

Bij concessiewissels met alle vijf de grote vervoerders is het nu de afgelopen jaren faliekant misgelopen. Als buschauffeur bij Qbuzz ten tijde van de wissel in ZHN en Fryslân, en dit keer zelf betrokken bij de wissel van Qbuzz naar Transdev, alsmede als lid van de Reizigers Advies Raad Amsterdam in o.a. de werkgroep Zaanstreek-Waterland heb ik dat nu een aantal keer van iets dichterbij mogen zien, en ook als reiziger mogen... beleven.

Natuurlijk zijn er genoeg specifieke zaken die in dit geval misgegaan zijn bij de vervoerder in kwestie, en daar zullen Transdev, vakbonden en ROCOV zonder twijfel meer op ingaan. Maar ik zou graag zien dat ook de iets diepere oorzaken niet vergeten worden:

Zoals gezegd gaat het concessiewissel na concessiewissel mis. Zelfs voor corona was het al geregeld raak. Het argument dat marktwerking meer efficiëntie in het OV gerealiseerd heeft kan ik enigszins volgen, maar inmiddels is het denk ik eveneens legitiem om te vragen of de rek er niet al een tijdje uit is. Alle pogingen om verdere efficiëntie te realiseren bij een nieuwe concessie lopen in het honderd, en men moet steeds weer terugschakelen. Ook bij elektrisch rijden valt op dat het verschil tussen het relatieve gemak waarmee de stadsvervoerders GVB, RET en HTM dat voor elkaar krijgen, en de relatieve moeite die de commerciële vervoerders daar toch keer op keer mee hebben.

Ook de rol van de provincie als opdrachtgever verdient enige kritische bestudering. Zeker omdat Utrecht er ooit vrijwillig voor heeft gekozen het stadsvervoer over te hevelen naar de provincie. De vraagtekens bij de haalbaarheid van de plannen van Transdev, veelvuldig besproken in de aanloop naar de start, kunnen inmiddels toch niet meer als onzin afgedaan worden. Daar ga ik even iets technischer op in (enkel op basis van publiek gemaakte informatie).

Uit communicatie van Transdev zelf blijkt nu dat zij bij deze concessie uit is gegaan van tot 9 voertuigwissels per dienst. Dat bespaart inderdaad kosten. Ik vergelijk het altijd met een bak met grote stenen vs een bak grind: hoe kleiner de stukjes, hoe minder lucht er overblijft, en hoe efficiënter je met de ruimte omgaat. Echter, chauffeurs hebben geen 8 pauzes per dag. Dat betekent per definitie dat veel voertuigwissels zonder pauze ertussen plaats gaan vinden. Iedereen met enige praktijkervaring kan je dan vertellen: dat gaat nooit werken in een stad waar regelmatig files staan. Als de ene bus ook maar vijf minuten vertraagd is, is de bus waar die chauffeur als volgende naartoe moet dat ook gelijk. En dat dus keer negen.

Dit is allemaal geen nieuws meer als het goed is, Transdev heeft dit probleem zelf gecommuniceerd en erkend dat zij hier de mist in is gegaan. Daar zullen ongetwijfeld boetes op volgen. Dan blijft echter wel de vraag openstaan: had de provincie - die de biedingen beoordeelt - dit niet aan moeten zien komen? In hoeverre wordt de factor uitvoerbaarheid meegenomen in aanbestedingen? Daar is natuurlijk pas op de lange termijn iets aan te doen, maar het is denk ik wel goed deze vragen nu te stellen, op het moment dat we het meemaken, in plaats van er pas richting 2035 weer eens aan terug te denken. Ook voor de kortere termijn is het overigens goed om erbij stil te blijven staan dat de provincie de opdrachtgever van het OV is, en dat de meeste zaken die de gemeente wil ook via de provincie zullen moeten.