

Regionaal ov kan stuk efficiënter

06.05.11

Deze week staakte het ov in drie grote steden wegens de verplichte aanbesteding van het stadsvervoer en de bezuinigingen door het Rijk. Die bezuinigingen kunnen flink omlaag als het ov anders wordt ingericht. De oplossing: schaalvergroting.

Nadat in 2004 de verantwoordelijkheid voor het lokale openbaar vervoer overging naar de provincies resteerden er nog negentien ov-autoriteiten: twaalf provincies en zeven stadsregio's. Onder druk van de bezuinigingen is de tijd rijp voor schaalvergroting. Het kabinet heeft in het regeerakkoord al een nieuw te vormen infrastructuurautoriteit aangekondigd. Begin dit jaar kondigden ook drie provincies in de noordelijke Randstad verregaande samenwerking aan. En begin april kondigden de stadsregio's Rotterdam en Haaglanden aan op korte termijn één vervoerautoriteit te willen vormen.

Deze ontwikkelingen bieden kansen om het stedelijke en het regionale ov efficiënter te organiseren. De aansturing van het ov is momenteel niet alleen versnipperd, maar ook nogal gepolitiseerd. Veel energie lekt weg naar interne zaken zoals nota's en Statenvragen. Geregeld dreigt het ov-product het onderspit te delven.

Een vakmatiger benadering is gewenst, zoals bijvoorbeeld in Duitsland het geval is. Het regionale ov staat daar verder af van de politiek en wordt aanzienlijk inhoudelijker benaderd; *gründlich*. Concrete verbeteringen staan er centraal en objectieve monitoring is de leidraad voor verbeteracties.

Het idee van een grotere distantie tussen politiek en uitvoering is niet nieuw. De toverwoorden van de commissie- Brox uit de jaren 90 luidden ontvlechting en verzakelijking, en zijn nog steeds actueel. De directeuren van de grote stadsvervoerbedrijven zullen een grotere distantie tussen politiek en uitvoering toejuichen. Zij gaven onlangs aan dat een flink deel van de gewenste bezuinigingen op het openbaar vervoer gerealiseerd kunnen worden als de 'slechte lijnen' gesloten mogen worden. Zo moest in Rotterdam aanvankelijk een tram blijven rijden die per jaar 1 miljoen euro kostte, maar 70 duizend euro opracht.

Nederland is te klein voor negentien ov-autoriteiten. Er is veel afstemming vereist tussen overheden. Vervoerbedrijven hebben bij aanbestedingen steeds te maken met verschillen in aanpak, beleid, ambitie en eisen. Een stuk of vijf, zes autoriteiten lijkt genoeg. Een dergelijke reorganisatie roept onmiddellijk vragen op over de democratische verantwoording. Die vereist natuurlijk een andere structuur van democratische controle, die in dat geval niet automatisch verankerd is zoals bij provincies wel het geval is. Die verantwoording kan eenvoudig plaatsvinden in regionale samenwerkingsverbanden in gekozen raden en Staten, al dan niet getrap. Waar ook de beleidsdoelen worden bepaald en de budgetten worden vastgesteld. Maar binnen deze kaders is de reiziger gebaat bij deskundige en neutrale ambtenaren die ongestoord en zonder politieke bemoeienis hun werk kunnen doen, zoals dat gebeurt over de grens.

Bij onze Oosterburen zijn de deelstaten, de *Länder*, verantwoordelijk voor het regionale ov. In de praktijk zijn veel taken overgedragen aan *Gebietskörperschaften*, waarvan de *Verkehrsverbände* de meest voorkomende en bekende vorm zijn. Het zijn aparte juridische entiteiten waarin de verschillende opdrachtgevers voor het ov en de vervoerders zijn vertegenwoordigd in respectievelijk een raad van toezicht en een raad van advies. Het *Verkehrsverbünd* voert vakinhoudelijk beleid uit en wordt beoordeeld op basis van objectieve criteria.

Een *window of opportunity* lijkt aanwezig om het Duitse model in Nederland op

Vacature
Hoofd
Bedrijfsvoering

Een mening over het openbaar bestuur?

Mail ons uw bijdrage voor de rubriek Ingezonden.

HAN

Schadeclaims

Vacatures bij de overheid

RSS

- Senior Vakspecialist / Stedenbouwkundige (m/v) | Raalte
- Directievoerder | Haarlem
- vergunningverlener | Maastricht
- Strategisch Beleidsadviseur / Programmamanager Verkeersmanagement | Haarlem

Zoek in alle vacatures

Cartoons Nico Visscher



zijn minst in overweging te nemen. Het sluit aan bij de schaalvergroting en marktwerking die ook het regeerakkoord voorstaat. Schaalvergroting en verzakelijking in de vorm van een Nederlandse variant van het *Verkehrsverbünd* kan een aanzienlijke verbetering in de organisatie van het ov opleveren. En daarmee de stagnatie in het huidige ov-gebruik positief beïnvloeden.

Egon Hogenboom en Stijn Kalsbeek werken als consultant bij Elfer Advies.