

# **De waarde van het Openbaar Vervoer**

Een advies op hoofdlijnen van de Raad voor  
Verkeer en Waterstaat

	<b>Zes kernpunten uit het advies</b>	<b>3</b>
<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Het belang van openbaar vervoer</b>	<b>5</b>
2.1	Goed openbaar vervoer voorwaarde voor de gewenste ruimtelijk-economische ontwikkeling	5
2.2	Goed openbaar vervoer voorwaarde voor maatschappelijke deelname en betrokkenheid	6
2.3	Goed openbaar vervoer voorwaarde voor leefbare en verkeersveilige steden	6
<b>3</b>	<b>Verantwoordelijkheden en bevoegdheden voor het openbaar vervoer</b>	<b>7</b>
3.1	Regionale overheid	7
3.2	Rijksoverheid	8
3.2.1	Spoorwegen	8
3.2.2	Integrerende aspecten van het openbaar vervoer	9
3.2.3	Verdeling rijksmiddelen OV	9
3.3	Gebruikers van openbaar vervoer	9
<b>4</b>	<b>Een nieuwe financieringsystematiek voor het regionaal openbaar vervoer</b>	<b>10</b>
<b>5</b>	<b>Aandachtspunten voor het verdere adviestraject</b>	<b>11</b>
	<b>Bijlage Verantwoording werkwijze</b>	<b>12</b>

# Zes kernpunten uit het advies

## Het publieke belang van openbaar vervoer

1. Goed openbaar vervoer is onmisbaar in een verstedelijkte samenleving als in Nederland.
2. Openbaar vervoer is noodzakelijk voor:
  - een gewenste ruimtelijk-economische ontwikkeling,
  - maatschappelijke deelname en betrokkenheid, en
  - voor het leefbaar en verkeersveilig houden van de steden.

## De rol van de overheid bij het openbaar vervoer

3. Openbaar vervoer moet zo kosteneffectief mogelijk worden aangeboden.
4. Verdergaande decentralisatie van bevoegdheden, verantwoordelijkheden en middelen naar de regio.
5. Ruimere financieringsmogelijkheden voor de regio's doordat ze zelf middelen kunnen genereren.
6. Rijk verantwoordelijk voor spoorwegen, samenhang in het OV-netwerk en de verdeling rijksmiddelen.

# 1 Inleiding

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft ons gevraagd te adviseren over welk publieke belang het openbaar vervoer dient (wat-vraag) en welke rol het rijk en decentrale overheden bij het openbaar vervoer kunnen spelen (hoe-vraag). Met dit advies op hoofdlijnen willen wij de Minister en Staatssecretaris adviseren op een moment dat zij het advies nog kunnen meenemen in de Nota Mobiliteit.

Bij de beantwoording van de wat- en de hoe-vraag kijken we naar het totale openbaar vervoersysteem in Nederland. Dit is namelijk een landelijk samenhangend netwerk. Dat wil zeggen dat we het hebben over nationaal, regionaal en lokaal openbaar vervoer. Onder openbaar vervoer (OV) verstaan we het voor iedereen openstaand personenvervoer per trein, metro, tram en bus. Het gaat dan niet alleen om het klassieke vervoer volgens een dienstregeling, maar ook om vraagafhankelijk geregeld vervoer of collectief vervoer op basis van vrijwilligersinzet.

Wij pleiten ervoor het OV anders te benaderen. Stel eerst vast welk niveau van OV nodig is in onze sterk verstedelijkte en hoogmobiele samenleving. Realiseer dat tegen zo laag mogelijke kosten. Kern van de benadering is dat de overheid helder formuleert wat zij met openbaar vervoer wil. De keuze voor vitale steden en een vitaal platteland is een keuze voor openbaar vervoer. Een goed OV naast een goed wegennet is nodig voor een vitaal, leefbaar en mobiel land.

Door het OV anders te benaderen komt een positieve dynamiek op gang die leidt tot een steeds beter OV-systeem. De discussies over het OV moeten dus niet langer gaan over bezuinigingen en het met kunst en vliegwerk in stand houden van een redelijk niveau van OV. Biedt zo goed mogelijk OV aan tegen zo laag mogelijke kosten. Kosteneffectiviteit is wat anders dan bezuinigingen. Het gaat niet zonder meer om een verlaging van het dienstenaanbod. Het is ook mogelijk om de overhead te verminderen of voor andere vervoermiddelen of vervoerswijzen te kiezen.

Vanuit deze andere benadering komen wij na onze eerste verkenning tot de volgende kernpunten van ons advies:

## **Het publieke belang van openbaar vervoer (wat-vraag)**

- Openbaar vervoer is onmisbaar in een verstedelijkte samenleving als in Nederland.
- Openbaar vervoer is noodzakelijk voor:
  - een gewenste ruimtelijk-economische ontwikkeling,
  - maatschappelijke deelname en betrokkenheid, en
  - voor het leefbaar en verkeersveilig houden van de steden.

## **De rol van de overheid bij het openbaar vervoer (hoe-vraag)**

- Openbaar vervoer moet zo kosteneffectief mogelijk worden aangeboden.
- Verdergaande decentralisatie van bevoegdheden, verantwoordelijkheden en middelen naar de regio.
- Ruimere financieringsmogelijkheden voor de regio's doordat ze zelf middelen kunnen genereren.
- Rijk verantwoordelijk voor spoorwegen, samenhang in het OV-netwerk en de verdeling rijksmiddelen.

## 2 Het belang van openbaar vervoer

Wij zien drie motieven die een goed OV-systeem in Nederland noodzakelijk maken. Het is onvermijdelijk dat deze belangen afgewogen worden. Prioritering ervan is een politieke kwestie. Goed openbaar vervoer is een voorwaarde voor:

1. gewenste ruimtelijk-economische ontwikkeling;
2. maatschappelijke deelname en betrokkenheid;
3. het leefbaar en verkeersveilig houden van steden en platteland.

### 2.1 Goed openbaar vervoer voorwaarde voor de gewenste ruimtelijk-economische ontwikkeling

In een hoogontwikkelde en sterk verstedelijkte samenleving als Nederland, is goed openbaar vervoer een must. De steden, zeker de grotere, kunnen niet functioneren zonder goed openbaar vervoer. In steden moet het mogelijk zijn te wonen, te werken, uit te gaan en te winkelen. Daarvoor is een goede bereikbaarheid en beleverbaarheid nodig. In de grootste steden komt zeker de helft van de mensen met het openbaar vervoer naar het werk of naar het stadscentrum. Zonder OV komt een groot aantal mensen niet op hun werk en winkels kunnen in de grote steden hun deuren wel sluiten, met het uitplaatsen van deze functies als gevolg. Stadscentra zonder stedelijke functies dreigen te verpauperen, iets dat hoge investeringen vergt om terug te draaien. Zonder goed openbaar vervoer zijn vitale steden niet mogelijk.

Er is in ons land nog heel veel ruimte nodig voor woningen, bedrijven etc. Om het land leefbaar te houden is ruimte voor wonen en werken nodig in of vlakbij de bestaande steden. Deze gewenste ruimtelijke ontwikkeling is alleen mogelijk met een hoogwaardig openbaar vervoer. Tegelijkertijd biedt OV mogelijkheden voor economische ontwikkeling. Door de aanwezigheid van adequate OV-verbindingen in een gebied, nu of in de nabije toekomst, kan zich in dat gebied een concentratie van werkgelegenheid en economische activiteiten ontwikkelen. OV biedt daarmee kansen voor regionale en lokale ontwikkeling en vice versa is tegelijkertijd een concentratie van wonen en werken nodig voor een renderend OV. In grote steden die zich kenmerken door een grote spreiding, ontbreekt goed OV.

*Ruimtelijke ordening en ruimtelijk-economische ontwikkeling hangen sterk samen met openbaar vervoer. Het ontbreken van OV kost veel ruimte voor het zekerstellen van mobiliteit. Bovendien zijn de totale maatschappelijke kosten van vervoer in steden zonder OV een veelvoud van het vervoer in steden met een goed openbaar vervoer en een hogere dichtheid. Onderstaande tabel illustreert dit (bron: UITP).*

Steden	Bevolkingsdichtheid bewoners/ha	Aandeel reizen te voet, per fiets en openbaar vervoer	Maatschappelijke kosten van reizen (als % van BNP)	Jaarlijkse energieconsumptie per inwoner (Mjoules per inwoner)	Jaarlijks aantal verkeersdoden per miljoen inwoners	Bereikbaarheidstijd per OV om 500.000 banen te bereiken (minuten)
Houston	9	5%	14,1%	86.000	130	70
Melbourne	14	26%	11,8%	32.000	75	57
Londen	59	51%	7,1%	14.500	35	31
Parijs	48	56%	6,7%	15.500	85	31
München	56	60%	5,8%	17.500	55	26
Tokio	88	68%	5,0%	11.500	55	32*
Hong- Kong	320	82%	5,0%	6.500	40	21

\* bereikbaarheidstijd om 2 miljoen banen te bereiken

## 2.2 Goed openbaar vervoer voorwaarde voor maatschappelijke deelname en betrokkenheid

Mobiliteit is een noodzaak in deze dynamische tijd. Het ruimtegebruik is in de afgelopen eeuw steeds verder gespecialiseerd. Functies als wonen, werken, recreatie, medische zorg en onderwijs liggen steeds meer op afstand van elkaar. Dat betekent dat deelname aan economische, maatschappelijke en culturele activiteiten een hoge mate van mobiliteit vergt. Bovendien genieten mensen van mobiliteit. Mensen voelen zich goed, doordat ze de kans hebben zich te verplaatsen en te reizen. Voor een deel voorziet de auto daar in, zolang er tenminste voldoende ruimte is voor rijden en parkeren, maar ook het OV vervult een substantiële rol bij maatschappelijke participatie. Het OV en de weg zijn complementair voor een goede mobiliteit. Lang niet iedereen kan of wil namelijk gebruik maken van de auto. Ook mensen zonder auto moeten voldoende mobiel kunnen zijn, denk daarbij aan scholieren, ouderen, maar ook stedelingen die er bewust voor kiezen geen auto te hebben. Ook in de daluren en ook op het platteland moeten er genoeg mogelijkheden zijn om zich te verplaatsen. OV maakt daarom, net als de auto, een essentieel onderdeel uit van de totale mobiliteit. Daarbij zijn verschillende invullingen denkbaar voor verschillende momenten over het etmaal en voor verschillende regio's en plaatsen.

## 2.3 Goed openbaar vervoer voorwaarde voor leefbare en verkeersveilige steden

Zonder een flink aandeel van het openbaar vervoer zal het aantal verkeersslachtoffers stijgen, de geluidsoverlast toenemen en lokaal de kwaliteit van de lucht verslechteren. Het eerstgenoemde punt zal naar verwachting in de toekomst een steeds belangrijker rol gaan spelen, omdat de mobiliteit de komende jaren nog sterk zal groeien. Nederland staat nu in de top 3 van meest verkeersveilige landen van Europa en heeft de ambitie daar te blijven. Een goed OV-systeem is essentieel om deze ambitie waar te maken.

## 3 Verantwoordelijkheden en bevoegdheden voor het openbaar vervoer

Bij de beantwoording van de vraag hoe de overheid een bijdrage kan leveren aan de realisatie van de publieke belangen die in het geding zijn met openbaar vervoer, zien wij een grote verantwoordelijkheid voor de regio's. Waar we hier spreken over de regionale overheid of de regio's, doelen we op provincies en kaderwetgebieden.

### 3.1 Regionale overheid

In het huidige beleid zijn de bevoegdheden voor regionaal en stedelijk openbaar vervoer al sterk gedecentraliseerd. Wij zijn van mening dat deze decentralisatie nog verdergaand uitgewerkt dient te worden. Regio's moeten zelf kunnen bepalen op welke wijze het OV in hun gebied tot stand komt. Zij hebben immers een belang bij een goede samenhang tussen ruimtelijk-economische ontwikkeling, leefbaarheid en mobiliteit. Bij hen komt de uitdaging te liggen om (zo royaal mogelijk) maatwerk te leveren met de drie genoemde motieven voor OV als drijvende kracht. Het OV-systeem kan een wervende kwaliteit worden van een regio. Bij de invulling moeten zij ook kijken naar welke regionale rol het spoorwegnet kan spelen in de samenhang met het overige OV en de integratie van OV met andere vervoersvormen. Op verbindingen met weinig reizigers ligt het voor de hand om "dure" spoorverbinding te vervangen door een kosteneffectievere vervoersvorm op maat, bijvoorbeeld een bus. Lightrail kan een goed alternatief zijn voor een spoorlijn indien de regio rond de betreffende lijn een ruimtelijk-economische ontwikkeling nastreeft. Een voorbeeld hiervan is de Rijn-Gouwelijn.

Verschillende regio's nemen nu al initiatieven tot onderlinge samenwerking (bijvoorbeeld de samenwerking Groningen-Groningen-Drente of samenwerking binnen de Randstad). De schaalvergroting in de aansturing die hiervan het gevolg is, juichen wij toe.

De regionale politiek moet naar onze mening verantwoordelijk zijn voor het stellen van prioriteiten voor een optimaal OV in haar gebied. Deze benadering vertrouwt op een goed functionerende (regionale) democratie, doordat politici uiteindelijk door de kiezer worden afgerekend op de door hen gemaakte keuzes. Dit vormt de prikkel tot optimale prestaties op het punt van OV. Een extra incentive kan geïntroduceerd worden door regio's zelf de mogelijkheid te geven om middelen te genereren voor een hoger niveau van het OV. In het volgende hoofdstuk komen we daar op terug. Daarnaast moeten ook gebruikers regionaal een sterke positie krijgen (zie par. 3.3).

Behalve het nastreven van een optimaal OV-systeem moet er tegen zo laag mogelijke kosten zo goed mogelijk gepresteerd worden. Daarvoor is ondernemerschap en creativiteit nodig, maar ook een vraaggestuurd aanbod van openbaar vervoer. Regio's zullen de ruimte die ze hebben om de uitvoering van het OV functioneel aan te besteden, daartoe moeten benutten. Ook zijn andere modellen dan de huidige aanbestedingsystematiek denkbaar, zoals bijvoorbeeld een echte vrije markt (zoals in grote delen van Groot-Brittannië) of (gedeeltelijke) uitvoering door een overheidsbedrijf (zoals in Vlaanderen). Deze modellen zullen in ons uitgewerkte advies nader worden onderzocht.

## 3.2 Rijksoverheid

Maar ook de rijksoverheid heeft duidelijke verantwoordelijkheden. Het gaat om de volgende:

1. Spoorwegen, met name het hoofdrailnet
2. Integreerende aspecten van het openbaar vervoer
3. Verdeling rijksmiddelen voor openbaar vervoer

### 3.2.1 Hoofdrailnet spoor

Bij het spoorvervoer op het hoofdrailnet staat het ruimtelijk-economisch belang voorop. Het hoofdrailnet spoor is een verantwoordelijkheid voor de rijksoverheid. Via ProRail beheert de rijksoverheid de infrastructuur en via de op afstand van de overheid gestelde concessiehouder NS, wordt het personenvervoer verzorgd. De samenwerking tussen ProRail en NS is nog verre van optimaal. Het terugdraaien van de ontvlechting vinden wij geen optie. Dit zou immers weer leiden tot vergelijkbare aanloopproblemen als bij de ontvlechting. Daarom lijkt het ons beter om de huidige structuur te verbeteren. Voor het spoor zien wij verder de volgende aandachtspunten:

- Het hoofdrailnet spoor is bij uitstek een vervoersmodaliteit die kansen biedt voor ruimtelijk-economische ontwikkelingen en, in samenhang met ons wegennet, voldoende mogelijkheden voor mobiliteit en een goede bereikbaarheid kan waarborgen. Dat betekent wel dat de railinfrastructuur voor het hoofdrailnet op orde moet zijn. Dat vergt grote (inhaal)investeringen om het onderhoud op peil te krijgen en te houden. Wij vinden dit ondanks de hoge kosten noodzakelijk, omdat pas dan het kernnet haar maatschappelijke waarde echt kan vertegenwoordigen.
- Er is een nauwe afstemming nodig tussen hoofdrailnet en regionaal net. Hoofdzakelijk is het optimaliseren van het totale OV-netwerk. In bepaalde gevallen zal het hoofdrailnet ook een regionale functie hebben (denk bijvoorbeeld aan bepaalde trajecten in de Randstad). Dit vergt afstemming tussen NS en regio's.
- Het is van belang om na te gaan of de scheiding van NS en ProRail nadelige invloed heeft op de verantwoordelijkheden van het rijk ten aanzien van de borging van publieke belangen. Daarmee willen we zoals gezegd de ontvlechting niet ter discussie stellen. Wel is het nodig dat er positieve incentives worden ontwikkeld om tot een verbeterde samenwerking tussen deze twee partijen te komen. Denk daarbij bijvoorbeeld aan onze overweging in het advies "Hoezo marktwerking...?" (2004) om vraagsturing tussen railvervoerders en ProRail te versterken. De overheid moet daartoe incentives ontwikkelen om ProRail te laten luisteren naar de wensen van railvervoerders met betrekking tot investeringen in de infrastructuur. In het uiteindelijke advies doen wij gerichte aanbevelingen over dergelijke positieve incentives.
- In de huidige situatie lijkt bedrijfsmatig presteren vaak de belangrijkste waarde te zijn bij NS. Wij zijn van mening dat bij de NS het maatschappelijk presteren de boventoon moet gaan voeren. Dat wil zeggen presteren met oog voor het publiek belang dat OV vervult en met oog (en oor) voor de gebruiker. Daarom zullen wij in het uitgewerkte advies onderzoeken op welke wijze de maatschappelijke functie van NS versterkt kan worden en welke sturingsinstrumenten de rijksoverheid daarvoor ter beschikking staan.
- De reiziger, in georganiseerde vorm, moet een sterkere positie krijgen binnen de spoorsector. Hiervoor is met een initiatief als LOCOV al een start gemaakt. Paragraaf 3.3 gaat verder op dit onderwerp in.
- De Europese ontwikkelingen rond spoorwegen zijn in volle gang. In ons uitgewerkte advies zullen wij stilstaan bij die ontwikkelingen en de consequenties daarvan voor de Nederlandse spoorsector.



### 3.2.2 Integreerende aspecten van het openbaar vervoer

Zoals hierboven (onder Regionale overheid) nader is toegelicht, vinden wij een grote regionale verantwoordelijkheid en keuzevrijheid noodzakelijk. Dat laat onverlet dat Nederland een landelijk samenhangend OV-netwerk hebben. Om dat in stand te houden achten wij de rijksoverheid verantwoordelijk voor integreerende zaken als:

- Het bewaken van de aansluiting tussen regionale OV-netwerken en de samenhang van het nationale netwerk.
- Integratie van ticketsystemen (chipcard) en informatiesystemen (OV9292).
- Minimumeisen aan veiligheid.

### 3.2.3 Verdeling rijksmiddelen OV

Momenteel stelt het rijk geld beschikbaar voor OV via doeluitkeringen. In hoofdstuk 4 gaan wij in op een nieuwe financieringssysteem voor het regionale OV. Wij stellen daarbij voor om de uitkering van het rijk te laten lopen via regionale mobiliteitsfondsen. De wijze van verdelen over de regio's is een verantwoordelijkheid van de rijksoverheid.

## 3.3 Gebruikers van openbaar vervoer

Het realiseren van publieke belangen is naar onze mening dus een verantwoordelijkheid van de overheid, zowel de rijksoverheid als regionale overheden. Maar behalve de genoemde publieke belangen zijn er bij het OV belangen in het geding die hoofdzakelijk met de dienstverlening zelf te maken hebben. Dergelijke belangen van individuele gebruikers, zoals stiptheid, frequentie, de kwaliteit van het materieel of stations in relatie tot betaalbaarheid, zijn niet primair een verantwoordelijkheid van de overheid. De behartiging van deze collectieve consumentenbelangen hoort naar ons idee niet thuis in de politieke arena, maar is een zaak tussen reiziger en vervoerder. Laatstgenoemde partijen moeten met elkaar kunnen onderhandelen over welke kwaliteit voor welke prijs de vervoerder biedt. Wij bepleiten een scherper onderscheid tussen publieke belangen, te behartigen door de overheid onder politieke aansturing en collectieve consumentenbelangen, te behartigen door georganiseerde reizigers.

Daarom zijn wij van mening dat de invloed van gebruikers van het OV gekanaliseerd dient te worden via vertegenwoordigende platforms, zowel regionaal als nationaal. Deze moeten voldoende draagvlak hebben om een volwaardige gesprekspartner te zijn van uitvoerders. De overheid kan dit verder versterken door hen formele mogelijkheden tot bezwaar en beroep te geven. Een voorbeeld van zo'n initiatief is LOCOV waarin verschillende consumenten- en reizigersorganisaties zich verenigd hebben en recht op inspraak hebben bij beslissingen van de NS. Regionale en nationale platforms van gebruikers kunnen bovendien bijdragen aan het realiseren van vraagsturing: gebruikerswensen krijgen een plaats en gewicht in het proces en klant en uitvoerders lossen klachten direct onderling op.

## 4 Een nieuwe financieringsystematiek voor het regionaal openbaar vervoer

In de huidige situatie wordt het regionale OV gefinancierd door doeluitkeringen van de rijksoverheid en vanuit kaartopbrengsten. Wij zijn van mening dat, om de verantwoordelijkheidstoedeling aan regio's te versterken, het nodig is om ook voor het genereren en beheren van middelen een verantwoordelijkheid bij de regio's neer te leggen. Met andere woorden, de decentralisatie van het openbaar vervoer moet vervolmaakt worden, ook financieel.

Om regio's tot een kosteneffectieve invulling van het OV te prikkelen en ze te stimuleren tot maatwerk, moeten ze zelf verantwoording voor de te besteden middelen hebben. Het openbaar vervoer zou daarom, naast de inkomsten van kaartverkoop die ten goede komen van de vervoersbedrijven, uit de twee financieringsbronnen betaald moeten worden:

Regionaal te genereren middelen. Denk aan belastingheffing, private financiering of zogenaamde derde dragers. Daaronder verstaan we bijvoorbeeld zorg- of onderwijsinstellingen of (vertegenwoordigende organisaties van) bedrijven die een deel van de financiering verzorgen. Wij geven in overweging om een regionaal te heffen belasting te introduceren, die specifiek op (openbaar) vervoer is geënt. Zo wordt de eigen financiële verantwoordelijkheid van de regio's benadrukt; lusten en lasten komen dichter bij elkaar te liggen en de afhankelijkheid van de rijksoverheid vermindert. We bepleiten daarmee overigens geen lastenverzwaring. Regionale heffingen moeten andere type heffingen vervangen, niet aanvullend daarop zijn.

- In het uitgewerkte advies worden de mogelijkheden en wenselijkheid daarvan verder verkend.
- Uitkering van het rijk, vergelijkbaar met de huidige brede doeluitkering. In het advies "Perspectief op bereikbare mobiliteit in het personenvervoer" (2003) hebben wij de instelling van regionale mobiliteitsfondsen geadviseerd. In een regionaal mobiliteitsfonds brengen gemeenten, provincie en rijk middelen bij elkaar voor verkeers- en vervoersvoorzieningen in de regio. De uitkeringen van het rijk voor mobiliteit zouden vervangen kunnen worden door uitkeringen aan mobiliteitfondsen, zodat regio's de middelen op maat kunnen inzetten voor mobiliteit, of dat nou om openbaar vervoer gaat of om andere vormen van mobiliteit.

## 5 Aandachtspunten voor het verdere adviestraject

In het voorgaande hebben wij op hoofdlijnen onze visie op het openbaar vervoer in Nederland beschreven. Uiteraard zijn er bepaalde aspecten die meer diepgaand onderzoek nodig hebben. Daarom zullen in het verdere adviestraject in elk geval de volgende aspecten nader uitgewerkt worden:

- De financieringsstructuur van het regionale OV, de mogelijkheden om daarin te decentraliseren en impulsen tot het bevorderen van kosteneffectiviteit.
- Uitvoeringsmodellen voor kosteneffectief openbaar vervoer. Daaraan gekoppeld een beschouwing van de huidige aanbestedings- en concessiesystematiek en mogelijkheden tot het terugdringen van de regellast.
- Het versterken van de samenwerkingsrelatie en het bevorderen van maatschappelijk presteren van NS en ProRail.
- De consequenties van de Europese ontwikkelingen voor de Nederlandse spoorsector.
- Het versterken van de positie van de gebruiker.
- De samenhang en verantwoordelijkheidsverdeling tussen hoofdrailnet en regionaal net.

# Bijlage Verantwoording werkwijze

De Raad voor Verkeer en Waterstaat adviseert minister en parlement over beleid inzake verkeer en waterstaat. De adviezen zijn strategisch van aard en gericht op structurele oplossingen. De adviesonderwerpen strekken zich uit over de langere termijn, maar raken eveneens de politieke actualiteit. Verbindingen leggen is het sleutelbegrip, met inbegrip van de Europese dimensie.

## **Samenstelling Raad voor Verkeer en Waterstaat**

De heer mr. F. de Zeeuw, voorzitter

Mevrouw prof. dr. J.P. Bahlmann

De heer J. van Dijk

De heer prof. dr. W.A. Hafkamp

De heer ir. G.A. Kaper

De heer drs. R.H.P.W. Kottman

De heer ir. K.J. Noordzij MBA

Mevrouw G. Prins

Mevrouw drs. A.M.J. Rijckenberg

De heer mr. F.E. Schaake

Mevrouw A. van Vliet-Kuiper

De heer dr. N. de Voogd

De heer prof. dr. ir. N. Wijmolst

De heer ir. H.J.M. Verkooijen, algemeen secretaris

## **Commissie en projectteam**

Dit advies is in de periode januari – maart 2004 voorbereid door een commissie uit de Raad, ondersteund door een projectteam. Commissie en projectteam zijn als volgt samengesteld:

### *Commissie Publieke belangen Openbaar Vervoer*

De heer J. van Dijk, voorzitter

De heer ir. G.A. Kaper

De heer drs. R.H.P.W. Kottman

De heer ir. K.J. Noordzij MBA

Mevrouw A. van Vliet-Kuiper

De heer dr. N. de Voogd

### *Projectteam Publieke belangen Openbaar Vervoer*

Mevrouw K. Nieuwenhuis

Mevrouw J.D. Parag

De heer B. Swanenvleugel

De heer ir. H.J.M. Verkooijen

Communicatie door: Publicis Van Sluis Consultants

### **Werkwijze**

De commissie heeft in de periode januari – maart 2004 drie maal vergaderd. Daarnaast zijn er drie discussiebijeenkomsten georganiseerd met bestuurders, vervoerders, vertegenwoordigers van reizigers en materiedeskundigen op het gebied van openbaar vervoer. De volgende personen namen deel aan de discussiebijeenkomsten:

- Mevrouw C. de Jong, directeur Railforum Nederland
- De heer J.M. Norder, Gedeputeerde Provincie Zuid Holland
- De heer H. Rat, Secretaris Generaal UITP
- De heer C. Sas, Wethouder RO Gemeente Dordrecht
- De heer R. Schoonveld, Voorzitter ROVER
- De heer H.N.J. Smits, Directeur Arthur D. Little Nederland
- De heer S. Stevaert, Voorzitter SP.a België en parlementslid
- De heer J. Zaaijer, Algemeen directeur Connex Transport Nederland

Bij de voorbereiding van het advies heeft de commissie ook diverse afzonderlijke gesprekken gevoerd met deskundigen en betrokkenen. De commissie is hen dank verschuldigd voor hun welwillende medewerking en inspirerende bijdragen:

- De heer J. Griep, Ministerie van V&W
- De heer G.M. de Jong, Ministerie van V&W
- De heer G.A. Kesteren, CVOV
- De heer H.J.P.M. Moonen, Ministerie van V&W
- De heer D.L.M. Slangen, Ministerie van V&W
- De heer W. van Tilburg, CVOV
- De heer D. van der Velde, Erasmus Universiteit Rotterdam
- De heer W. Veeneman, TU Delft