

## Samenvatting

Het openbaar vervoer in Nederland heeft ernstig te lijden door financiële tekorten. Dit leidt tot een daling in het aantal aangeboden diensten wat op zijn beurt weer resulteert in een lager gebruik van het openbaar vervoer. Dit lager gebruik leidt opnieuw tot tekorten voor de openbaar vervoer maatschappijen waardoor er wederom gesneden zal moeten worden in de diensten. Dit gehele proces is een neerwaartse spiraal die niet wenselijk is voor de Nederlandse maatschappij.

In Nederland wordt sinds enkele jaren het openbaar vervoer aanbesteed waardoor afzonderlijke gebieden door verschillende vervoerders geëxploiteerd worden. De nationale overheid wil hiermee haar doelstellingen om zowel de efficiency als het aantal reizigerskilometers te verhogen bereiken. Concurrentie tussen de verschillende vervoerders zou dit mogelijk moeten maken. Wanneer men dan de totale behoefte aan openbaar vervoer bekijkt, zou die toch gemakkelijk winstgevend kunnen worden in een gebied als de Randstad. De vraag is dan ook of de versnippering van het aanbod een oorzaak is voor een slechtere service.

Het doel van dit onderzoek is om te onderzoeken of het huidige politieke beleid tot suboptimalisatie in het aanbod van openbaar vervoer in Nederland leidt. In het onderzoek is daarbij aan het licht gebracht dat er drie verschillende functies zijn die het openbaar vervoer dient te vervullen:

- Een van oudsher traditionele **commerciële** functie waarmee een onderneming geld wil verdienen door middel van het vervoeren van reizigers.
- Een **substitutie** functie waarbij het openbaar vervoer als alternatief voor de auto dient te zijn. Dit om de congestie tegen te gaan en de belasting voor het milieu te verminderen.
- Een **sociale** functie die een basisvoorziening moet bieden voor iedereen op het gebied van mobiliteit om zo actief te kunnen deelnemen aan de maatschappij. Verder moet hierbij ook gedacht worden aan het aanbieden van vervoer op plekken waar particulier vervoer niet gewenst is, en het bieden van vervoer aan speciale groepen (ouderen, gehandicapten).

Om deze drie functies te vervullen dienen er voldoende reizigerskilometers gemaakt te worden in verhouding met de gemaakte kosten om het systeem in stand te houden. Zowel aan het product (de reizigerskilometers) als aan de kosten worden eisen gesteld door drie verschillende partijen welke het meest betrokken zijn bij deze functies, te weten de gebruikers, de overheid en de vervoermaatschappijen.

Om zoveel mogelijk reizigerskilometers te maken worden er vele eisen gesteld aan dit product. Daarbij lijkt het dat bepaalde eisen met elkaar concurreren om de benodigde (meestal financiële) middelen naar hun toe te trekken, terwijl er tegelijkertijd conflicterende eisen zijn om de kosten juist terug te dringen. Door deze situatie zijn er dus maar beperkte middelen om een aanbod van openbaar vervoer te realiseren wat leidt tot een optimum binnen de invloedssfeer van de concessie.

Kijkend naar de aspecten van het aanbod van het openbaar vervoer, zijn er drie hoofdaspecten te onderscheiden: beschikbaarheid, bereikbaarheid en de totale reistijd. Opvallend is dat alle drie de aspecten voornamelijk op tactisch gebied bepaald worden. Op dit niveau worden de verschillende lijndiensten opgezet die samen het netwerk vormen en daarmee voor een groot deel de kwaliteit van het aanbod bepalen.

Het huidige politieke beleid is dat een vervoerder zijn commerciële doelen mag uitoefenen in het deelsysteem op de voorwaarde dat de maatschappelijke functies in stand blijven (substitutie en sociale functie). De verantwoordelijkheid dat dit daadwerkelijk gebeurt is neergelegd bij de provincies en bij de grotere stadsregio's (OV-autoriteiten). Deze OV-autoriteiten mogen vervolgens zelf bepalen hoe de tactische planning verdeeld wordt tussen henzelf en de vervoerder.

Tot op heden heeft dit beleid inderdaad geleid tot de nodige kostenbesparingen, maar niet tot een groei van reizigerskilometers. De gebruikers hebben hierbij aangegeven dat een verbetering van de kwaliteit van het aanbod wenselijk is. Doordat het netwerk hierin de grootste rol speelt, is er gekeken naar welke eigenschappen een netwerk goed maakt.

Een belangrijke eigenschap van een goed netwerk, is dat er sprake is van een netwerk effect. Het netwerk effect houdt in dat er door middel van overstappen meerdere locaties goed bereikbaar zijn. Hierdoor wordt de potentiële klantenkring van het systeem veel groter en zal er meer gebruik van worden gemaakt. Om dit te bereiken betekent dit de inzet van onrendabele lijnen waarvoor crosssubsidie nodig is vanuit de rendabele lijnen. Het netwerk effect zorgt ervoor dat de wensen met betrekking tot vergroting van het aanbod niet langer concurrerend of conflicterend zijn met andere wensen, doordat het zijn eigen (financiële) middelen creëert.

Door het beleid van de landelijke overheid is het niet of nauwelijks mogelijk dit netwerk effect te realiseren en leidt dit tot suboptimalisatie in het aanbod van openbaar vervoer.

In de eerste plaats doordat er binnen het deelsysteem zelf veel spanningen zijn tussen de gestelde eisen om de drie functies van het openbaar vervoer te vervullen terwijl er tegelijkertijd ook nog op de kosten bezuinigd dient te worden. Hiermee moet rekening gehouden worden bij de invulling van het aanbod op tactisch niveau. Dit niveau wordt ingevuld door een samenwerking tussen de ov- autoriteit en de vervoerder waarbij ieder zijn eigen belangen zo goed mogelijk probeert te behartigen en er zo een lokaal optimum ontstaat. Met dit optimum wordt er gekozen voor een conservatieve manier van netwerkplanning. Dit betekent dat enkel de rendabele en verplichte lijnen in het netwerk worden opgenomen, waarbij overstappen zoveel mogelijk worden vermeden.

In de tweede plaats is er sprake van suboptimalisatie van het netwerk door het verdelen van het openbaar vervoer in verschillende regio's met elk hun eigen verantwoordelijkheid wat leidt tot een 'eiland-effect'. Elke vervoerder zal hierbij zijn concessiegebied zo optimaal mogelijk binnen zijn invloedssfeer willen exploiteren en creëert daarmee (in samenwerking met de ov- autoriteit) zijn eigen netwerk. De aansluiting op andere netwerken is dan ook van mindere prioriteit, zeker als dit betekent een onrendabele lijn *binnen* het gebied te exploiteren om de klandizie van een lijn *buiten* het gebied te vergroten. De concurrentie tussen de gebieden leidt dan ook tot minder geëxploiteerde lijnen en dus een minder aantrekkelijk aanbod voor de reizigers.

De huidige reiziger maakt nu gebruik van een totaal netwerk wat bestaat uit een aaneenschakeling van het landelijke netwerk met regionale en lokale netwerken die onafhankelijk van elkaar tot stand zijn gekomen. Het openbaar vervoer in Nederland zou gebaat zijn bij een beleid waarbij de integratie van de netwerken beter zou verlopen, zo niet verplicht gesteld wordt, om zo optimaal van het netwerk effect gebruik te kunnen maken en tot een optimaal aanbod van openbaar vervoer te komen.