandse ogen lijkt. "Het openbaar vervoer komt neer op bedenken wie wanneer in Lerwick moet zijn. We knippen het vervoer op in losse contracten. Vervoerders kopen strategisch in, zodat ze hun materieel en chauffeurs zo efficiënt mogelijk kunnen inzetten. Dat betekent dat ze 's ochtends schoolvervoer doen, daarna hun bus- of feederritten en weer afsluiten met schoolritten. Vervoerders zijn verplicht hun chauffeurs de hele dag te betalen. Omdat de werkloosheid laag is, is het voor vervoerders lastig om aan chauffeurs te komen."

Sociale functie

Al in 2008 stelde Zettrans zichzelf in haar Transport Strategy de vraag voor wie het ov bedoeld is. Zettrans stelt dat iedereen die buiten Lerwick of directe omgeving woont,

een auto nodig heeft. Het ov is daarom in feite bestemd voor wie niet kan autorijden; jongeren, thuisblijfmoeders zonder auto en ouderen. Daarmee heeft het ov meer een sociale functie dan een vervoeropdracht. De feeder- en shopperlijntjes zorgen dat afgelegen plekken bereikbaar blijven. De bezetting is dun; twee of drie passagiers per rit. Maar het zijn wel mensen die zonder deze verbinding niet meer zelfstandig bij een winkel of de bus naar Lerwick kunnen komen. Op de Shetlands valt onmiddellijk op hoe hecht de gemeenschap is. Shetlanders lijken in allerlei clubjes te zitten. De prikborden in de supermarkten zijn behangen met geprinte A4-tjes met oproepen voor bijeenkomsten, agrarische shows en optredens. Vrijwilligersvervoer, zoals de Nederlandse buurtbus, bestaat echter amper. Peter Leask: "er zijn een paar dorpshuizen die busjes bezitten, maar verder is er niets. Mensen rijden vast veel met elkaar mee."

De Shetlanders zijn wel goed in reizigersinspraak. Elaine Park noemt lijn 9, die vijf keer per dag tussen Lerwick en Walls rijdt. "Het kwam ons beter uit om de bus van 10.05 uur





pas om 11.00 uur te laten vertrekken uit Walls. Die bus wordt door de inwoners van West-Mainland gebruikt om boodschappen te doen in Lerwick. Toen we de wijziging aankondigden, werden de mensen zo boos, dat we het niet hebben laten doorgaan."

Bezuinigen

Hoewel de economie van de Shetlands er fleurig bij staat, moet ook hier bezuinigd worden. De grote pot met ov-subsidie komt uit Schotland en wordt via de SIC doorgesluisd naar Zettrans. Ook al kan de SIC geld bijleggen, Zettrans is afhankelijk van de slinkende Schotse subsidie. Zettrans had afgelopen lente een grote bezuinigingsslag willen maken door alle ov- en schoolvervoercontracten, 288 in totaal, in een keer aan te besteden. Daarmee hoopte de ov-autoriteit 3,6 miljoen pond te besparen op de inkoop van vervoer. De vervoerders schreven echter collectief veel hoger in dan verwacht, waarna de aanbesteding werd afgeblazen. Omdat de vervoerders elkaar allemaal persoonlijk kennen, kan een buitenstaander denken dat de inschrijving doorgestoken kaart was. Peter Leask: "Zettrans bood gewoon te weinig geld aan. Er heerst hier een gezonde, eerlijke concurrentie tussen de vervoerders." Voorlopig krijgen de vervoerders nieuwe contracten en beraadt Zettrans zich op een nieuwe aanbesteding. Op vragen over de kostendekking van het ov wil Elaine Parks van Zettrans niet ingaan. "Dat verschilt zo sterk per regio en per buslijn. Als ik dat ga zeggen, worden ze jaloers op elkaar omdat de een meer krijgt dan de ander." Omdat Zettrans opbrengstverantwoordelijk is,

zal de autoriteit met een oplossing moeten komen. Peter Leask: "ik zou echt niet weten hoe het beter en efficiënter kan. Er wonen hier te weinig mensen voor goedkoper ov." Elaine Park van Zettrans ziet nog wel kansen. "We blijven werken aan het beter integreren van ov- en ander vervoer. Maar het is wel moeilijk, omdat het een uitgestrekt gebied is en er bijna geen bussen in de uithoeken komen. Als je hier in een buslijn snijdt, snijdt je in de levensader van een gebied."

Het is nog vroeg in de ochtend als de bus van Scalloway naar Lerwick klaarstaat bij Blydoit. Ook al is er geen halte, de bewoners van de buitenwijk vol Noors-aandoende houten huizen weten toch wel dat de bus hier elke morgen zijn rit begint. De tweedehands Arriva-bus komt met moeite de heuvels op. In Lerwick stapt bijna het volledige passagiersbestand over in de Optare Solo die naar Toft rijdt. Die heeft geen moeite met de heuvels, ook niet met de snelheidslimiet. Alleen een paar toeristen zullen de rit naar Toft uitzitten. De Shetlanders stappen uit bij Sullom Voe en gaan een nieuwe werkdag tegemoet.

Busworld Kortrijk

Vrijdag 18 - woensdag 23 oktober, Kortrijk
Xpo in België
Internationale bustentoonstelling
0032 51226060
info@busworld.org
www.busworld.org

Erfgoeddag Zuid-Holland

Vrijdag 1 november, trammuseum van de RTM in Ouddorp
Symposium 'Laat je vervoeren' - openbaar vervoer in Zuid-Holland
015 2154375
masselink@erfgoedhuis-zh.nl
www.erfgoeddag.nl

Nationaal verkeerskundecongres

Woensdag 6 november, 1931 Congrescentrum Brabanthallen in 's-Hertogenbosch
Congres van CROW, KpVV, ANWB, Verkeerskunde
088-2696413
fdelissen@anwb.nl
www.nationaalverkeerskundecongres.nl

OV zonder oogkleppen

Vrijdag 15 november, Europalaan 40 in Utrecht
Symposium van Rocov Utrecht
06 26022795
rocovutrecht@mobycon.nl
www.rocovutrecht.nl

Nationaal Fietscongres

Donderdag 21 november, De Traverse in Helmond
Bijeenkomst van Acquire Publishing en fietsorganisaties
038 4606384
erna@acquirepublishing.nl
www.nationaalfietscongres.nl

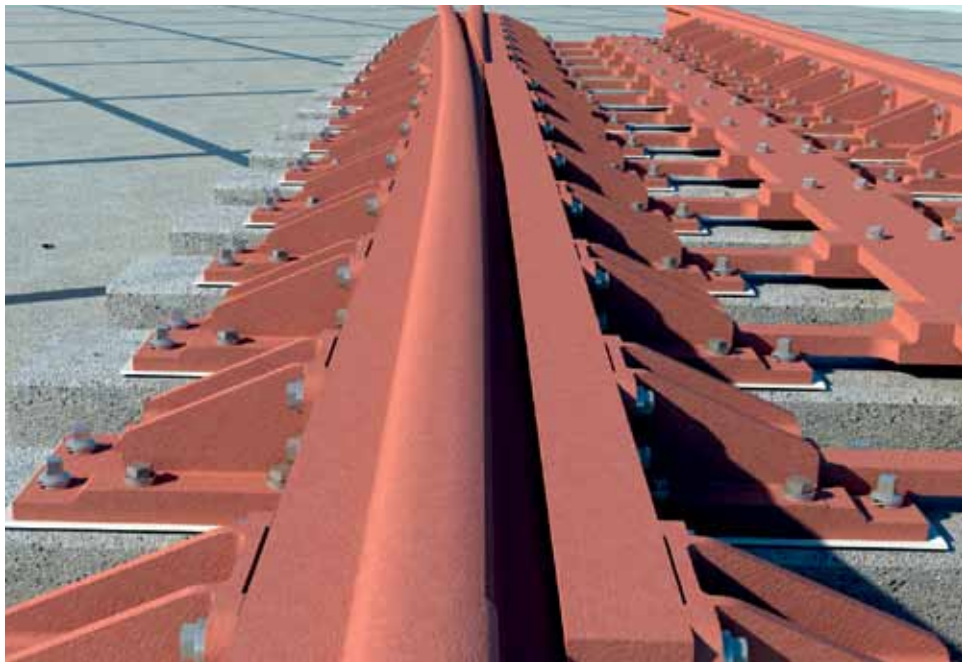
Naar een goed en betaalbaar collectief vervoer

Woensdag 27 november, Stadion Galgenwaard in Utrecht
Landelijke bijeenkomst van het KpVV
030 2918200
info@kpvv.nl
www.kpvv.nl/kpvv/kpvvbijeenkomsten

Planlab; de toekomst van reisinformatie

Donderdag 12 december, Rijtuigenloods in Amersfoort
Bijeenkomst over project Multimodale reisinformatie, uit programma Beter Benutten
06 52794101
info@plan-lab.nl
www.plan-lab.nl

Winterbestendige wissel



Impressie van de winterharde wissel.

AUTEUR CONSTANT STROECKEN ILLUSTRATIE RICHARD DE ROOS

Waar het aan ligt weet Richard de Roos niet precies. Misschien omdat hij een mechanical design engineer is – hij is al 30 jaar werkzaam als machinebouwconstructeur – en geen ir voor zijn naam heeft staan. In ieder geval heeft hij iets bedacht waar de spoorwegsector met belangstelling naar kijkt: een winterbestendige wissel waar sneeuw en ijs geen vat op krijgen. Vooralsnog krijgt hij geen steun.

De huidige wissel is de zwakke schakel in het spoorwegnet. Hij heeft twee beweegbare wisseltongen die naar links of naar rechts bewegen om de trein naar het juiste spoor te leiden. Het nadeel van die constructie is dat er sneeuw en ijs tussen de tong en de spoorstaaf kan komen waardoor de wissel geblokkeerd raakt. Een storing door vorst kan worden voorkomen door een wisselverwarming. Maar zo'n verwarming kan kapot, is duur en verbruikt een hoop energie.

De Roos verbaasde zich al langer over het kwetsbare ontwerp van de al meer dan honderd jaar oude wissel. Hij bedacht een eenvoudige oplossing. De wisseltong zou niet langer horizontaal maar juist verticaal moeten bewegen, in een omsloten stalen constructie, zodat er geen sneeuw, ijs of grind tussen de bewegende delen kan komen. Mocht de wisseltong toch vastvriezen, geen nood, dan breekt de hydraulische of elektromechanische aandrijving het ijs gemakkelijk los. Een wisselverwarming is dus niet nodig.

De Winterproof Spoorwegwissel (WSW) van De Roos is geen high tech, maar de eenvoud zelf. Als er een trein overheen rijdt staat één wisseltong in de hoge stand. Simpele borgstaven zorgen ervoor dat de wisseltong in die stand blijft. Mocht de wissel niet in de juiste stand staan, dan kan de trein hem 'openrijden' zonder schade te veroorzaken aan wissel of trein. Bij een conventionele wissel gaat dat onherroepelijk fout.

Octrooi

De Roos bedacht zijn wissel in 2010, wat hem publicaties opleverde in *De Ingenieur* en in *Der Eisenbahn Ingenieur*. Na gesprekken met wisselbouwers, ProRail, NS, DB-Netz en spoorbouwaanemers kwam hij tot een verbeterde versie: WSW 2.0. De bouwhoogte is nu gelijk aan de hoogte van een conventionele wissel en de constructie heeft veel minder onderdelen. Op versie 1.0 heeft hij inmiddels octrooi gekregen. Het octrooi voor 2.0 heeft hij in september 2012 aangevraagd en is nog in behandeling.

Ontwikkelwerk

Op papier is de WSW 2.0 een grote stap vooruit in de spoorwegbouw, in de praktijk zal De Roos moeten bewijzen dat zijn vinding werkt. Er zit nog jaren ontwikkelwerk aan vast en daarvoor heeft hij de spoorsector nodig. Hij ging op bezoek bij de twee wisselbouwers die Nederland telt, Vossloh

Een wissel die niet kan vastvriezen, dat is de droom van elke spoorbeheerder. Richard de Roos uit Friesland bedacht zo'n wissel, maar de spoorsector wil er nog niet mee aan de slag. Dus gaat De Roos zelf een proefmodel maken.

Cogifer in Nieuw-Lekkerland en voestalpine Railpro in Hilversum. Beide bedrijven toonden zich welwillend, maar zonder opdracht van ProRail beginnen ze nergens aan. ProRail op zijn beurt verwees De Roos naar de marktpartijen, want ProRail is geen ontwikkelbedrijf. "In Nederland hebben we geen technische cultuur", verzucht De Roos. "Iedereen kijkt naar elkaar. En ieder heeft zijn eigen belang." Zo leeft een aantal bedrijven in Nederland van de dure wisselverwarming, weet hij. Zelf de wissel doorontwikkelen is haast onmogelijk. Een wissel kost ruim twee ton. Overigens zou de WSW 2.0 niet meer dan de huidige wissel hoeven kosten.

Zonder financiële steun gaat De Roos verder om de wissel onder de aandacht te brengen. Komende winter bouwt hij een schaalmodel van 1 op 6. Die wil hij demonstreren op de grote Europese railbeurzen. Het is een project van de lange adem. De Roos: "Mocht de railmarkt er serieus mee aan de slag willen, dan duurt het ontwikkelen, testen en certificeren nog zeker 15 tot 20 jaar voordat de eerste winterproof wissel in het spoornet kan worden ingebouwd."

ADVIESBUREAUS

Movares adviseurs & ingenieurs

Movares Nederland B.V.

Uw adviseur in mobiliteit helpt u met beleidsevaluatie, visievorming, analyse en netwerkontwikkeling. Onze adviseurs hebben ervaring met alle modaliteiten, van regiotaxi tot metro en trein.

Leidseveer 10 | 3511 SB Utrecht
T 030 265 55 00

info@agv-movares.nl | www.agv-movares.nl



Bizonder Bureau voor Marketing en Projectleiding

Geenhoven 40 | 5552 LC Valkenswaard

T 040 201 13 53 | F 040 207 07 80

info@bizart.nl | www.bizart.nl

Bostec

Bostec Technology Management

Projectmanagement en technisch advies voor het realiseren van uw projecten waarbij technologie een belangrijke rol speelt.

Bezoekadres: Rivium Boulevard 41

2909 LK Capelle aan den IJssel

T 088 988 93 00 | F 088 988 93 01

info@bostec.nl | www.bostec.nl

Conquist Consultants bv

Mobiliteitsadvies en detachering

Postbus 109 | 3500 AC Utrecht

T 06 21108752

paul.verheijdt@conquist.nl | dave.hendriks@conquist.nl

frank.appelman@conquist.nl | www.conquist.nl

info@conquist.nl



Delft Infra Advies B.V.

Rotterdamseweg 183 c | 2629 HD Delft

T 015 268 26 12 | F 015 268 26 14

info@delft-infra-advies.nl | www.delft-infra-advies.nl



DoorZigt B.V.

Postbus 450 | 7200 AL Zutphen

T 0575 49 25 28 | M 06 51485690

info@doorzigt.nl | www.doorzigt.nl



DTV Consultants

DTV Consultants

DTV Consultants is een adviesbureau voor verkeer en vervoer met een unieke balans tussen advisering en onderzoek enerzijds en cursussen en opleidingen anderzijds.

Postbus 3559 | 4800 DN Breda

Bezoekadres: Markendaalseweg 44 | 4811 KC Breda

T 076 513 66 00 | F 076 513 66 06

info@dtvconsultants.nl | www.dtvconsultants.nl



Duinn. Onderzoek- en Adviesbureau voor schone en duurzame mobiliteit.

Oplossingen voor schoon, stil en milieuvriendelijk openbaar vervoer

Noorderhaven 68 | Groningen (bezoekadres)

Postbus 1414 | 9701 BK Groningen

T 050 82 00 292 | www.duinn.nl

Contactpersoon: Marcel Brouwer | marcel.brouwer@duinn.nl



Goudappel Coffeng BV

Postbus 161 | 7400 AD Deventer

T 0570 66 62 22 | F 0570 66 68 88

goudappel@goudappel.nl | www.goudappel.nl



ECORYS Transport

Advies en onderzoek voor economische, financiële en marktvraagstukken op het gebied van OV.

Postbus 4175 | 3006 AD Rotterdam

Bezoekadres: Watermanweg 44 | 3067 GG Rotterdam

T 010 453 88 50 | F 010 452 36 80

transport@ecorys.com | www.ecorys.nl

I.E.S.

I.E.S. Asset Management bv

I.E.S. is een onafhankelijk ingenieurs-adviesbureau gespecialiseerd in asset management van rollend materieel en infrastructuur.

Beschikbaarheid en inzetbaarheid – Tactisch beheer – Organisatievraagstukken – Interim management

Reeuwijkse Poort 301 | 2811 NV Reeuwijk

T 0182 399 530 | F 0182 399 527

informatie@iesbv.nl | www.iesbv.nl



inno-V adviseurs

Prins Hendrikkade 170-II | 1011 TC Amsterdam

T 020 423 13 23

mail@inno-v.nl | www.inno-v.nl

Moventem

Moventem

Specialist op het gebied van OV.

Onderzoek- en adviesbureau met pragmatische kijk op OV.

Vernieuwend en innovatief, maar altijd doelgericht. Met onze onderzoeken willen we een actieve bijdrage leveren aan beter OV.

Ruurloseweg 17b | 7255 DE Hengelo Gld.

T 0575 84 3738

info@moventem.nl | www.moventem.nl

Movin Vervoeradvies BV

Linge 47 | 2911 EJ Nieuwerkerk a/d IJssel

T 0180 75 65 26 | M 06 26122724

info@movin.nl | www.movin.nl



NEA Transportonderzoek en -opleiding B.V.

Postbus 276 | 2700 AG Zoetermeer

Bezoekadres: Bredewater 26 | 2715 CA Zoetermeer

T 079 322 22 21 | F 079 322 22 11

Contactpersoon Bert Schepers | bsc@nea.nl | www.nea.nl

OVnetwerk BV

Levendaalseweg 5 | 3911 BD Rhenen

T 0317 61 21 39 | F 0317 61 56 25 | M 06 53180555

info@ovnetwerk.nl | www.ovnetwerk.nl



RailEvent

RailEvent

Veelzijdig en ervaren in de railsector

Oldemarktseweg 193 | 8341 SE Steenwijkerwold

T 0521 52 20 20 | M 06 12110341

info@railevent.nl | www.railevent.nl



Significant

Aanbesteden & opdrachtgeverschap Openbaar Vervoer

Beleidsonderzoek Mobiliteit

Thorbeckelaan 91 | 3771 ED Barneveld

T 0342 40 52 40

info@significant.nl | www.significant.nl

TransTec adviseurs BV

TransTec is gespecialiseerd in openbaar vervoer en biedt ondersteuning bij al uw vraagstukken op ov-gebied

Postbus 14788 | 1001 LG Amsterdam

Bezoekadres: Prins Hendrikkade 25 | 1012 TM Amsterdam

T 020 669 30 34 | F 020 669 35 86

info@transtecadviseurs.nl | www.transtecadviseurs.nl

XTNT Experts in Traffic and Transport

Postbus 51 | 3500 AB Utrecht
T 030 239 80 60 | F 030 239 80 90
info@xtnt.nl | www.xtnt.nl

ADVOCATEN / BELASTINGADVISEURS

LOYENS L LOEFF

ADVOCATEN • BELASTINGADVISEURS • NOTARISSEN

Loyens & Loeff N.V.

Juridisch en fiscaal advies aan overheden, vervoerders en overige (markt)partijen over alle denkbare openbaarvervoer- en mobiliteitsvraagstukken.

Postbus 2888 | 3000 CW Rotterdam
T 010 224 6195 | F 010 412 4089
andre.van.der.kolk@loyensloeff.com | www.loyensloeff.com

AUTOBUSSEN

EvoBus Nederland B.V.

Handelsstraat 25 | 3861 RR Nijkerk
T 033 247 42 42 | F 033 247 42 00
Nijkerk@omniplus.com | www.evobus.nl



MAN truck & bus b.v.

MAN truck & bus b.v. is marktleider in het aanbieden van innovatieve en duurzame vervoersoplossingen.

Stuartweg 2 | 4131 NJ Vianen (Ut)
Postbus 51 | 4130 EB Vianen (Ut)
T 0347 36 32 11 | F 0347 36 32 28
info@man-neoplan.nl | www.man-neoplan.nl



Scania Bus & Coach Benelux

Scania biedt de professionele vervoerder een breed en modern programma bussen voor openbaar vervoer. Duurzaamheid, veiligheid en comfort voor passagiers en chauffeur en een goed operationeel rendement staan daarbij centraal.

Postbus 9598 | 4801 LN Breda
Stadionstraat 18 | 4815 NG Breda
T 076 7511686
www.scania.com



VDL Bus & Coach Nederland bv

VDL Bus & Coach is dé Nederlandse producent van een breed assortiment openbaarvervoerbussen, dat zich met name kenmerkt door een bijzonder spaarzaam brandstofverbruik en een hoge mate van milieuvriendelijkheid.

De Vest 51 | 5555 XP Valkenswaard
Postbus 645 | 5550 AP Valkenswaard
T 040 208 44 00 | F 040 208 44 99
info@vdlbuscoach.com | www.vdlbuscoach.com



Volvo Bus Nederland

Volvo Bus biedt u innovatieve en hightech producten en diensten die het mogelijk maken dat u zich bezig kunt houden met uw onderneming.

Stationsweg 2 | 4153 RD Beesd
Postbus 95 | 4153 ZH Beesd
T 0345 68 85 31 | F 0345 68 85 39
info@volvobus.nl | www.volvobus.nl

BELEIDSMARKETING

Awareness

Adviesbureau voor beleidsmarketing
Parkstraat 29 | 2514 JD Den Haag
T 070 789 04 44 | F 070 335 18 87
office@awareness.nl | www.awareness.nl

COMMUNICATIEBUREAUS

GAW ontwerp en communicatie

Generaal Foulkesweg 72 | 6703 BW Wageningen
T 0317 42 58 80
info@gaw.nl | www.gaw.nl
info@bvbeeld.nl | www.bvbeeld.nl

HALTEPLAATSEN

Excluton
STENEN MET KARAKTER

Excluton

Productie en levering ExcluGare perronbanden: (uw) tegemoetkoming aan de wettelijke verplichting voor toegankelijkheid van het openbaar vervoer.

Waalbandijk 155 | 6651 KD Druten
T 0487-516200
info@excluton.nl | www.excluton.com



Leicon Verkeersgeleiding

Productie en levering van prefab betonelementen die volledig zijn afgestemd op de inrichting van toegankelijke halteplaatsen

Postbus 31 | 8330 AA Steenwijk
Bezoekadres: Pluggematen 8 | Steenwijk
T 0521 52 42 24 | F 0521 52 42 25
info@leicon.nl | www.leicon.nl

KLEINSCHALIG PERSONENVERVOER



Flex-i-Trans

Flex-i-Trans

Postbus 64 | 5330 AB Kerkdriel
Bezoekadres: De Geerden 14 | 5334 LE Velddriel
T 0418 63 82 00 | F 0418 63 82 38
info@flexitrans.com | www.flexitrans.com



Tribus

Proostwetering 71 | 3543 AC UTRECHT
T 030 669 50 20 | F 030 669 50 21
info@tribus.nl | www.tribus.nl

MARKETING



Bizart Bureau voor Marketing en Projectleiding

Geenhoven 40 | 5552 LC Valkenswaard
T 040 201 13 53 | F 040 207 07 80
info@bizart.nl | www.bizart.nl

ONDERZOEK (VELDWERK)



DTV Consultants

DTV Consultants

DTV Consultants is een adviesbureau voor verkeer en vervoer met een unieke balans tussen advisering en onderzoek enerzijds en cursussen en opleidingen anderzijds.

Postbus 3559 | 4800 DN Breda
Bezoekadres: Markendaalseweg 44 | 4811 KC Breda
T 076 513 66 00 | F 076 513 66 06
info@dtvconsultants.nl | www.dtvconsultants.nl

Moventem

Moventem

Specialist op het gebied van OV.

Onderzoek- en adviesbureau met pragmatische kijk op OV. Vernieuwend en innovatief, maar altijd doelgericht. Met onze onderzoeken willen we een actieve bijdrage leveren aan beter OV.

Ruurloseweg 17b | 7255 DE Hengelo Gld.
T 0575 84 3738
info@moventem.nl | www.moventem.nl

PERSONEEL



Consolid Personenvervoer

Voorziet u van passend personeel binnen alle functies in het personenvervoer. Gespecialiseerd in de levering van opgeleide chauffeurs voor iedere inzetbehoefte, op iedere termijn. Vestigingen door heel Nederland.

Hoofdkantoor: Radarweg 511 - 513 | 1043 NZ Amsterdam

Meer informatie: T 020 586 11 99

Alcinda Rodrigues (a.rodrigues@consolid.nl)



HeBu Synergy BV

HeBu Synergy is landelijk actief als gespecialiseerd uitzendbureau in het openbaar vervoer.

Wij onderscheiden ons door ondernemerschap, kennis van zaken, kwaliteit en faire tarieven. Vanzelfsprekend zijn wij NEN 4400-1 gecertificeerd. U zult in HeBu Synergy een betrouwbare, solide en veilige partner vinden.

Postbus 5221 | 9700 GE Groningen

T 050 544 56 00

info@hebu-synergy.nl



K+V interim management en K+V management search

Het gaat om mensen

Postbus 655 | 3900 AR Veendam

Vendelier 61 | 3905 PD Veendam

T 0318-555388 | F 0318-555447

kv@kv.nl | www.kv.nl



Meurs Vervoer & Veiligheid

Meurs Vervoer & Veiligheid ondersteunt organisaties én medewerkers in Vervoer en Veiligheid bij vraagstukken op het gebied van geschiktheid, ontwikkeling en loopbaan.

Radarweg 511- 513 | 1043 NZ Amsterdam

Carla Velzeboer: 06-43238100 | Ronald Visser: 06-50816951

info@vervoerenveiligheid.nl | www.vervoerenveiligheid.nl



Randstad Transport

Randstad Transport is marktleider op het gebied van werving, selectie, opleiding, uitzending, detachering, outplacement en reïntegratie van buschauffeurs. Wij hebben ruime ervaring in het openbaar vervoer en zijn daarmee een betrouwbare strategische partner die continuïteit en zekerheid biedt.

Diemermer 25 | 1112 TC Diemen

T 020 569 10 83

transport@nl.randstad.com | www.randstad.nl/chauffeur



Workbus Uitzendbureau

Workbus Uitzendbureau is specialist in het uitzenden van buschauffeurs door heel Nederland, op lijndienst én touringcar. Onze kracht ligt bij onze intercedenten en planners, zij hebben allemaal ervaring in de busbranche en voelen de wensen van opdrachtgevers en chauffeurs feilloos aan.

Bezoekadres: Cantekoogweg 15 | 1442 LG Purmerend

Postadres: Postbus 108 | 1440 AC Purmerend

T 0299 41 00 14 | F 0299 47 48 20

info@workbus.nl | www.workbus.nl

PROJECTMANAGEMENT



Bostec Technology Management

Projectmanagement en technisch advies voor het realiseren van uw projecten waarbij technologie een belangrijke rol speelt.

Bezoekadres: Rivium Boulevard 41

2909 LK Capelle aan den IJssel

T 088 988 93 00 | F 088 988 93 01

info@bostec.nl | www.bostec.nl

PUBLIC DESIGN



ovPlus

Wij ontwikkelen, leveren en beheren reisinformatie en halte-meubilair voor vervoerders en overheden.

Jonker Emilweg 9 | 6997 CB Hoog-Keppel

Postbus 10 | 6997 ZG Hoog-Keppel

T 0314 38 92 22 | F 0314 38 22 86

w.botman@ovplus.nl | www.ovplus.nl

RAILVERVOER



ALSTOM Transport

ALSTOM Transport is leider in hogesnelheidstreinen en toon gevend in metro's en trams. ALSTOM levert ook locomotieven, signalering (ERTMS), infrastructuur en onderhoudsdiensten.

Koopmansstraat 7 | 2288 BC Rijswijk

T 070 413 28 30 | F 070 413 28 48

www.transport.alstom.com

SOCIALE VEILIGHEID



Bureau Delfini

Is expert op het gebied van sociale veiligheid in het openbaar vervoer.

Brengt verantwoordelijke partijen bij elkaar, ontwikkelt veiligheidsarrangementen, helpt bij het oplossen van conflictsituaties op bijvoorbeeld scholierenlijnen, voert quick scans uit, stelt verbeterplannen op en ondersteunt bij de uitvoering.

Groenestraat 294 A 0.10 | 6531 JC Nijmegen

T 024 357 25 14 | M 06 54 22 38 91

info@delfini.nl | www.delfini.nl

STRAATMEUBILAIR



Jan Kuipers Nunspeet

Fabrikant en leverancier van haltevoorzieningen,

fietsparkeersystemen en straatmeubilair

(engineering, productie en montage)

Industrieweg 20 | 8071 CT Nunspeet

Postbus 5 | 8070 AA Nunspeet

T 0341 25 29 44 | F 0341 25 28 56

info@jankuipers-nunspeet.nl | www.jankuipers-nunspeet.nl

VERVOERPASSEN EN INFORMATIE-SYSTEMEN



Multicard

Multicard personaliseert o.a. magneetstripkaarten, smartcards, Mifare kaarten. Wij zijn gespecialiseerd in dataverwerking, transactieservices, budgetbeheer en mobiel betalen (NFC).

Postbus 1563 | 3260 BB Oud-Beijerland

Albert Einsteinstraat 8 | 3261 LP Oud-Beijerland

T 0186 63 65 30 | M 06 24 83 06 07 | F 0186 64 07 60

sales@multicard.nl | www.multicard.nl

INFORMATIE

Voor vermelding op de servicepagina kunt u contact opnemen met Brickx, Eelco Jan Velema
T 070 322 84 37 | M 06 46 29 14 28
eelcojan@brickx.nl

Prijs per jaargang: vermelding zonder logo € 265,-
vermelding met logo € 385,-.

Neem een abonnement op OV-Magazine en ontvang het decembernummer gratis!

inclusief wekelijkse e-mail nieuwsbrief

Tel: 0317-425880 / info@ovmagazine.nl / www.ovmagazine.nl



Gelukkig zit er **niet** zomaar iemand achter het stuur



VERZEKERD
van TALENT in
VERVOER @
VEILIGHEID

In Vervoer @ Veiligheid draait het iedere dag om precies op tijd zijn en het leveren van hoge kwaliteit. Naast alle technische inzet zorgen vooral veel mensen ervoor dat dit proces altijd en overall correct wordt uitgevoerd. Zij maken voor hun klanten het verschil door het bieden van service, veiligheid en vakmanschap. Mét een glimlach.

Wil je als vervoers- of veiligheidsbedrijf een perfecte dienstverlening bieden, dan vraagt dit om een strakke selectie van potentiële nieuwe medewerkers. Daarnaast is aandacht voor de ontwikkeling en inzetbaarheid van de huidige medewerkers belangrijk.

Meer weten? Neem dan contact op met Carla Velzeboer: 06-43238100 of Ronald Visser: 06-50816951