

Conclusie Ministerie Verkeer en Waterstaat evaluatie regionale treindiensten

“Decentrale overheden zijn in staat om het stads-, streek- en regionaal spoorvervoer intermodaal aan te besteden en aan te sturen. Daarmee krijgt de reiziger een beter OV-product. De decentralisatie en aanbesteding heeft in vrijwel alle gevallen ook geleid tot een (aanzienlijke) vervoergroei”.

Bron: Quick Scan naar de markt en capaciteit op de gedecentraliseerde spoorlijnen”, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, sept 2008

Beter OV voor de reiziger en een betere kostendekkinggraad

Het alternatief OV plan biedt structurele kosten-effectieve oplossingen voor openbaar vervoer en is in het voordeel van de reizigers. Ons plan biedt de mogelijkheid om het OV te verbeteren en tegelijkertijd besparingen te realiseren voor de overheden. Het alternatief plan creëert ruimte voor de benodigde investeringen in het OV die onderdeel uit maken van ons plan. Het alternatief OV plan kan besparingen en ruimte voor investeringen in het OV opleveren tot 215M€/jaar vanaf 2012 en 375M€ vanaf 2015 (bij aanbesteding intercity uit het hoofdrailnetwerk)

Investeren in Spitsvervoer

Als de reiziger door snel en hoogfrequent aanbod als het ware geen dienstregeling nodig heeft voor zijn woon - werkverkeer en de bus door infra-structurele maatregelen snel door het verkeer komt, stapt hij graag over van auto naar OV. Vaak zijn kleine infra-structurele maatregelen zoals het gebruik van extra rijbanen op snelwegen al voldoende om de bus langs het verkeer te leiden. Verbreding van snelwegen echter is duur, stuit milieutechnisch op bezwaren en heeft ook nog eens een lange doorlooptijd.

Aanbod afstemmen op de vraag

Waarom hebben we in Nederland nog zoveel bussen op zondagochtend? Dit was logisch in de vorige eeuw omdat daar ook een vraag naar bestond. Die vraag is echter sterk afgenomen terwijl de bussen in veel regio's nog als vanouds rijden. Een ander voorbeeld van een niet aangepast aanbod op de vraag: op zaterdagavond is er de laatste 10 jaar veel meer vraag naar OV gekomen door het opschuiven van de uitgaansuren. Het aanbod is hier nog onvoldoende op afgestemd. Het alternatief OV plan gaat bij de invulling van het aanbod uit van de actuele vraag bij reizigers.

2 JUNI 2010
10.00 uur

Successen binnen het regionale openbaar vervoer

De afgelopen jaren hebben Arriva, Connexion, Syntus en Veolia bewezen een efficiënt en kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoerproduct te kunnen leveren. Gesteld kan worden dat deze regionale openbaar vervoerbedrijven in staat zijn geweest meer en beter openbaar vervoer te leveren tegen gelijke of lagere kosten.

Na bijna tien jaar aanbesteden kan worden geconcludeerd dat:

- De omvang van het OV-aanbod is toegenomen.
- De afstemming van dienstregelingen tussen de modaliteiten is verbeterd.
- Reizigers de kwaliteit van het OV in aanbestede regio's hoger beoordelen en dat de exploitatiekosten sterk zijn gedaald.
- De uitstoot van milieubelastende stoffen is verminderd.

Bron (o.a.): Twijnstra Gudde: evaluatie WP 2000, aug. 2005 en KpVV maart 2009

Het regionale personenvervoer op het spoor is in vergelijking met de situatie vóór de aanbesteding spectaculair gegroeid. In de periode 2002-2006 is op decentrale lijnen het aantal reizigers met 11,5% **per jaar** gegroeid. Op sommige trajecten is zelfs een groei van 40% in één jaar gerealiseerd. Tevens wordt een punctualiteit van boven de 95% gerealiseerd. Deze prestaties van private vervoerders zijn des te opvallender, omdat NS deze lijnen eerder als onrendabel kwalificeerde en de exploitatie op deze lijnen wilde beëindigen.

Financiële impactanalyse (excl. Intercity) van Alternatief OV plan (op jaarbasis)

