

# Minister, kom in actie voor de Sprinter

De commissie-Kuiken was er helder over: de aansturing door de minister van NS en ProRail laat te wensen over. Melanie Schultz kan zich revanche door eisen te stellen in de concessie voor het hoofdrailnet vanaf 2015. Ze moet vooral opkomen voor de treinreiziger op de korte afstand.

GASTAUTEUR BART BRENNINKMEIJER (MOVARES)



Vorige maand kreeg minister Schultz van Infrastructuur en Milieu het aan de stok met de Tweede Kamer over de winterperikelen op het spoor en over het (dis)functioneren van NS en ProRail. De minister beloofde deemoedig dat het beter moet, maar maakte niet duidelijk hoe. Opmerkelijk is dat de Kamer zo weinig aandacht heeft voor het afdwingen van verbeteringen via de concessie van het hoofdrailnet. Decentrale overheden hebben de afgelopen vijftien jaar de kwaliteit van het openbaar vervoer verbeterd door aanbesteding van ov-concessies. De minister kan gebruikmaken van die ervaringen. Het parlement wijst haar daar onvoldoende op, terwijl de leerpunten in een door de Kamer georganiseerde hoorzitting wel aan bod kwamen. Onder andere Nico van Paridon van de Stadsregio Amsterdam betoogde dat door afspraken te maken met de vervoerder het ov elk jaar kan verbeteren.

## Concept-overeenkomst

De komende maanden onderhandelt de minister verder met NS over het principe-akkoord voor het hoofdrailnet. In de concept-overeenkomst ligt, net als nu, het accent op de Intercity. Het is de vraag of deze voorkeur aansluit bij de wens van de reiziger en het eigen beleid van minister Schultz. Immers, de kerntaak van het hoofdrailnet is volgens de minister het verwerken van grote vervoerstromen en het waarborgen van de bereikbaarheid van belangrijke woon- en werkgebieden. Daarnaast moet het hoofdrailnet zorgen voor de bereikbaarheid van de landsdelen.

## Ov als één geheel

De Intercity voorziet duidelijk in de vervoerbehoefte tussen de landsdelen. Maar voor de bereikbaarheid van belangrijke woon- en werkgebieden is meer nodig. De grote dagelijkse vervoerstromen gaan over een relatief

beperkte afstand, gemiddeld 30 kilometer per dag. Op veel van deze verplaatsingen is het openbaar vervoer nauwelijks concurrerend met de auto. Om toch een goed alternatief te bieden moet het ov, inclusief trein, als één geheel functioneren. Een snelle aansluiting tussen de diverse vervoerwijzen is daarbij essentieel.

## Politiek op hoofdlijnen

In de huidige concessie krijgt NS te weinig prikkels om een geïntegreerd netwerk aan te bieden. En al helemaal geen prikkels om de regionale reiziger optimaal van dienst te zijn. Tekenend was het bericht in januari dat onder grote druk van reizigersvereniging Rover, NS besloot de Sprinters te verlengen nadat op diverse stations reizigers waren achtergebleven. Dit soort situaties hoort de minister als concessiebeheerder voor te zijn. Zij moet voorkomen dat de politiek zich met dit soort ad-hoc zaken gaat bezighouden, hoe belangrijk ook. Net als sommige decentrale overheden zou ook de Tweede Kamer zich moeten beperken tot de hoofdlijnen, en uitvoering en toezicht moeten overlaten aan een uitvoeringsorganisatie van het ministerie. Kamerleden en minister kunnen zich laten inspireren door de wijze waarop het OV-Bureau Groningen Drenthe het ov aanstuurt. Door de grotere afstand met de politiek heeft deze uitvoeringsorganisatie een behoorlijke slagkracht.

## Regionale groei

Decentrale overheden hebben de afgelopen jaren voortgang geboekt door metro's, trams en bussen beter op elkaar aan te laten sluiten. Na aanbe-

stedingen op regionale spoorlijnen groeiden de reizigersaantallen tussen 2002 en 2006 met 11,5 procent, tegen slechts 1 procent op de overige regionale spoorlijnen.

## Aansluitingen cruciaal

Vooraf in en rond de grote steden doen regionale treinen – de Sprinters – nog nauwelijks mee in een geïntegreerd ov-systeem. Jammer, want goede aansluitingen tussen Sprinter en het stads- en streekvervoer zijn cruciaal. Ook door praktische zaken als één opstaptarief voor de hele reis, regionale voordeeltarieven en geïntegreerde communicatie, wordt het ov aantrekkelijker en zal het gebruik toenemen.

## Kom in actie

Gelukkig heeft de minister nog geen definitieve concessieovereenkomst met NS afgesloten en kunnen de decentrale overheden nog een gezamenlijk signaal afgeven. Minister Schultz, maak helder hoe u het beleid vertaalt naar concessieafspraken. Geef aan hoe u deze concessies beheert en tot welke resultaten ze moeten leiden. Regio's, denk mee met de minister en met NS, zoek naar het gezamenlijke belang en formuleer heldere en afgestemde voorstellen in het belang van de regionale reiziger. Kom nu in actie, want voor we het weten zijn we tien jaar verder zonder de door de reiziger zo gewenste kwaliteitssprong in het regionale openbaar vervoer.

*Bart Brenninkmeijer is senior adviseur openbaar vervoer bij advies- en ingenieursbureau Movares*