

# Iepenbier ferfier: it kin oars!

## Aanleiding Aanbesteding 2012

Op dit moment kunnen vervoersbedrijven zich inschrijven op de concessie voor het OV 2012-2020. In het bestek dat de provincie heeft uitgegeven staan een aantal voorwaarden voor de invulling van dunne lijnen, de invulling van duurzaam OV en de aan te bieden kwaliteit voor de reiziger. In het bestek staat niet beschreven hoe de provincie de invulling van dunne lijnen, duurzaam OV en de kwaliteit voor de reiziger laat meewegen in de toekenning. Wordt de aanbesteding toegekend aan de vervoerder met het goedkoopste aanbod (die mogelijk ook nog iets extra aanbiedt) of wordt er gekozen voor de vervoerder die het meest bijdraagt aan leefbaarheid tegen een redelijke prijs? Deze nota geeft extra achtergrond over het belang van de bovengenoemde voorwaarden. Ook geeft deze nota een beschouwing op financiën en efficiency. Tot slot komt deze nota met een voorstel om het aanbod van de vervoerders te wegen volgens een bepaalde priorisering.

## Maatschappelijke doelen OV

In de huidige samenleving met veel grote afstanden tussen huis en alle mogelijke reisdoelen (school, werk, publieke instellingen, winkels plus horecagelegenheden, recreatie, familie of vrienden), is mobiliteit een elementaire levensbehoefte geworden. Veel mensen kunnen of willen echter niet over een auto beschikken. Leeftijd, handicaps, laag inkomen en persoonlijke voorkeuren voor ander vervoer zijn hier onder anderen oorzaken van. Een auto kan ook tijdelijk niet beschikbaar zijn. Er zijn dus allerlei sociale redenen die het nodig maken om over het alternatief van het OV te kunnen beschikken. Hier ligt de primaire reden voor de instandhouding van OV door de overheden.

De mobiliteit via het OV hangt in de eerste plaats af van aanwezige vaste lijnen, hun begin- en eindtijden, frequenties, halte-afstanden of van taxi-achtige vormen van vervoer. Een goede tweede is de prijs van een rit. Dit is vooral van belang voor mensen met een smalle beurs [1].

Ook in dunbevolkte gebieden is OV dus essentieel voor de maatschappelijke doelen zoals vervoer naar werk, opleiding, zorg, familie en winkels. In deze gebieden zal het OV grotendeels door dunne lijnen verzorgd worden. Een goede OV voorziening op dunne lijnen draagt dus essentieel bij aan de mobiliteit en dus aan de economie en leefbaarheid van dunbevolkte gebieden.

In het bestek worden op een aantal punten goede voorwaarden gesteld aan de invulling van de dunne lijnen, waarmee de provincie Fryslân het maatschappelijk belang ervan onderkent, zie Hoofdstuk A2 (p. 6-10):

- a) Driesporensysteem van dik, dun en overstappunten (p.6).
- b) Dikke lijnen verder uitbouwen (p. 7).
- c) Nieuwe wegen inslaan voor dunne verbindingen (p. 8).
- d) Knooppunten ingebed in de samenleving (p. 9).

Een en ander wordt uitgewerkt in de Visie Duurzaam OV (bijlage D1).

Samenvattend: de provincie Fryslân erkent het maatschappelijk belang van OV ook in dun bevolkte gebieden en voorziet in haar bestek hierin door voorwaarden te stellen aan de invulling van deze dunne lijnen. Zonder een goede invulling van de "dunne lijnen" voorwaarden verdwijnt mobiliteit en daarmee leefbaarheid in dunbevolkte gebieden.

### Milieu

De groei van het OV en een vlottere doorstroming kunnen bijdragen aan een vermindering van uitlaatgassen. Er zijn dan minder personenauto's op de weg en er hoeft minder afgeremd en opgetrokken te worden. Daar bovenop is milieuwinst te behalen met technische maatregelen [1]. Door als provincie het goede voorbeeld te geven op het gebied van duurzaam rijden doet zij recht aan haar ambitie onafhankelijk te worden van fossiele brandstoffen en de overstap te maken naar een duurzame samenleving.

In het bestek wordt een aantal zaken op het gebied van milieu en duurzaamheid goed geregeld:

- a) Hoofdstuk A2, Duurzaam OV en uitstootreductie (p. 10).
- b) Tankinfrastructuur duurzame brandstoffen (C.2.22-33, p. 64-66).
- c) Hoofdstuk C.5 Materieel en milieu (p. 83-93).

De provincie Fryslân erkent hiermee het belang van de zorg voor het milieu en voorziet in haar bestek hierin door voorwaarden te stellen aan duurzaam OV. Zonder een goede invulling van de voorwaarden op het gebied van duurzaamheid zal de provincie haar ambities niet kunnen waarmaken.

### De reiziger centraal?

Sinds de overheid zijn handen grotendeels van het OV heeft afgetrokken wordt de reiziger geconfronteerd met een onredelijk aantal vertragingen, prijsverhogingen en kwaliteitsverlies. De klachten van reizigers die de statenleden per mail hebben ontvangen blijken niet op zich zelf te staan.

Uit kwartaalcijfers van het OV over de eerste helft van 2011 blijkt dat er naast uitval door overmacht ook sprake is van verwijtbare uitval. Personeel (personeelsgebrek en miscommunicatie) en materieel zijn hierbij de meest voorkomende oorzaken. Ook in Fryslân zijn de OV chipkaart, de dienstuitvoering en de dienstregeling de meest voorkomende klachten[3]:

- a) Restitutie problemen en problemen met in- en uitchecken.
- b) OV-chipkaarten die niet goed werken.
- c) Oplaad-apparaten die bereikbaar zijn en niet goed werken.
- d) Klantenservices die alsmaar doorverwijzen als het gaat om restitutie.
- e) Uitval en vertragingen van trein en bussen.
- f) Losse kaartjes in de bus die veel duurder zijn geworden.
- g) Het afschaffen van ster abonnementen.
- h) Dienstregelingen die niet op elkaar passen.
- i) Verschillende concurrenten die niet op elkaar wachten bij vertragingen.

In het bestek worden verschillende zaken voor de reiziger goed geregeld. Eis in het bestek is bijvoorbeeld dat het plan leidt tot verbetering van het OV, wat zich uit in het aantrekken van meer reizigers (dan wel het tegengaan van reizigersverlies) en hogere klantwaardering (p. 39/40). Andere goede punten:

- a) Advies uit laten brengen door reizigersorganisaties (C1.8, p. 58).
- b) Participatieplan (C1.12, p. 59).
- c) Reisinformatie en marktwerking (Hoofdstuk C8, p. 102-107).
- d) Sociale veiligheid (Hoofdstuk C9, p. 110-111).
- e) Toegankelijkheid gehandicapten, mensen met chronische beperkingen: C.5.22-27 (p. 88-89), C.5.39-49 (p. 91-92), C.5.50-57 (p. 93), C.8.4 (p. 103), C.8.15 (p. 104).

Samenvattend: de provincie onderkent het belang voor de reiziger van een goede kwaliteit van het OV. Een serieus OV dat nodig is om de ambities van de provincies op het gebied van mobiliteit, leefbaarheid en duurzaamheid waar te maken dient ook haar klanten serieus te nemen. De klanten moeten wel

gebruik kunnen en willen maken van het OV. De afgelopen jaren laten zien dat er nog veel te verbeteren valt op het gebied van klantvriendelijkheid. Een goede invulling van de reizigersvoorwaarden is dan ook essentieel voor een OV dat bijdraagt aan leefbaarheid en duurzaamheid.

## **De kosten en baten**

### **Investeren in economie**

Met het oog op bezuinigingen op de rijksbegroting wordt vooral gekeken naar de kosten van het OV en worden deze kosten voornamelijk afgezet tegen enkele maatschappelijke doelen waaraan in de politiek meer of minder gewicht wordt toegekend. Over het hoofd wordt gezien dat het OV ook bijdraagt aan de economie. Enkele voorbeelden:

- a) De groei in mobiliteit van mensen die op het OV zijn aangewezen kan er toe leiden dat er meer gewinkeld wordt en meer horeca en recreatie- en cultuurvoorzieningen worden bezocht. Dit leidt direct al tot extra belastinginkomsten voor het Rijk, maar kan ook meer vreugde geven aan het leven van betrokken mensen. Dit bevordert de gezondheid en kan er toe leiden dat ook de kosten voor de gezondheidszorg dalen.
- b) Meer bezoek aan familie en kennissen kan meer levensvreugde geven die de gezondheid bevordert. In de Vlaamse gemeente Hasselt werd zelfs de ervaring opgedaan dat zieken die vaker bezocht konden worden eerder genazen. In het ziekenhuis daalde het gemiddelde aantal ligdagen per zieke met één dag.
- c) Gratis OV kan werklozen helpen eerder een baan te vinden doordat ze makkelijker op reis kunnen gaan om ergens binnen te stappen of om scholing te volgen. Hiermee zijn in het bijzonder mensen met een lage opleiding gebaat. Ook mensen met een baan kunnen makkelijker een cursus gaan volgen.
- d) Vrijwilligerswerk zou men kunnen steunen met gratis OV. De kosten van het OV worden ruimschoots vergoed door het vrijwilligerswerk. Het is ook een blijk van waardering van de samenleving die mensen kan stimuleren vrijwilligerswerk op zich te nemen.
- e) Asielzoekers kunnen makkelijker kennis nemen van de Nederlandse samenleving en dus eerder integreren wanneer zij vrij kunnen reizen. Dit speelt in het bijzonder als ze het Nederlanderschap toegekend krijgen.
- f) In België is gebleken dat de groei van het OV er uiteindelijk toe leidt dat er minder hoeft te worden geïnvesteerd in wegen. Dit is een kostenbesparing.
- g) Dorpen en kleine steden worden leefbaarder als zij makkelijker bereikbaar zijn en hun inwoners makkelijker op reis kunnen gaan. Steden met een centrumfunctie hebben er baat bij dat zij goed bereikbaar zijn met het OV.
- h) Bij gratis OV kunnen reizigers sneller instappen en wordt zo reistijd gewonnen. Dit geldt ook voor goedkope abonnementen[1].

### **Efficiency nader beschouwd**

Het algemene gevoel is dat meer inzet van bussen in dunne gebieden leidt tot hogere kosten. En hogere kosten zijn ongewenst voor zowel de reiziger als de aandeelhouder van de private vervoersondernemer. De oplossing van vervoersbedrijven is vaak een korting op scholen, verkoop vastgoed, gebruik van computersystemen bij logistieke vraagstukken en tijdelijke contracten voor chauffeurs. Al deze maatregelen leiden op korte termijn tot kostenreductie, maar op de lange termijn tot kwaliteitsverlies, ziekteverzuim en tot hogere exploitatiekosten. Naast dit alles wordt er dan ook nog vaak gesneden in onrendabele lijnen. Dit alles druist in tegen de doelstellingen van het OV. Toch zijn er alternatieven om kosten voor de dunne lijnen te compenseren:

- a) Financiële efficiëntie kan behaald worden door minder reserves en kortere overlooptijden.

- b) Goed personeelsbeleid leidt tot minder verloop en ziekteverzuim.
- c) Door gebruik te maken van ervaring kunnen zaken zoals roostering veel efficiënter en worden er minder fouten gemaakt.

De bedrijfseconomische kijk op efficiëntie hoeft dus niet te leiden tot een kostenreductie. Juist investeringen in mensen en organisatie kan leiden tot efficiëntere bedrijfsvoering en aanvaardbare kosten met een hogere kwaliteit voor de reiziger.

Een andere kijk op financiën draagt dus bij aan de kostenefficiëntie en de doelstellingen van het OV (leefbaarheid en duurzaamheid). OV moet dus niet bekeken worden vanuit een kostenperspectief maar vanuit een investeringsperspectief.

### **Conclusie**

De provincie onderkent:

- a) het belang van een goede invulling van de dunne lijnen;
- b) het belang van milieu en duurzaamheid;
- c) het belang van een goede kwaliteit van het OV voor de reiziger.

Daarnaast draagt een andere kijk op financiën bij aan de kostenefficiëntie en de doelstellingen van het OV (leefbaarheid en duurzaamheid). Het is voor de provincie essentieel om de belangen van de dunne lijnen, het milieu en de reizigerskwaliteit goed in te vullen. Het is echter niet duidelijk hoe de provincie het belang van deze belangen weegt, bijvoorbeeld ten opzichte van de kostenefficiëntie.

### **Concrete voorstellen**

#### **De evaluatie van de voorstellen van de vervoerders**

Bij het toekennen van de vervoerder moet de provincie de volgende prioriteit te hanteren, in volgorde van belangrijkheid:

- a) Goede invulling van het OV voor de dunne lijnen, de dunbevolkte gebieden.
- b) Goede invulling van milieu vriendelijk en duurzaam OV.
- c) Goede kwaliteit van OV voor de reiziger.
- d) Redelijke kosten die naar verhouding bijdragen aan punt 1.3, leefbaarheid doelstellingen en een eerlijk loon voor het personeel.

#### **Eigen openbaar vervoersbedrijf**

Omdat is gebleken dat de privatisering in het OV niet goed werkt, is het meest voor de hand liggende alternatief een eigen provinciaal vervoerbedrijf, met heel Fryslân als één consessiegebied. De winst die normaal uitgekeerd wordt aan de aandeelhouders kan gereserveerd worden voor het OV en eventueel gebruikt worden om verliezen in andere jaren te compenseren. De toekomstvastheid leidt tot minder risico's bij investeringen in mens en materiaal. Alle investeringen zullen ten goede komen aan de kwaliteit van het OV en dus de daarbij behorende maatschappelijke doelen. De wettelijke grond voor inbesteding is recent door de minister beaamt in een brief naar de tweede kamer.

### **Bronnen**

[1] Aanbesteding OV, een slecht idee, Nico Schouten, Wetenschappelijk Bureau SP 2008

[2] [www.ovloket.nl](http://www.ovloket.nl)

[3] Healjiersifers Iepenbier ferfier yn Fryslan 2011

[4] Bestek 2012 – 2020 Noord en Zuidwest Fryslan Schiermonnikoog

[5] brief van Schulz aan tweede kamer: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/ah-tk-20112012-781.html>

Ljouwert, 21 maart 2012

Fenna Feenstra, lid Provinsjale Steaten foar de SP

**BESLUT NR. :**

**PROVINSJALE STEATEN fan FRYSLÂN**

Lêzen it útstel fan it lid fan Provinsjale Steaten, Fenna Feenstra fan de fraksje fan de SP,

**Beslute:**

By it takinnen fan de ferfierder moat de provinsje de neifolgjende prioriteiten hantearje, yn folchoarder fan wichtichheid:

1. Goede ynfolling van it iepenbier Ferfier foar de tinne linen, de tinbefolkte gebieten.
2. Goede ynfolling fan miljeufreonlik en duorsum iepenbier ferfier.
3. Goede kwaliteit fan iepenbier ferfier foar de reizger.
4. Reedlike kosten dy 't nei ferhâlding bydrage oan punt 1.3 fan it útstel, doelstellings leefberens en earlik lean foar it personiel.

Aldus fêststeld troch Provinsjale Steaten fan Fryslân

yn harren iepenbiere gearkomste fan 21 maart 2012

J.W. Jorritsma, foarsitter

A. Oortgiesen, griffier

Ljouwert, 21 maart 2012

Fenna Feenstra, lid Provinsjale Steaten foar de SP

**BESLUT NR. :**

**PROVINSJALE STEATEN fan FRYSLÂN**

Lêzen it útstel fan it lid fan Provinsjale Steaten, Fenna Feenstra fan de fraksje fan de SP,

**Beslute:**

- a. dat de oprjochting fan in eigen iepenbier ferfierbedriuw ûndersocht en mooglik tarieden wurdt;
- b. dat by alle pilots duorsum Iepenbier Ferfier alle foarmen fan ekonomysk eigendom iepen litten wurde.

Aldus fêststeld troch Provinsjale Steaten fan Fryslân

yn harren iepenbiere gearkomste fan 21 maart 2012

J.W. Jorritsma, foarsitter

A. Oortgiesen, griffier