

Bijlage 3: Uitkomsten interviewronde en consultatie OV-partijen

In de interviewronde zijn gesprekken gevoerd met ambtelijke vertegenwoordigers van de bij het openbaar vervoer betrokken instanties: overheden, vervoerbedrijven en consumentenorganisaties¹. In deze gesprekken is in het bijzonder aandacht gegeven aan de mogelijke rol en taken van de OV-ambassadeur, het profiel en de positionering van de functie en het te verwachten draagvlak. In de gesprekken bleek dat partijen niet zozeer onderscheid maken tussen een arbiter en een ambassadeur, maar het onderscheid vooral zien in de zwaarte waarin bepaalde taken, waaronder arbitrage, in de functie worden aangezet. Een concept van deze brief is aan betrokken partijen voorgelegd.

Uit de gesprekken en consultatieronde bleek dat partijen verschillende visies hebben op een OV-ambassadeur. Met name wat betreft de zwaarte van specifieke taken werden door de partijen verschillende accenten gelegd. Waar een deel van de geïnterviewde partijen de nadruk legde op het presenteren van een landelijk "OV-gezicht", werd door anderen het accent gelegd op bemiddeling, de "smeerolie-functie" om dreigende conflicten tijdig te beslechten.

Tijdens de gesprekken met diverse partijen uit de OV-wereld zijn geen voorbeelden van concrete conflicten op tafel gelegd, die niet binnen de bestaande formeel-juridische kaders opgelost kunnen worden. Daarbij gaven de meeste betrokken partijen aan dat in het geval zich conflictsituaties voordoen ze van mening zijn dat ze daar zelf uit moeten proberen te komen; hetzij bilateraal, hetzij via bestaande overlegstructuren.

Wel werd er, gedacht vanuit het belang van de reiziger, op gewezen dat ook partijen die niet betrokken zijn bij het conflict, reizigersorganisaties bijvoorbeeld, de mogelijkheid moeten hebben om conflicterende partijen aan tafel te krijgen bij de OV-ambassadeur. Voor die gevallen waarin conflicten niet direct door overleg worden opgelost, wijzen partijen op de bestaande regelgeving en de bestaande verdeling van verantwoordelijkheden. Deze worden over het algemeen als voldoende en duidelijk beschouwd. Uit de gesprekken bleek met name bij de overheden en bedrijven weinig behoefte aan de functie van bemiddelaar/arbiter die de bevoegdheid zou krijgen om bindende adviezen te geven. De reizigersorganisaties daarentegen zien nauwelijks meerwaarde van een OV-ambassadeur als deze niet een stok achter de deur heeft om conflicten te beslechten.

Vrijwel alle geïnterviewden hebben gewaarschuwd voor het gevaar dat de OV-ambassadeur treedt in de bestaande verantwoordelijkheden van de OV-partijen en overlappend is met reeds bestaande overlegstructuren. Zij vragen om een zorgvuldige positionering van de functie in het OV-veld, zowel qua taken als qua bevoegdheden. De ambassadeur mag wel wijzen op gerealiseerde successen van het OV, maar dat niet tot zijn eigen succes gaan rekenen.

Alle partijen vinden het belangrijk dat als er een OV-ambassadeur komt deze een onafhankelijke positie heeft en dat zijn status en missie helder zijn. De meeste

¹ Er zijn gesprekken gevoerd met IPO, SKVV, VNG, Rover, Consumentenbond, ROA, SRR, Haaglanden, Provincie Gelderland, Provincie Zuid-Holland, Connexxion, NS, Mobis, KpVV, secretariaat OVW/Locov en NMa/Vervoerkamer.

voorkeur gaat uit naar iemand met statuur, een zwaargewicht; iemand met affiniteit voor het OV en met bestuurlijke ervaring.

Samengevat komt uit de interviews een beeld van de OV-ambassadeur naar voren als iemand die vooral bij kan dragen aan een gezamenlijk, positief beeld van het openbaar vervoer in Nederland en die, zonedig, meehelpt om eventuele conflicten vroegtijdig uit de wereld te helpen, daarbij de bestaande verantwoordelijkheidsverdeling in het OV respecterend.