

Pieter Hilferink neemt afscheid met het NEA-symposium 'Toekomst van het OV'

Onlangs organiseerde NEA ter ere van het afscheid van zijn directeur onderzoek en tevens adjunct-directeur Pieter Hilferink een symposium over de toekomst van het openbaar vervoer. Hilferink was vijfendertig jaar werkzaam voor NEA, en werd geroemd om zijn kennis en inzet.

Ambities genoeg, volgens Siebe Riedstra

Hilferink zelf regisseerde het symposium in het druk bezochte bedrijfsrestaurant van het Panteia-gebouw in Zoetermeer. Hij gaf eerst het woord aan Siebe Riedstra, Directeur-Generaal Personenvervoer van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, die met warme woorden sprak over de aftredende Hilferink. "Een afscheidssymposium van een bijzondere man. Pieter is 35 jaar lang een sidekick van de overheid geweest. Altijd aanwezig, altijd kritisch en altijd analytisch", sprak Riedstra. Hij vervolgde met een visie over de afgelopen decennia van het openbaar vervoer. "In de jaren zeventig en tachtig vergde het openbaar vervoer een belangrijk deel van de overheidsuitgaven. Maar deze ontwikkelingen hebben niet de groei gebracht die we beoogden. Ik denk dat de afgelopen tien jaar van decentralisatie andere investeringen hebben plaatsgevonden. Het heeft veel bijgedragen voor bedrijven en de reiziger." Met de constatering dat er vooral veel ambities blijven bestaan, gaf hij het woord over aan Bruno Bruins.

Bruno Bruins: OV geen weeskind

De Randstadgezant van het programma Randstad Urgent haalde prettige herinneringen op aan zijn samenwerking met Pieter Hilferink. Daarna vroeg Bruins zich hardop af: "Was het vroeger allemaal beter?" In sommige opzichten wel. "Vervoerontwikkeling was een kunst, en aan expertise is te veel verloren gegaan. West-Nederland kende een raad van commissarissen die voor een groot deel bestond uit mensen uit de regio, wat ervoor zorgde dat er een zekere binding was tussen het vervoer en de regio." De afstand tussen de regio en het vervoerbedrijf is groter geworden. "Ik zou willen dat het ov-bedrijf weer van iemand wordt en

TNHOUD

NEA-symposium 'Toekomst van het OV'

De binnenvaart: een mooie vervoersmodaliteit

Voorbeeldnetwerken openbaar vervoer Flevoland

Instrumentenmap Binnenhavens

Nieuwe rapporten

Nieuwe medewerkers

Evenementen



niet als weeskind door het leven gaat. We moeten terug naar de situatie dat deskundigheid bij de vervoerders ligt, ook met het ontwikkelen van dienstregelingen."

Een trendbreuk is gewenst

Pieter Hilferink sprak vervolgens de verwachting uit dat die tijden weer terugkeren. Maar, zo benadrukte hij, de uitkomsten van huidige scenario's laten wat betreft het stads- en streekvervoer een dalend marktaandeel zien. We zullen met een trendbreuk nieuwe kansen moeten creëren. Dus innovatief omgaan met beprijzing en energievoorziening om de opbrengst omhoog en de kosten omlaag te brengen. Daarna gaf hij het woord aan Piet Rietveld, hoogleraar vervoerseconomie aan de Faculteit der Economische Wetenschappen en Bedrijfskunde van de Vrije Universiteit. Uiteraard eerst de warme woorden voor Hilferink: "Pieter was heel actief in de Bivec, een club van wetenschappers waar ik hem heb leren kennen. Hij had altijd oprechte



Vervolg van pagina 1

interesse voor de wetenschap en daar waardeer ik hem ten zeerste voor", sprak Rietveld alvorens zijn visie op de afgelopen dertig jaar te geven. "In de jaren zestig was het openbaar vervoer een gewone economische sector. Het was een tijd dat er nog geen subsidiegeld bij hoefde. De laatste tien jaar is marktwerking het thema waarover economen zich behoorlijk druk maken." Dat heeft succesverhalen opgeleverd, zo constateerde hij, hoewel dat succes met betrekking tot het stads- en streekvervoer nog niet helemaal helder is.

Hans Rat: managementinformatie van de straat

Als laatste sprak Hans Rat, secretaris-generaal UITP. Na een dankwoord aan Hilferink zei hij: "Ik mis nu een beetje het sectorgevoel in het openbaar vervoer. Er is een gemis aan managementinformatie maar ik heb de indruk dat als je goed kijkt wat er op straat gebeurt, je die informatie wel vindt. Wat ik ook heb gemist is het terugbrengen van marktinstrumenten naar de bedrijven. In 1983 had KNVTO een tijdschrift, Nederlands Transport, waarin met een serie artikelen geprobeerd werd het denken hierover in beweging te zetten. De ideeën waren om te zorgen dat de sector zijn marktinstrumenten terug zou krijgen en weer een echte economische sector zou gaan worden. Er is wel innovatie maar op het gebied van marktwerking is er geen spin-off. Ik denk dat we moeten kijken hoe we

echte vervoerbedrijven terug kunnen krijgen. Het is belangrijk dat de overheid hierin veel energie steekt."

Toekomst is aan het OV

De doelstelling van het kabinet is dat het openbaar vervoer vijf procent per jaar groeit. Alle sprekers hadden een reactie op dit toekomstperspectief geformuleerd. Riedstra: "De doelstelling op het spoor is van 2008 tot 2012 vijf procent groei. Over de periode daarna zijn nog geen uitspraken gedaan. Wat betreft het stads- en streekvervoer zijn we hartstikke blij als we de ontwikkeling van 2,1 procent waar kunnen maken tot 2020." Belangrijke ontwikkelingen als de dichtheid van de bevolking, ruimtelijke ontwikkeling en CO₂-regels zijn bepalende aspecten. Bruno Bruins merkte op dat positief blijven denken over de toekomst belangrijk is. "Een zonnige blik op de toekomst en partijen met goede ideeën is wat we nodig hebben. Bijvoorbeeld met de ov-chipkaart, die er snel moet komen. En waarom beginnen we niet met tariefvrijheid voor stads- en streekvervoer?" Als laatste gaf Hans Rat zijn visie op de toekomst: "Zestig procent van de bevolking woont in de stad. Steeds meer mensen trekken naar de stad toe. Daarin is ov ontzettend belangrijk. Ik denk dat het openbaar vervoer een zonnige toekomst heeft. We komen er best wel als we de moed erin houden."

De binnenvaart: een mooie vervoersmodaliteit

Met de vele waterwegen heeft doorvoerland Nederland wereldwijd de meest intensieve binnenvaart. Bijna de helft van de Europese binnenvaartvloot vaart onder Nederlandse vlag. NEA heeft als kennis- en onderzoeksinstituut op het terrein van de binnenvaart sinds jaar en dag een koppositie, zowel in Nederland als in de rest van de wereld. Twee mannen zorgen ervoor dat NEA deze koppositie behoudt. Martin Quispel houdt zich bezig met multimodaal vervoer en innovaties in transport en focust zich onder meer op de binnenvaart in Europa, terwijl Harrie de Leijer de rest van de wereld overziet.

Het imago van de binnenvaart is dat van hard werkende familiebedrijfjes die met hun schepen bulkvracht vice versa de havens en het achterland verschepen. Volgens Martin en Harrie is dit een achterhaald imago. De beurtvaart is al lang verleden tijd, het is nu een concurrerende en innovatieve business waarin het ondernemerschap steeds verder professionaliseert en waarin behoorlijk wordt geïnvesteerd. Wel wordt er nog weinig onderling samengewerkt en dreigt het gevaar van een vergrijzende sector doordat de instroom van jonge mensen beperkt is.

Zowel vanuit de overheid als de vervoerswereld heeft de binnenvaart de volle aandacht. Vooral uit het oogpunt van duurzaamheid en door congestie op het wegennet heeft de binnenvaart de wind mee, zeker in het containervervoer. De waterwegen bieden nog voldoende capaciteit voor groei van het vrachtverkeer over water en door innovatieve ontwikkelingen worden binnenschepen

steeds milieuvriendelijker. De binnenvaart heeft echter ook beperkingen die nog aangepakt moeten worden. Al kent het waterverkeer geen congestie, de havens zijn soms overvol en bepaalde sluizen die onderweg gepasseerd moeten worden



Harrie de Leijer

kennen lange wachttijden. Bovendien is voor de verladers het water niet altijd goed bereikbaar. Dit komt bijvoorbeeld doordat er de laatste jaren veel woningen aan het water zijn ontwikkeld waardoor vergunningen voor overslagactiviteiten moeilijker te verkrijgen zijn. Ook wordt niet altijd goed omgegaan met het lokaliseren van bedrijven aan het water. Het komt veel voor dat er bedrijven langs het water zijn gesitueerd die niets hebben met het water, terwijl er ruimte tekort is voor bedrijven die wel met aan-/afvoer via binnenvaart zouden willen. Hierdoor komen de mogelijkheden voor overslag in de knel en is er maar beperkte ruimte voor uitbreiding. Gemeenten zijn zich vaak niet bewust van het belang van het bieden van ruimte aan bedrijven die 'watergebonden' zijn. NEA heeft daarom in opdracht van de Provincie Limburg een instrumentenmap ontwikkeld voor het maken van beleid op lokaal niveau op het gebied van binnenhavens. Deze map is nu beschikbaar.





Martin ziet voor de toekomst vooral kansen in het intermodale vervoer via de binnenvaart. We zien vooral dat de laatste jaren juist de wegvervoerders en logistiek dienstverleners breder denken dan alleen vervoer over de weg. Juist deze bedrijven hebben goede relaties met verladings en kunnen samen met de verladings werken aan duurzame vervoersdiensten via onder andere binnenvaart. Deze bedrijven nemen de regie in de intermodale ketens en zijn bijvoorbeeld aan het investeren in inland terminals.

De aandacht voor dit soort nieuwe ontwikkelingen in de Nederlandse binnenvaart beperkt zich niet tot de Nederlandse overheid en de eigen vervoerssector. Uit veel landen is er belangstelling en komt men in Nederland zelf kijken. Nederland heeft op dit terrein een voorbeeldfunctie omdat weinig landen een dergelijke sterke binnenvaartsector kennen. Vanuit Brussel worden diverse stimuleringsprogramma's aangeboden om de binnenvaart verder in Europa aantrekkelijker te maken, vaak op grond van Nederlandse ervaring en kennis. NEA levert hierin een groot aandeel met bijvoorbeeld beleidsstudies, kostenvergelijkingen en door allerlei haalbaarheidsstudies, bijvoorbeeld over schepen gebouwd van composietmateriaal. Ook op het gebied van planning en ICT of over moderne infrastructurele toepassingen levert NEA de nodige kennis voor beleidsmakers, waar ook ter wereld. Zo is NEA sinds 1996 een belangrijke kennisleverancier voor de Chinese overheid. Harrie: "Hoewel China altijd al een omvangrijke binnenvaartsector heeft gehad, was er geen sprake van een modern efficiënt vervoersysteem. Het had zich beperkt tot het vervoer van laagwaardige goederen. Door deregulering van de markt en de opkomst van containervervoer is deze sector nieuw leven ingeblazen". Ook in andere grote landen als Rusland, India en Brazilië is NEA een belangrijke kennispartner in diverse ontwikkelingstrajecten. In ieder land staat de binnenvaart hoog op de politieke agenda. De verschillen in deze landen zijn

groot. Rusland heeft enorme rivieren en een behoorlijke binnenvaartsector maar door lange vorstperiodes is slechts beperkte vaart mogelijk. In India en Brazilië zijn eveneens grote vaarwegen, en toch hebben deze landen geen binnenvaart



van betekenis. In de ontwikkelingstrajecten voor meer en beter binnenvaart tellen niet alleen de economische aspecten, vertelt Harrie, ook milieu- en veiligheidsaspecten tellen zwaar mee. Op deze terreinen valt voor de binnenvaart nog veel te winnen, denk aan innovatieve afvalverzamelingsystemen en veiliger vervoer van gevaarlijke stoffen. De vraag voor de binnenvaart, waar ook ter wereld, is de eventuele impact van de klimaatverandering. Dit kan een impact hebben op de bevaarbaarheid van bepaalde rivieren zoals de Rijn en kanalen. NEA heeft onlangs samen met andere partners een voorstel ingediend bij de Europese Commissie om dit effect nader te onderzoeken.

Vooralsnog zien Martin en Harrie in ieder geval een behoorlijke groeipotentie in de binnenvaart met innovatieve uitdagingen voor de "infrasector" en de scheepsbouw. De binnenvaart blijft daarom Martin en Harrie erg boeien. Martin: "De binnenvaart is een mooie vervoersmodaliteit die van grote betekenis is voor de Nederlandse economie".

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met Martin Quispel, mqu@nea.nl, telnr. 079 32 22 356 en Harrie de Leijer, hdl@nea.nl, telnr. 079 32 22 310

Instrumentenmap Binnenhavens helpt decentrale overheden bij het maken van beleidskeuzes

In 2006 bracht het ministerie van Verkeer en Waterstaat de Nota Mobiliteit uit. Daarin wordt onder andere aandacht gevraagd voor de binnenhavens als centra van economische activiteit. Tevens benadrukt het rapport de groeiende rol van de binnenvaart binnen het complete aanbod van transportmiddelen. De havens vervullen een cruciale rol in het logistiek optimaal functioneren van Nederland. Het ministerie maakte zich in 2006 zorgen over de ontwikkelingsmogelijkheden van binnenhavens in Nederland en heeft samen met de Provincie Limburg en Rijkswaterstaat Limburg aan NEA gevraagd om met Policy Research Corporation een 'Instrumentarium voor Binnenhavenbeleid' te ontwikkelen.

Het eindproduct van deze opdracht is een eenvoudig te hanteren tienstapplan met een aantal instrumenten en is bedoeld voor gemeenten en provincies. Het is

flexibel in te zetten en helpt de gebruiker die bepaalde stappen al heeft uitgevoerd net zo goed als de gebruiker die bepaalde stappen wil overslaan. Het instrumentarium is zeker niet exclusief ontwikkeld voor lokale en/of regionale

overheden. Alle belanghebbende partijen kunnen het benutten om het (boven) regionale binnenhavenbeleid vorm te geven en zodoende het gezamenlijke belang te benadrukken. De map is te downloaden via <http://site.nea.nl/haven/InstrumentenmapBinnenhavens.pdf> Voor meer informatie kunt u contact opnemen met Martin Quispel, mqu@nea.nl, telnr. 079 32 22 356 of Françoise van den Broek, fbr@nea.nl, telnr. 079 32 22 435



Voorbeeldnetwerken openbaar vervoer Flevoland

Flevoland heeft het voornemen bij de eerstkomende aanbesteding van het regionaal openbaar vervoer specifieke eisen te stellen aan de verbindingen tussen de plaatsen in de provincie en met een aantal grote plaatsen erbuiten. Deze eisen hebben in het bijzonder betrekking op frequenties, de verhouding in reistijden tussen openbaar vervoer en auto en het aantal overstappen. Daarnaast moet er sprake zijn van optimale bereikbaarheid van alle adressen.

Via onderzoek door NEA wil de provincie nagaan hoe een dergelijk eisenpakket zich zou kunnen vertalen in oplossingen voor het lijnennet en de dienstregeling van het openbaar vervoer. Daartoe zouden buslijnen eventueel kunnen worden aangevuld met vraagafhankelijke systemen.

Per oplossing wordt tevens berekend welke kosten met de uitvoering gemoeid zouden zijn en wordt een schatting gemaakt van de invloed van de veranderingen op het aanbod van reizigersvervoer.

Er worden drie verschillende scenario's voor een openbaar vervoer ontwikkeld, geënt op drie uiteenlopende ontwerpfilosofieën. De scenario's moeten een antwoord geven op de te verwachten situatie in 2012, wanneer de Hanzespoorlijn tussen Lelystad en Zwolle in gebruik zal zijn en het vliegveld bij Lelystad een belangrijke functie vervult als halteplaats voor luchtverkeer.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met: Ricardo Poppeliers, rpo@nea.nl
of via telnr. 079 322 22 406

Nieuwe rapporten

Kostenontwikkeling zand- en grindvaart 2007, uitgave mei 2008

Kostenontwikkeling binnenvaart algemeen 2006-2007, uitgave mei 2008

Rentabiliteit van transport- en logistiekbedrijven actief in het binnenlands beroepsgoederenvervoer over de weg 2007 en verwachtingen voor 2008

Rentabiliteit van transport- en logistiekbedrijven actief in het grensoverschrijdend beroepsgoederenvervoer over de weg 2007 en verwachtingen voor 2008

Nieuwe medewerkers

In dienst:

Idès Buscher, Teamleider data entry WROOV, NEA, per 07-04-2008.

Nina Nesterova, Junior consultant, NEA, per 01-05-2008.

Ruairidh Smith, Junior consultant, NEA, per 19-05-2008

Christian Kwakernaak, Junior consultant, NEA, per 01-07-2008

Uit dienst:

Marco Duijnisveld, consultant per 14-04-2008.

Evenementen

Datum van	Datum tot	Bijeenkomst
04-06-2008	06-06-2008	European Conference on Mobility Management (ECOMM); Chelsea Football Club, London
05-06-2008		OEI bij MIT symposium; LEF Future Center, Utrecht (org: RWS Dienst Verkeer en Scheepvaart) www.oeibijmitsymposium.nl
09-06-2008	10-06-2008	The state of European cities: the urban audit, Brussel
12-06-2008	13-06-2008	BESTUFS Conference, Athens
19-06-2008	20-06-2008	International Conference Evidence Based Policy Making; (NPO) De Bazel, Amsterdam
24-06-2008	25-06-2008	Presentatie internationale conferentie EuroProperty Investment Summit, dag 2: 'Getting Where?'
25-06-2008		Transportborrel van Transport en Logistiek Nederland
26-06-2008		Ferrmed Conference Ferrmed Standards, the keystone of railfreight competitiveness in Europe; Brussel
26-06-2008	27-06-2008	CIPROC congres; Amsterdam
30-06-2008		Rotterdam-Genoa corridor terminal study to the Rail Market Monitoring Scheme meeting; Brussel
16-07-2008	18-07-2008	Travel Demand Management congres (TDM); Wenen

COLOFON

NEA Nieuws is een kwartaaluitgave van NEA Transportonderzoek en -opleiding B.V., Postbus 276, 2700 AG te Zoetermeer. Deze nieuwsbrief verschijnt in het Nederlands en Engels en wordt verstuurd aan de relaties van NEA. Voor meer informatie over de inhoud kunt u contact opnemen met de afdeling Communicatie van NEA, tel. 079 343 02 97, e-mail: neanews@nea.nl

NEA Transportonderzoek en -opleiding B.V. is een onafhankelijk kennisinstituut, werkzaam op het gebied van verkeer, vervoer, infrastructuur en logistiek. De activiteiten zijn gericht op onderzoek en onderzoekgebaseerde advisering en onderwijs en training in binnen- en buitenland. Het werkterrein van NEA omvat zowel het personen- als het goederenvervoer en de bijbehorende infrastructuur.

© NEA

Niets in deze uitgave mag op enigerlei wijze gekopieerd en vermenigvuldigd worden zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van NEA Transportonderzoek en -opleiding B.V.

ISSN: 1875-421X