



NUMMER 7 | 9-12-2010  
De Randstad-bureaus spreiden zich over de regio. In de regio Randstad wordt een samenhangend ov-net ontwikkeld. Het OV-bureau Randstad werkt aan een samenhangend ov-net in de Randstad. Het OV-bureau Randstad werkt aan een samenhangend ov-net in de Randstad. Het OV-bureau Randstad werkt aan een samenhangend ov-net in de Randstad.

december 2010



# OV-bureau Randstad spreidt bedje voor infra-autoriteit

Het OV-bureau Randstad werkt aan een samenhangend ov-net in de Randstad. Ambitie is er volop, maar geld om te investeren eigenlijk niet. Directeur van het OV-bureau Willem Benschop praat graag mee over het oprichten van een infra-autoriteit in de Randstad.

AUTEUR CONSTANT STROECKEN FOTO CHRIS PENNARTS

Ruim een jaar na de oprichting van het OV-bureau Randstad kan directeur Willem Benschop tevreden achterover leunen. De deelnemende overheden in het bureau – het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de acht ov-autoriteiten in de Randstad – hebben elkaar gevonden in het ontwerp van een hoogwaardig ov-net. "De deelnemers zijn bereid om een deel van de eigen identiteit op te geven voor een gemeenschappelijke formule", zegt Benschop, ook hoofd verkeer en vervoer van Stadsgebied Haaglanden. Het OV-bureau Randstad werkt aan een

ov-net van 'Olympische kwaliteit' in 2028: Rnet of Randstadnet. De ruggraat van dat regionale netwerk is de Sprinter van NS. Maar het spoorbedrijf wil de stoptrein geen onderdeel laten uitmaken van een gezamenlijke productformule voor de Randstad: er komen dus geen rode Rnet-treinen. "Daar heb ik wel begrip voor", reageert Benschop. "NS heeft lang gestudeerd op de eigen Sprinterformule, dan stap je niet zomaar over op een andere." Het wordt anders als het kabinet zou besluiten de stoptreinen van NS in de Randstad los te weken van het hoofdtra-

net. Maar daarover is niets opgenomen in het regeerakkoord, dus houdt Willem Benschop er geen rekening mee. "Als OV-bureau kijken we naar de inhoud. De samenwerking met NS verloopt prima. Zo zijn we uitgenodigd om mee te praten over de dienstregeling 2013 waarin de Hanzelijn wordt opgenomen. Dan brengen wij onze Randstad-belangen in." Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer is in grote lijnen goedgekeurd door de Kamer. Het levert de Randstad extra capaciteit op: zes Intercity's en zes Sprinters per uur op de hoofdverbindingen. Nu de investeringen in het

spoor min of meer geregeld zijn, ligt de focus van het OV-bureau vooral op de capaciteitsuitbreiding van tram- en metronetten in de Randstad, en op de fiets.

## Obstakels

Het enthousiasme van de Randstad-autoriteiten ten spijt, de weg naar Randstadnet is bezaaid met obstakels. Het kabinet-Rutte heeft forse bezuinigingen aangekondigd op het ov: 5 procent op de exploitatiesubsidie. De 1,1 procent groei van het budget en de jaarlijkse indexatie voor gestegen kosten zijn gesneuveld. Daar bovenop



krijgen de drie grote stadsregio's een korting van 120 miljoen euro na de verplichte aanbesteding van hun stadsvervoer. De stadsregio's dringen bij minister Schultz aan op twee jaar uitstel van de aanbestedingen. Haaglanden besteedt wel alvast de stadsbus aan per 1 januari 2012. Het GVB verliest de onderhands gegunde concessie vanaf diezelfde datum. Want de wijziging van de Wet personenvervoer, die een onderhandse gunning mogelijk zou maken, gaat niet door.

#### Financiële polsstok

De kortingen van het Rijk maken investeringen in Randstadnet lastig, beaamt Benschop. "De financiële polsstok bepaalt hoe ver we kunnen springen. De hoofdstroom van het geld komt van het Rijk. We kijken naar andere financieringsmogelijkheden, bijvoorbeeld via publiek-private samenwerking, maar daar heb ik geen hoge verwachtingen van. De stadsregio's hebben al gewaarschuwd dat de kortingen onherroepelijk leiden tot aantasting van de voorzieningen. Ze zijn ook strijdig met de Olympische ambities."

#### Opheffing stadsregio's

Een andere complicatie is de voorgenomen opheffing van de stadsregio's en de opschaling van het provinciaal bestuur in de Randstad. Een infrastructuurautoriteit zou de verkeers- en vervoertaken van de stadsregio's moeten overnemen. In welke volgorde, vraagt Benschop zich af. "Eerst het stadsvervoer aanbesteden en dan de stadsregio's opheffen? Of eerst de infrastructuurautoriteit oprichten die vervolgens het stadsvervoer aanbesteedt? De vraag is ook of de infra-autoriteit een agentschap wordt van het Rijk, zoals Rijkswaterstaat. Centralisering kan toch niet de bedoeling zijn." Het opheffen van een complete bestuurslaag als de stadsregio is niet zomaar geregeld. Voor de verkeers- en vervoertaken van de stadsregio moet de Wet personenvervoer worden aangepast. Dat duurt al gauw een paar jaar, zegt Benschop. "Tegelijkertijd moet dan een infra-autoriteit worden opgericht. En dan moet je precies weten welke bevoegdheden die autoriteit krijgt. Maar stel nu dat er één Randstadprovincie komt, dan is een aparte infra-autoriteit weer overbodig."

#### Centrale regisseur

Het OV-bureau Randstad neemt zelf geen standpunten in, zegt Benschop, dat is aan de decentrale overheden en het ministerie. Maar hij wil wel even hardop denken. "Op zich is één autoriteit voor de Randstad een goed idee. Bestuivorming en toedeling van geld liggen dan in één hand. Samen sta je sterker, in het contact met de vervoerders en ten opzichte van het Rijk. Het ideale plaatje is een Randstedelijk ov dat wordt aangestuurd door een centrale regisseur, die ook over de ruimtelijke ordening gaat. Zo kan je ruimte en ov beter op elkaar afstemmen."

#### Apart loket

Een infra-autoriteit voor de hele Randstad moet wel recht doen aan de lokale verkeers- en vervoerproblemen. Het nadeel van een autoriteit op afstand

is te ondervangen met accountmanagers die decentrale zaken regelen, denkt Benschop. "Er zou een aparte loket kunnen komen voor de Metropoolregio Amsterdam, een voor Utrecht en een voor Den Haag-Rotterdam." Ook al meent het kabinet dat de stadsregio's overbodig zijn, gemeenten blijven behoefte houden aan regionale afstemming. Benschop: "Ze zouden een gemeenschappelijke regeling kunnen aangaan. Dan hebben ze geen zeggenschap meer over het openbaar vervoer, maar kunnen ze wel afspraken maken over de ruimtelijke ordening. Zonder de plus uit de WGR+ kunnen gemeenten ook makkelijker toe- of uittreden. Bij de stadsregio is dat onmogelijk."

#### Schaalvergroting

Aan schaalvergroting in de Randstad valt niet te ontkomen, vermoedt Benschop.

"De commissie-Kok stelde bijna vier jaar geleden al één Randstadprovincie voor. Toen was het een aantal bruggen te ver. Nu zie je vrijwillige samenwerking in de Randstad over het openbaar vervoer en met NS. De insteek van het kabinet is duidelijk: minder bestuurlijke drukte en schaalvergroting."

Het rapport dat het OV-bureau onlangs uitbracht – Randstadnet 2028, de belofte aan de reiziger – is voorgelegd aan minister Schultz van Haegen. Zij heeft haar steun nog niet uitgesproken, maar aangezien het ministerie partner is in het bureau gaat Benschop daar wel van uit. "Wij hebben het Rijk aangeboden om deel te nemen in de discussie over de infra-autoriteit voor de Randstad en ervaring en deskundigheid in te brengen. Het zou raar zijn als het Rijk daar geen gebruik van maakt. Want wij spreiden het bedje voor de infra-autoriteit."



#### Mandaat tot 2012

Het OV-Bureau Randstad – opgericht op 1 oktober 2009, met een mandaat tot 1 april 2012 – is een project uit het programma Randstad Urgent. Het bestuurlijk duo dat de kar trekt bestaat uit minister Melanie Schultz van Haegen van Infrastructuur en Milieu en Asje van Dijk, gedeputeerde van de provincie Zuid-Holland.

De deelnemers in het bureau zijn het ministerie en de acht ov-autoriteiten in de Randstad: de stadsregio's Amsterdam, Haaglanden, Rotterdam en Utrecht, en de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht en Flevoland. De medewerkers van het bureau zijn gedetacheerde ambtenaren van de negen deelnemende overheden. Het budget is acht ton per jaar.

Model voor Randstadnet staat MRAnet van de Metropoolregio Amsterdam in de noord-/meugel van de Randstad. En MRAnet is weer geïnspireerd op de Zuidtangent. De bussen in de Noord-vluegat zijn de eerste die onder het rode Rnet-logo gaan rijden. Haltes, informatieschermen en materieel worden pas vervangen bij het ingaan van een nieuwe concessie.

Tot februari werkt het OV-bureau Randstad nog aan een knooppuntenanalyse, een invoeringsplan voor de productformule en aan een projectenboek, vergelijkbaar met het meerjarenprogramma MiRT. In het voorjaar presenteren de Randstadoverheden die plannen tijdens een bestuursconferentie.