

Position Paper ten behoeve van de Ronde Tafel Spoorordering 31 januari 2018

Een van de aanbevelingen van de parlementaire enquêtecommissie Fyra was het uitvoeren van een scenario-onderzoek voor de spoorordering. Rover heeft die aanbeveling ook zelf opgevolgd door in 2016 een visie over de ordening in het openbaar vervoer op te stellen. Deze visie genaamd *Ordering begint bij regie*, is te vinden op de website van Rover ([Rechtstreekse link](#)).

Rover constateert dat reizigers per vervoerbedrijf goede prestaties krijgen, maar we constateren dat er een gebrek is aan samenwerking en afstemming waardoor de reiziger hinder ervaart. Door meer regie van de overheid kunnen oplossingen voor de reizigers gevonden worden. Het gebrek aan single check in/out is een van de meest in het oogspringende gevolgen van een gebrek aan regie.

1. Ontwikkeling OV

De komende jaren zal de druk op het openbaar vervoer in de brede Randstad toenemen. De nationale markt- en capaciteitsanalyse toont dit ook aan. Gelijktijdig zien we dat de meeste reizigers zich verplaatsen over een afstand van 30 tot 40 kilometer. Ook is er steeds meer druk op de schaarse ruimte in steden en is OV een milieuvriendelijke manier van reizen. Daarom is het nodig dat meer mensen gebruik maken van OV. In de regionale gebieden zullen dikke lijnen dikker worden en vragen de dunne lijnen om vervoersvormen die daar bij passen. In het regeerakkoord is hierover opgenomen dat het OV overal in Nederland een alternatief voor de auto moet zijn.

2. Zonder regie werkt het niet

Gezien deze ontwikkelingen vormen stoptreinverbindingen de ruggengraat van het OV. Rover constateert een forse verbetering in de regio's waar de stoptreinen zijn aanbesteed. Decentralisatie is mede een goede ontwikkeling omdat de regionale overheden hun verantwoordelijkheid voor het OV zijn gaan nemen. Is de meeste gevallen investeren de regionale overheden ook in het OV en niet alleen in wegen. Er is een noodzaak voor een sturende en coördinerende rol van alle betrokken overheden. Regie zorgt voor continuïteit bij concessiewisselingen, maar kan ook vervelende gevolgen van grenzen tussen concessies verminderen. In Duitsland zien we een goed aansturingmodel waarbij overheden en bedrijven samenwerken in Verkehrsverbunden. Voor de reizigers ideaal omdat er binnen een Verkehrsverbund er een samenhangend tarief- en reisinformatiesysteem is. Rover is voorstander van een geïntegreerd regionaal netwerk van sprinters en busdiensten. Met de juiste regie kan dat via aanbestedingen bereikt worden. In het regeerakkoord worden enkele lijnen genoemd, waarop de sprinterdiensten aanbesteed kunnen worden door de provincies. De keuze van de lijnen in het regeerakkoord is vanuit reizigersperspectief willekeurig. Rover ziet liever dat gefaseerd en in overleg met de decentrale overheden alle sprinterdiensten worden aanbesteed.

3. **Ordering uitvoering OV-Diensten**

Marktwerking is in de visie van Rover een middel en geen doel. Het doel blijft meer en beter OV. Voor de reiziger is het van belang dat er een landelijk, samenhangend IC-net is. Dat biedt voordelen, zoals het kunnen aanbieden van rechtstreekse verbindingen voor de langere afstand. Aanbesteden van dit IC-net is een mogelijkheid, maar is gezien de omvang van Nederland niet het experimenteren waard. De HSL behoeft geen status aparte, omdat het binnenlandse vervoer over de HSL vele malen groter is dan het vervoer richting België. De integratie -zowel in de dienstregeling als via het tarief- van de HSL en het Hoofdrailnet is juist in het belang van de reiziger. Voor internationale verbindingen geldt dat iedere vervoerder gebruik kan maken van de HSL, ook zonder concessie.

Regionale netwerken, inclusief stoptreinverbindingen, zouden wel aanbesteed moeten worden. Een juiste omvang van de concessies met afstemming tussen stoptrein en bussen is daarbij essentieel. De aanbesteding zou ook kunnen bestaan uit een kleine bundel van lijnen, dat zou de markt aantrekkelijk maken voor andere, nieuwe partijen. Dat maakt integratie van doelgroepenvervoer, het vervoer naar bijvoorbeeld speciaal onderwijs, eenvoudiger. Dit geeft ook kansen voor het ontschotten van de verschillende financieringsbronnen. Daarnaast pleit Rover voor een toezichthouder, die al vóór een aanbesteding duidelijke regels stelt. Dat vergroot de kans dat aanbestedingen niet eindigen in juridisch moddervechten.

4. **Vervolg**

De concessie HRN loopt in 2025 af. Voor een soepele transitie is tijdige besluitvorming gewenst.