

VERSLAG VERGADERING REIZIGERS ADVIES RAAD VAN DE VERVOERREGIO Amsterdam

Datum: 9 december 2024

Locatie: Kantoor Vervoerregio Amsterdam, Termini 179, 1025 XM Amsterdam

Opgesteld door: Jennifer van den Heuvel – Allround Officemanagement

Aanwezig: Bart Drenth (voorzitter); **VRA:** Ramon Smit, San Kloosterman (secretarissen); **ROVER:** Marinus de Jong, Jan Heemstra, Fred de Roode, Tom Kuhlman en Marcel Versteeg; **ASVA:** Maarten van Dorp en Quinten van Dam; **Fietsersbond (FB):** Peter Visser, Theo van den Brandt; **Vereniging Stadsvervoerbelang (SVB):** Roland Visser; **Clëntenbelang (CB):** Petra Huidink; **MKB Amsterdam:** Guido Frankfurter; **Ouderenadviesraden (OAR):** Ab Rienstra; **Kwaliteitszetels:** Ruben Schiphorst en Jasper Jonkers

Gasten: **VRA:** Britta Burger en Duco Vaillant; **Rover:** Gerald Stap

Afwezig: Lex Hendriksen, Lily George, Rik de Vrieze, Romkje Mathkor en Maikel van Leeuwen

1. Opening, mededelingen en vaststellen agenda

a. Opening

De voorzitter, Bart Drenth, opent de laatste vergadering van 2024 en heet iedereen hartelijk welkom.

b. Mededelingen

- Lex Hendriksen, Lily George, Rik de Vrieze, Romkje Mathkor en Maikel van Leeuwen hebben zich afgemeld.
- De nieuwe leden Quinten van Dam en Petra Huidink stellen zich voor.
- Gerald Stap is al toehoorder aanwezig.
- Maarten van Dorp is vandaag voor het laatst bij de RAR-vergadering en hij deelt taart uit. Tijdens zijn deelname aan de RAR heeft hij gezien hoe waardevol de bijdrage is van een reizigersadviesraad voor het ov en illustreert dat met een anekdote over zijn reis naar Parijs met Eurostar. De stoelen waren te klein voor zijn lengte en hij had graag gewild dat er iemand was geweest die daarover had nagedacht. Verder zegt hij genoten te hebben van de grote hoeveelheid kennis die in de RAR aanwezig is. Bart Drenth bedankt Maarten voor zijn inzet in de RAR.
- Per 1 februari vertrekt Roel Salden, secretaris-directeur van de VRA, een opvolger wordt nog gezocht. *Britta Burger zal het bericht hierover delen met de RAR.*

c. Vaststellen agenda

De agenda wordt onveranderd vastgesteld.

d. Ingekomen stukken

241126 Voortgang HOV HSA begeleidingsgroep

Over HVO HSA, metrobus (voorheen BRT) tussen Haarlem, Amsterdam en Schiphol wordt volgens Peter Visser niet meer gesproken in vergezichten maar in termen van verbeteringen aan bestaande verbindingen, het eindplaatje is nu tot 2040. Wel moet oog gehouden worden op de lange termijn. Over ontwikkelingen is afstemming nodig tussen provincie en VRA en tussen RAR en ROCOV-NH. Mocht de voorzitter van

het ROCOV contact opnemen met Bart Drenth dan zal hij verwijzen naar de groep die er nu al bij betrokken is - onder wie Peter Visser en Marinus de Jong.

2. Rondvraag/signalen uit de samenleving

- Peter Visser doet verslag van de vergadering met de gezamenlijke ROCOV's. Aan de orde was de leeftijdskorting, niemand vindt dat die op deze manier in stand moet blijven omdat ook mensen met een hoger inkomen de korting krijgen. Wel moet het eerst goed geregeld zijn in OV-Pay zodat doelgroepen voor wie de leeftijdskorting relevant is er gebruik van kunnen blijven maken.
- Guido Frankfurter refereert aan de discussie over de ZE-zone in centrum en later ook in de rest van Amsterdam. Het thema staat morgen op de agenda van een netwerkborrel van MKB in het Fletcher Hotel in Zuidoost, Melanie van der Horst zal erbij aanwezig zijn. Er zijn nog 5 plaatsen beschikbaar en geïnteresseerde RAR-leden kunnen zich aanmelden op de website van MKB-Metropool Amsterdam.
- Ton Kuhlman mist het overleg van het consumentenplatform, zo worden bijvoorbeeld problemen rond EBS nu niet meer via de RAR aangekaart en er wordt niet meer met een zekere frequentie bij elkaar gekomen om de concessies te bespreken. Bart Drenth neemt *het signaal mee en komt erop terug*.

2.a Agenda Regioraad

Er zijn geen bespreekpunten.

3. Punten ter bespreking

3.1 Stand van zaken inbesteding concessie Amsterdam

Inmiddels is de concessie Amsterdam verlengd met twee jaar. Het RAR-advies hierover is meegestuurd en Marinus de Jong licht het proces toe. Discussie over het PvE bleek lastig te voeren vanwege vertrouwelijke informatie over de ontwikkelingen. De RAR heeft aangedrongen op naleven van afspraken in de huidige concessie en op een deadline voor verlenging per 1 april. Het VP van GVB is elk jaar hetzelfde, wordt vanwege personeelstekort steeds minder en het netwerk verbetert nauwelijks terwijl stad en regio groeien. Ook is gevraagd of uitgangspunten dezelfde blijven en er niet toch een nieuw PvE komt zonder dat de RAR daarop heeft kunnen adviseren en of GVB mogelijk te weinig geld heeft om ambities uit te voeren.

Er is een gesprek geweest met Roel Salden en Britta Burger, de werkgroep wil nog graag een gesprek met een delegatie van de RAR en het DB over de concessiemethodiek voor alle vervoerders. Het gesprek met de VRA ging volgens Bart Drenth tevens over de samenwerking met de RAR en over hoe de communicatie verbeterd kon worden, bijvoorbeeld het tijdig betrokken worden bij adviesonderwerpen. Tussendoor kwam het vastgelopen concessietraject van GVB aan de orde en afgesproken is *voor 1 april een gesprek te hebben over de inbesteding van GVB en de adviesrol daarbij van de RAR*.

Britta Burger zegt dat het geen schoonheidsprijs verdient dat de VRA zo laat om advies had gevraagd, het is niet omdat de RAR niet serieus genomen wordt maar een gevolg van het procesverloop. Ze waardeert het dat de RAR zo flexibel is geweest en een advies heeft opgesteld dat het DB kan meenemen in de besluitvorming. In het voorgenomen gesprek wil ze samen met de RAR kijken hoe het proces voortaan wel goed kan verlopen, dat het nooit meer nodig zal zijn om een termijn in te korten kan ze niet garanderen.

Vragen en opmerkingen

Theo van den Brandt vindt het tegenstrijdig dat enerzijds de concessie met twee jaar wordt verlengd en er anderzijds per 1 april een nieuw voorstel moet liggen voor de concessie met ingang van diezelfde datum.

Jasper Jonkers heeft gehoord dat de patstelling mogelijk is ontstaan door onzekerheid over nieuwe wetgeving voor zzp-ers per 1 januari, met gevolgen voor het personeelsbeleid. In april zal meer duidelijk zijn.

Peter Visser vindt dat de RAR vooral helder moet formuleren wat de wensen zijn en zich niet bezighouden met haalbaarheid, dat is een valkuil. Verder vond hij het een goed gesprek.

Beantwoording

Vooropgesteld dat ze geen lid is van het projectteam Inbesteding GVB en geen kennis heeft van de inhoud zeg Britta te weten dat de informatie alleen vertrouwelijk is gedeeld met de Regioraad en verder niet en dat de reden waarom het zo gelopen is waarschijnlijk nooit naar buiten komt. Mocht het PvE veranderen moet

het terug naar de Regioraad en dus ook naar de RAR. De concessie is nu verlengd voor 2 jaar, het GVB heeft een herstellkans waarvoor de afronding in Q1 moet zijn afgerond. Dat betekent dat per 1 april een nieuwe concessie start en de verlenging van 2 jaar dan van de baan is. De keuze voor 2 jaar heeft te maken met bankgarantie. Bart Drenth weet dat de herstelbieding in januari nog langs de OR van GVB moet voordat het DB kan besluiten, bij geen akkoord gaat 1 april zeer waarschijnlijk niet lukken.

3.2 Mysteryguestaonderzoek en rolstoelmetingen

Duco Vaillant geeft een toelichting, Rogier Roding van Goudappel zou dit doen maar die is verhinderd. De VRA geeft opdracht tot een mysteryguestaonderzoek, het afgelopen contract was voor 3 jaar en het nieuwe voor Goudappel samen met OV-bureau is voor 2+2 jaar, afhankelijk van hoe ze het doen.

Mysteryguests zijn getrainde veldwerkers die anoniem in het ov reizen en steekproeven doen aan de hand van standaard vragenlijsten die een representatieve weergave geven van een aantal ritten in elk gebied verdeeld over bus, tram en metro. Subjectieve antwoorden worden er zoveel mogelijk uitgehaald. Naast het algemene onderzoek worden voor het eerst nu ook rolstoelen, flexvervoer en nachtbussen gemeten. Vervoerders krijgen wekelijks inzicht in wat niet goed gaat en dat geldt nu ook voor wegbeheerders voor haltes en kapotte verlichting. Elk kwartaal verschijnt een rapportage en VRA gebruikt die om te kijken of vervoerders hun werk goed doen. Daarnaast wordt gewerkt aan een publieke kwartaalrapportage.

De VRA vraagt de RAR om leden af te vaardigen die in januari willen meedenken over verbeteringen aan de vragenlijsten voor rolstoelmetingen en in april over de publieke rapportage van het mysteryguestaonderzoek.

Vragen en opmerkingen

Ruben Schiphorst vraagt wat de VRA verwacht van RAR-leden en of mogelijk aan de voorkant al kan worden meegedacht over vragen die de mysteryguest zou kunnen stellen. Duco Vaillant legt uit dat VRA van de RAR wil weten welke data zij vinden dat in de publieke rapportage moet worden opgenomen. De vragenlijsten zijn al vastgesteld en daar wordt binnenkort mee aan de slag gegaan. De vragenlijsten voor het rolstoelonderzoek kunnen nog wel een update gebruiken en gezien de ervaring van RAR-leden op dit gebied is meedenken daarover welkom.

Marinus de Jong wil weten of het onderzoek alleen in het voertuig wordt gedaan of gaat het ook over overstappen, de omgeving, haltes, looproutes, sociale veiligheid en informatievoorziening als apps. Duco Vaillant antwoordt dat de mysteryguest in principe een reis maken van halte naar eindhalte waarbij ze alle aspecten in en om de bus bekijken en de ook de bejegening door de chauffeur. Naar overstappen wordt gekeken maar niet op een hele reis, voor de toekomst is dit wellicht een mogelijkheid. Ook sociale veiligheid wordt meegenomen, lastig is dat vragen hierover subjectief worden beantwoord in tegenstelling tot schoon en heel. Apps worden nu niet maar misschien in de toekomst wel beoordeeld.

Roland Visser vraagt of er ook vragen wordt gewijd aan kaartcontroles. Duco Vaillant zegt dat de bejegening door controleurs worden geobserveerd maar antwoorden zijn subjectief.

Guido Frankfurter vertelt zijn ervaring bij station Zuid waar hij 20 minuten moest lopen van de metro naar de halte van tram 5 zonder dat fysieke aanwijzingen werden gegeven. Naar aanleiding daarvan stelt hij voor dat de mysteryguest ook let op TVM's bij opbrekingen. Voor mensen met een beperking is het belangrijk ook defecte liften en roltrappen mee te nemen in het onderzoek, en wat de vervoerders doen om het leed te verzachten. Duco Vaillant antwoordt dat reisinformatie specifiek wordt meegenomen, ook liften.

Tom Kuhlman wil weten of de mysteryguest zelf ook in een rolstoel rijdt. Volgens Duco Vaillant is het geen rolstoeler, wel is de mysteryguest daar specifiek op getraind.

De werkgroep Inclusieve mobiliteit levert via voorzitter Lex Hendriksen leden die gaan meedenken over de verbeteringen aan vragenlijsten voor rolstoelmetingen en de publieke rapportage van het mysteryguestaonderzoek.

3.3 GVB actieplan Sociale Veiligheid

Peter Visser haalt uit het stuk dat controle in het ov afneemt: controleurs krijgen bodycams en moeten daarover rapporteren - verslaglegging kost tijd - en als ze iemand aanhouden moeten ze wachten op

politieondersteuning. Schokkend is de constatering dat de kans om als reiziger mishandeld te worden in het ov groter is dan voor personeel. Controle moet volgens hem controle zijn en niet alleen rapporteren.

Marinus de Jong noemt de punten die de werkgroep Concessie Amsterdam graag in het advies verwerkt ziet: lage percentage controle, onderbouwing van de rol van de conducteur en die aantrekkelijk houden – het werk wordt steeds minder uitdagend, afbouwen inhuur particuliere beveiligers of die in dienst nemen en ze niet alleen op metrostations inzetten maar overal waar het nodig is, telapparatuur om het aantal niet betalende passagiers te meten, inzet bussen voor afvoer demonstranten door politie zelf in plaats van GVB, gezichtsherkenning met in achtname van privacyregels.

Jasper Jonkers wil weten wat GVB verwacht van de rol van buschauffeurs in relatie tot sociale veiligheid en van hun handelen als zich een onveilige situatie voordoet en of daar een protocol voor is.

Guido Frankfurter stelt voor iets in het advies op te nemen over 0,45% kans om gecontroleerd te worden. Hij denkt dat het percentage veel lager ligt, zelf is hij in de jaren '80 voor het laatst gecontroleerd in het ov.

Tom Kuhlman vraagt of de RAR in het algemeen vindt dat er een conducteur op de tram moet zijn. Volgens Marinus de Jong is eerder uitgesproken dat de RAR dat inderdaad vindt.

Peter Visser leest dat GVB geconcentreerd handhaaft, met name op trams zonder conducteur lijkt de kans dat mensen zonder kaartje reizen enorm te zijn gedaald. Ook is het percentage over de hele lijn gedaald. Uitleg over hoe dat komt wordt niet gegeven. Verder merkt hij op dat controleurs bij evenementen – volgend jaar zijn dat er heel veel- worden ingezet voor begeleidende taken. Tot slot kopen mensen volgens hem nauwelijks nog een kaartje als ze hun fiets meenemen in de metro.

Roland Visser ziet een verband tussen drukte in het ov en onbetaald reizen en zal daar te zijner tijd iets over schrijven.

De werkgroep Concessie Amsterdam krijgt het mandaat van de RAR om het advies op te stellen met in achtname van de gemaakte opmerkingen.

3.4 Concept RAR advies tariefacties bij opbrekingen

Marinus de Jong laat weten dat GVB blij is met het advies. Alle vervoerders hebben last van opbrekingen en evenementen in de stad en bieden afzonderlijk tariefacties aan. De RAR vraagt het marketingbureau van VRA hierin regie te nemen en het te coördineren. Het moet niet steeds een eenmalige actie zijn met gratis kaartjes, er moet iets verzonden worden dat meerjarig is en tot meer reizigers in het ov leidt.

Peter Visser stelt voor om in het advies niet alleen randvoorwaarden te noemen maar ook goede voorbeelden. Als automobilisten een punt maken van voor- en natransport zouden ze met gratis gebruik van een deelfiets bijvoorbeeld verleid kunnen worden om met het ov te gaan. San Kloosterman geeft als suggestie een samenreiskorting.

De RAR mandateert de werkgroep Concessie Amsterdam het advies verder af te ronden, aanvullingen en suggesties kunnen deze week nog gestuurd worden.

3.5 Presentatie MAAS

Tom Kuhlman geeft een presentatie. In het verleden is MAAS (Mobility as a Service) door een deskundige aan de RAR gepresenteerd als iets fantastisch. Omdat Tom zich destijds afvroeg voor welk probleem het een oplossing was heeft hij het concept kritisch bekeken. Het uitgangspunt van MAAS is dat een reis van deur tot deur helemaal met een app te plannen is alsof het een nieuwe manier is om met ov om te gaan. In diezelfde tijd stelde Nico van Paridon (VRA) de relevantie van de RAR ter discussie, leden zouden zich meer op de toekomst moeten richten in plaats van zich bezig te houden met in stand houden van frequenties, loopafstanden en haltes. MAAS werd gezien als oplossing voor de toekomst terwijl Tom daarachter vooral een grond voor bezuiniging vermoedde.

In de literatuur is het doel van MAAS niet bezuinigen op het ov maar de modal shift, een wereldwijd concept dat alternatieven biedt voor autogebruik. Automobilisten vinden ov lastig omdat het hen naar plekken brengt waar ze niet naartoe willen en op een tijdstip dat niet schikt. Eén app zou daarom alles moeten bieden wat je anders met de auto doet: plannen, taxirit of deelauto of belbus reserveren, met QR-code

betalen voor alles (ov-reis, entree festival, et cetera), meerdere transportmiddelen integreren (STOMP), parkeerplaats voor je eigen auto boeken en in de toekomst reizen met een zelfrijdende auto.

Het idee is ontstaan in 1996 tijdens een congres in Innsbruck en toen vanaf ca. 2007 de smartphone werd geïntroduceerd ging men nadenken over hoe het te realiseren. Rond 2013 werd in Göttingen de eerste proef gedaan met de app Ubigo, een paar jaar later is men in Stockholm tot uitvoering overgegaan maar zijn ze er ook weer mee gestopt vanwege te hoge kosten. Vervolgens is op een congres over intelligente transportsystemen in 2015 de MAAS-alliance gevormd, een wereldwijd verbond van instellingen die zich met ov en deelvervoer bezighouden. In die alliance zaten vervoerders maar geen Nederlandse bedrijven, wel vertegenwoordigers van het ministerie van I&W en de provincie Noord-Brabant.

Het – inmiddels failliete - bedrijf dat de eerste app (Whim) lanceerde waarmee MAAS na 2017 echt uitgevoerd kon worden was MAAS Global van de uit Helsinki afkomstige Sampo Hietanen. In 2020 kwam de pandemie ertussen en sinds eind 2022 lijkt er de klad in gekomen te zijn. Toepassingen van het systeem of pogingen daartoe vinden plaats in Europa, VS, Canada en Azië. Hongkong en Singapore hebben het ingevoerd en Japan is ermee bezig. De meest succesvolle app is Jelbi in Berlijn.

In Nederland zijn sinds 2019 7 pilots gestart - onder meer op de Zuidas - om mensen in het ov te krijgen. Het doel was 50.000 gebruikers te werven, uiteindelijk waren het er 160 en is het na 2 jaar stopgezet. Van tevoren was men niet op het idee gekomen om met vervoerders om tafel te gaan over hoe het goed te laten lopen. De gemeente Amsterdam was de drijvende kracht achter het project. Rotterdam heeft een op Whim gebaseerde app (Umob) waarmee je je reis kan plannen en een taxi of deelfiets reserveren maar niet betalen.

Voor MAAS moet achter de schermen alle informatie van vervoerders worden geïntegreerd en moeten die al hun data-infrastructuur delen met het platform. In Helsinki was dat makkelijk omdat er maar één vervoerder is en één vervoersautoriteit, wel zijn er meerdere aanbieders voor deelvervoer. De Whim-app kende 3 mogelijkheden: per reis betalen, abonnementen en vrij reizen binnen de metropoolregio. Om mensen uit de auto te krijgen is geprobeerd de prijs voor het alternatief concurrerend te maken maar daar was subsidie voor nodig en zelfs dan was het niet goedkoop - €500 per maand voor onbeperkt reizen alleen in de regio. Vergelijkbare systemen in Wenen en Hannover bevatten alleen reizen met metro, tram en bus en regionale treinen en verder alleen een mogelijkheid om te plannen.

Om MAAS tot een succes te maken heeft een Nederlandse instelling een lijst met 8 eisen opgesteld waaronder: 1) de application programming interface (API) van alle vervoerders moet worden opengesteld voor het platform, 2) VRA moet afspraken maken over behandeling van data waaraan vervoerders zich conformeren, 3) vervoerders moeten alle tickets op het MAAS-platform accepteren, geen kortingen aanbieden waar niet alle gebruikers van kunnen profiteren en met een QR-code moet het mogelijk zijn overal in te checken en 4) het MAAS-platform moet klachten communiceren aan vervoerders en die moeten gebruikers van MAAS op gelijke wijzen behandelen als hun directe klanten.

Met meerdere MAAS-platforms en vervoerders wordt het een spaghetti van relaties met de klant terwijl die in de huidige situatie alleen met de vervoerder zakendoet.

De conclusie over de haalbaarheid gebaseerd op enquête-uitkomsten is dat mensen die in hun auto willen blijven rijden niet met MAAS naar het ov zijn over te halen, het is vooral aantrekkelijk voor mensen die toch al van duurzaam transport gebruik willen maken. Omgekeerd heeft het ook geen meerwaarde in steden met een goed fijnmazig netwerk, zoals Hongkong en Singapore, mensen weten al voldoende welke bus of metro ze moeten nemen om op hun bestemming te komen. Zelf denkt Tom dat het Nederlandse markt gedreven systeem - en daarmee het gebrek aan interoperabiliteit met NS - het nog moeilijker maakt om MAAS te introduceren. Tot slot zijn de kosten aanzienlijk en wil MAAS van waarde zijn moet er een overheid zijn die zich committeert aan bevorderen van ov en de modal shift. Van dat laatste is hij bij de huidige overheid niet overtuigd.

Vragen en opmerkingen

Ruben Schiphorst ziet dat NS-flex al redelijk in de buurt komt van dit concept, hoewel het niet voldoet aan alle principes van MAAS kan je wel al fiets en trein combineren. Ook wordt gewerkt aan kleinere varianten, zoals de mobiliteit-hubs met bus en deelauto's in landelijk gebied die ter sprake kwamen op het

mobilitéitscongres in Nieuw-West. Tom Kuhlman ziet dat dankzij IT er zeker mogelijkheden zijn om de toegang tot ov te vergemakkelijken. MAAS als volledig concept wordt nog niet veel toegepast.

Jasper Jonkers constateert dat de term MAAS vaak in het kader van bezuinigingsmaatregelen ten onrechte wordt gebruikt voor flexbussen, die kunnen net als deelfietsen gaten opvullen in het systeem. Veel vervoerders hebben geprobeerd een eigen MAAS-app te introduceren - Arriva met Glimble en Qbuzz met Q-Move, die laatste is nu overgestapt op 9292. Met de app 9292 is het al mogelijk tickets te kopen van alle vervoerders en binnenkort ook voor flexbus en deelfiets. Voor Amsterdam zou 9292 ook een platform kunnen zijn om toepassingen aan toe te voegen, veel mensen gebruiken de app toch al.

Peter Visser denkt dat MAAS alleen een succes kan worden als er verder niets is. Bij alle verbeteringen – zoals OV-Pay - wordt steeds gezegd dat het veel makkelijker gaat worden om met één pasje deelvervoer te regelen. Waarschijnlijk zal het weer door andere ontwikkelingen worden ingehaald. In dat kader noemt hij ook de NS-businesscard. Ton Kuhlman zegt dat het idee van MAAS was alles in één app zetten en integreren zodat je met één systeem overal naartoe kunt, terwijl dankzij ICT-ontwikkelingen verschillende vormen van integratie stap voor stap vanzelf van de grond komen.

Marinus de Jong wil weten wat precies de toegevoegde waarde is en verder vindt hij het vreemd dat er 7 pilots worden gestart terwijl er juist één app moet komen waar alles in zit. De kosten voor projecten worden bovendien uit ov-subsidies gefinancierd waardoor weer gekort wordt op het ov, als het strand komt het geld niet meer terug. Voor de 7 projecten zijn volgens Ton Kuhlman gebieden aangewezen en na aanbesteding per gebied een aanbieder, vervolgens werd de beste app uitgekozen om die verder op te schalen.

Duco Vaillant vertelt over de app Mobyyou die samen met Transdev is ontwikkeld voor Noord-Brabant en waarmee het mogelijk is met bluetooth op je telefoon automatisch in en uit te checken. Binnenkort wordt de app uitgerold in Noord-Holland, onder meer in AML rondom Schiphol.

Volgens Barth Drenth is voor mensen die gewend zijn aan autorijden van belang dat op een app een zoekfunctie komt als Google-maps en dat alle kosten op één plek bij elkaar staan. Bestaande apps voldoen daar nog niet aan. De businesscard van NS kent die laatste mogelijkheid wel. Tom Kuhlman weet dat de Whim-app alle kosten ineens berekende en ook die van alternatieve routes.

Duco Vaillant wijst nog op de landelijke Shuttle-app voor werkgevers en werknemers met alle mobiliteitsoplossingen, ov of betalen van deelauto of parkeerplaats. Het voordeel is dat de app behalve over kosten ook een overzicht geeft van alle CO2-uitstoot, werkgevers zijn verplicht die te rapporteren.

Guido Frankfurter vermoedt dat met de mogelijkheden die er nu als zijn binnen 10 tot 15 jaar het MAAS-concept is uitontwikkeld en gebruikt gaat worden. Ton Kuhlman haalt generaal Eisenhower aan die zei dat planning essentieel is en je je plan moet aanpassen als het anders loopt, de scenario's heb je dan al in je hoofd. Mogelijk ontwikkelt MAAS zich ook op die manier.

Refererend aan Orwell's 1984 zegt Peter Visser dat iedereen zich vandaag de dag overal laat volgen en daar blijft hij moeite mee hebben. Ook moet voor ogen gehouden worden dat niet alle ov-gebruikers een smartphone hebben. Verder stoort het hem dat betalingsfouten bijna altijd ten goede komen van de vervoerder en niet aan de passagier, om daar zicht op te hebben laat hij ook nooit zijn saldo automatisch opladen. Met OV-pay is behalve op de app al niet meer te zien wat een reis heeft gekost. Vooral bij privégebruik moet je altijd kritisch kijken wat je hebt betaald.

Om mensen uit de auto te krijgen moeten volgens Bart Drenth alle beschikbare maatregelen aangewend worden. Vervolgens is de vraag wat te doen om werkgevers te bewegen hun werknemers in plaats van in een dienstauto zich in het ov te laten verplaatsen, een CO2-budget helpt daarbij want dan gaan ze minder autokilometers maken. Hoewel dat buiten de invloed van de RAR omgaat, zou het mooi zijn als de overheid werknemers zou verplichten om naast een dienstauto hun personeel ook een soort ov-businesscard te laten geven zodat ze zonder bonnetjes met de trein van Den Haag naar de binnenstad van Amsterdam kunnen reizen. De sleutel tot verandering is de werkgever.

Gevraagd naar wat de RAR in dit verband zou kunnen doen zegt Tom Kuhlman dat met een campagne meer bekendheid gegeven kan worden aan dit soort kaarten. Naarmate bedrijven meer beseffen dat ze CO2-uitstoot moeten registreren helpt het om het ov aantrekkelijker te maken. Verder zou de VRA het

autogebruik verder kunnen ontmoedigen. San Kloosterman zegt dat de VRA als werkgever alleen reiskosten voor het ov vergoedt, niet voor de auto.

Peter Visser vindt dat de RAR vervoerders moet oproepen om van elkaar te leren en de kaarten te stroomlijnen en zo te komen tot de beste optie. Volgens Bart Drenth is het niet zinvol dat per regio of verschillende vervoergebieden te doen, het moet universeel. De VRA zou aanbieders kunnen verplichten gegevens beschikbaar te stellen en interoperabiliteit mogelijk te maken. Vanuit reizigers gezien is het belangrijkste dat je wordt ontzorgd met gebruiksgemak van een kaart of app waarmee je kan reizen en kosten kan declareren.

Jan Heemstra heeft altijd een ov-jaarkaart gehad en kon net zoveel reizen als hij wilde. Het probleem voor zijn werkgever was dat als hij met de trein reisde wel reistijd declareerde en zijn uurtarief was €200. Werken in de trein kan maar tot op zekere hoogte. Peter Visser stelt als oplossing voor om een autorit niet als werktijd te laten gelden en een ov-reis voor de helft. Tom Kuhlman had een NS-jaarkaart en als hij voor zijn werk moest reizen werkte hij in de trein en rekende dat als werktijd.

4. Punten ter kennisgeving

4.1 20241112 RAR advies verwijdering kaartautomaten GVB

Jan Heemstra meldt dat de kaartautomaten blijven, dat heeft GVB in het werkgroepoverleg verteld. De gele automaten bij Albert Heijn en andere supermarkten verdwijnen wel.

4.1.a Reactie GVB op RAR advies verwijdering kaartautomaten GVB

4.2 20241029 Antwoordbrief RAR over OV ontsluiting nieuwbouwwijken

4.3 20241121 Regioraadsbrief dienstregeling EBS kerst

4.4 20241121 Regioraadsbrief ILT permanente educatie

4.5 Verslag gesprek RAR – VRA 8 november 2024

5. RAR intern

5.1 Conceptverslagen en actielijst 7 november 2024

Redactionele opmerkingen kunnen gemaild naar rar@vervoerregio.nl. Er zijn geen opmerkingen, het verslag is akkoord.

5.2 Terugkoppeling RAR werkgroepen/ bemensing werkgroepen

Werkgroep Concessie AML: namens Lex Hendriksen meldt San Kloosterman dat woensdag overleg plaatsvindt over de dienstregeling voor 2026.

Werkgroep Kaartsoorten en Tarieven: Roland Visser wordt voorzitter in plaats van Theo van den Brandt.

Werkgroep Toekomst: de werkgroep gaat formele afspraken vastleggen over wat de RAR wil met klimaatneutraliteit.

In de vergadering van januari worden de werkgroepen weer uitgebreider besproken.

5.3 Lange termijnagenda 2025

Onderwerpen voor de lange termijnagenda worden in het voorzittersoverleg besproken, suggesties zijn meer dan welkom.

a. WVTTK

Er zijn geen onderwerpen voor WVTTK.

6. Sluiting

De voorzitter bedankt alle leden voor de inbreng, wenst iedereen fijne feestdagen en jaarwisseling en sluit de vergadering om 18.08 uur. Aansluitend is er borrel op de plaza van de VRA.