

ROVER

Van Snijden
Naar Rijden



Managementsamenvatting

De coronacrisis heeft ontegenzeggelijk zijn weerslag gehad op het Nederlandse OV. Reizigers bleven in het weg, kwamen weer terug, maar op het niveau van 2019 zitten we nog altijd niet. We zien veel regionale verschillen, waarbij Fryslân, Gelderland en Zeeland het bijvoorbeeld beter doen ten opzichte van andere provincies.

Als voorwaarde voor de Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer (BVOV), hebben alle OV-autoriteiten gezamenlijk met de vervoerders transitieplannen uitgevoerd. Door de regionale uitwerking ontbrak tot nu toe een landelijk beeld. Rover heeft de transitieplannen verzameld en geanalyseerd. Daaruit komen de volgende beelden naar voren:

1. Veel aandacht voor het urgente problemen rond de financiering. Hierdoor is er weinig aandacht voor het belang van OV voor de samenleving;
2. In 2022 is er sanering in het openbaar vervoer. Lijnen verdwijnen, bussen stoppen eerder met rijden;
3. Het opstellen van een concreet regionaal marketingplan draagt bij om reizigers terug te krijgen in het openbaar vervoer na corona.

Rover constateert een afwachtende houding bij decentrale overheden en vervoerders. Die houding komt voort uit een gebrek aan kaders en langetermijnstrategie die op dit moment onvoldoende geborgd is. Dit resulteert in een uitwerking van transitieplannen die vooral gefocust is op de korte termijn en waar op sommige pijnlijke punten toch geschrapt wordt om uiteindelijk onder de streep goed uit te komen.

Dit beeld wordt ook onderstreept door een enquête die Rover hield onder haar leden. Ondanks groei sinds de zomer constateert een meerderheid van de leden dat de plannen om te snijden in het aanbod nog steeds op tafel liggen, terwijl er juist geïnvesteerd zou moeten worden in het OV. Het OV heeft namelijk – corona of niet – een onmisbare rol te vervullen in het mobiliteitssysteem van de toekomst. Met de woningbouw- en klimaatopgave waar ons land de komende jaren voor staat, is goed OV bitterhard nodig. Niet alleen vanuit vervoerkundig oogpunt, maar ook vanuit sociaal-maatschappelijk en bereikbaarheidsoogpunt.

Daarom stelt Rover een viertal pijlers voor die de noodzakelijke groei van het OV kunnen dragen. Deze bouwstenen en punten vindt u op de volgende pagina.

Managementsamenvatting

Om het OV in de toekomst de rol te laten vervullen die nodig is, zijn de volgende bouwstenen wat Rover betreft onmisbaar:

1. Een zekere financiële basis als randvoorwaarde

- Geef voldoende waarborg om diensten uit te kunnen blijven voeren
- Niet alleen reizigersaantallen zijn heilig

2. Verleid de reiziger terug het OV in

- Ontwikkel een aanbod dat past bij deze tijd
- Naar een nationale tariefintegratie
- Maak betalen laagdrempelig
- Verlaag de BTW op vervoerbewijzen

3. Een kwalitatief hoogwaardig product

- Leg de rode loper uit voor de reiziger
- Stem vraag en aanbod goed op elkaar af
- Bied kwaliteit in woord en daad

4. Naar een toekomstvaste visie

- Geef financiële zekerheid tot deze crisis voorbij is
- Creëer een visie voor de middellange termijn
- Investeren in OV loont!

Een aantal concrete punten om bij te dragen aan deze bouwstenen voor een goed OV-beleid:

Minibusbanen zorgen voor doorstroming van OV op kruispunten. Nieuw asfalt is vaak niet nodig, het aanpassen van verkeerslichten om busverkeer om wachtrijen heen te laten rijden bij kruispunten is vaak al voldoende.

Het halfspitsabonnement kan een oplossing te bieden om de spitsen af te vlakken. Zo'n abonnement kan namelijk afgestemd worden op een halve thuiswerkdag, later vertrek in de ochtend of een eerder vertrek richting huis in de middag.

Zet in op de deur-tot-deur reis bij strekken van lijnen. Een grotere halteafstand is niet voor iedereen even makkelijk overbrugbaar. Kom met een goed alternatief om gemakkelijk, comfortabel bij de 'nieuwe' halte te geraken.

Spreiding werk/school vanuit het Rijk door betere spreidingsafspraken met de (onderwijs)instellingen. Het Rijk dient hier een proactieve rol in te spelen. Reizen in de drukste momenten door studenten kan worden vermeden en er zo plaats overblijft voor de (beter betalende) vol-tariefreizigers.

Inhoud

	Inleiding	<u>5</u>		3. Resultaten ledenenquête	<u>22</u>
1.	Terugblik 2020 – 2021	<u>6</u>		3.1 Zorgen om financiën	
1.1	De reiziger blijft weg				
1.2	De reiziger komt ook weer terug				
1.3	Waar staan we nu?				
1.4	Wat betekent dit voor reizigers?				
2.	Wat doen de transitieplannen?	<u>12</u>		4. Naar een ambitieuze visie	<u>24</u>
2.1	Hoofdpijnen			4.1 Ambitieuze visie voor onmisbaar systeem	
2.2	Provinciale uitwerking			Bouwstenen	
2.3	Highlights provinciale uitwerking			4.2 Bouwstenenplan: Een zekere financiële basis als randvoorwaarde	
2.4	Praktijkvoorbeelden			4.3 Bouwstenenplan: Verleid de reiziger terug het OV in	
2.5	Constateringen			4.4 Bouwstenenplan: Een kwalitatief, hoogwaardig OV-product	
2.6	Effecten voor de reiziger			4.5 Bouwstenenplan: Naar een toekomstvaste visie	
2.7	De rode draad			4.6 Concrete voorbeelden	
				4.7 Aan de slag!	

Inleiding

Vervoerders hebben het afgelopen jaar, samen met opdrachtgevers, transitieplannen opgesteld om het OV door de pandemie te loodsen en een financiële ramp in het OV te vermijden. Voor reizigers betekenen deze transitieplannen in veel gevallen een verslechtering. Er is weinig initiatief getoond om dat op korte termijn te verbeteren. Rover maakt zich zorgen. Anders dan gehoopt houden de transitieplannen het OV vast in een overlevingsstand.

Het openbaar vervoer moet zich serieus gaan voorbereiden om uit de overlevingsstand te komen. Er liggen vele maatschappelijk opgaves op tafel, waarbij het OV een grote rol in neemt. Daarvoor is een groei van het openbaar vervoer noodzakelijk. Dat vraagt meer aandacht voor het wegnemen van actuele, urgente zorgen, zodat het OV weer kan gaan groeien, nieuwe reizigers kan trekken en zo de brede welvaart van Nederland kan vergroten.

Rover heeft deze rapportage samengesteld met het verloop van de coronacrisis in het OV als startpunt. We hebben de genomen stappen om de schade door Covid-19 op te lossen geanalyseerd en de aannames en beloftes die er zijn gedaan om het openbaar vervoer in Nederland weer op de been te krijgen bestudeerd.

De verantwoordelijke partijen hebben afspraken gemaakt in de vorm van transitieplannen. Deze plannen zouden een middellangetermijnvisie moeten omvatten om het OV door de coronacrisis te loodsen. In de transitieplannen zijn afspraken gemaakt over de omgang met fluctuaties in reizigersaanbod, marketing, efficiency en meer.

De werkelijkheid is anders. De reiziger wordt nog steeds getrakteerd op bezuinigingen in het vervoersaanbod. Daarom heeft Rover op, basis van de transitieplannen, ideeën ontwikkeld om dit tijt te keren. Dit zijn acties die noodzakelijk zijn om de groei van het OV op de middellange-termijn veilig te stellen en de reiziger moet stimuleren om (weer) vertrouwd in te stappen.

Met deze rapportage willen we een wezenlijke en constructieve bijdrage leveren aan de onmisbare rol die het OV nu en in de komende jaren te vervullen heeft.

Freek Bos
directeur Rover

1. Terugblik 2020/2021

De coronacrisis heeft enorme gevolgen gehad op de uitvoering van openbaar vervoer in Nederland. In de afgelopen twee jaar hebben we zowel het beste als het slechtste jaar in het OV ooit meegemaakt. Hierdoor is er ook, in deze betrekkelijk korte tijd, veel veranderd in de sector.

De coronacrisis heeft van iedereen veel gevraagd; ook van alle partijen en stakeholders: van het Rijk en de decentrale overheden tot aan de vervoerders en hun personeel en niet in de laatste plaats de reiziger van wie met name in het begin deze crisis actief gevraagd werd om het openbaar vervoer te mijden.

Om een beeld te schetsen van hoe het OV in Nederland er nu voorstaat, is het van belang om te reflecteren op de genomen hindernissen sinds het uitbreken van de coronacrisis in Nederland in begin 2020.

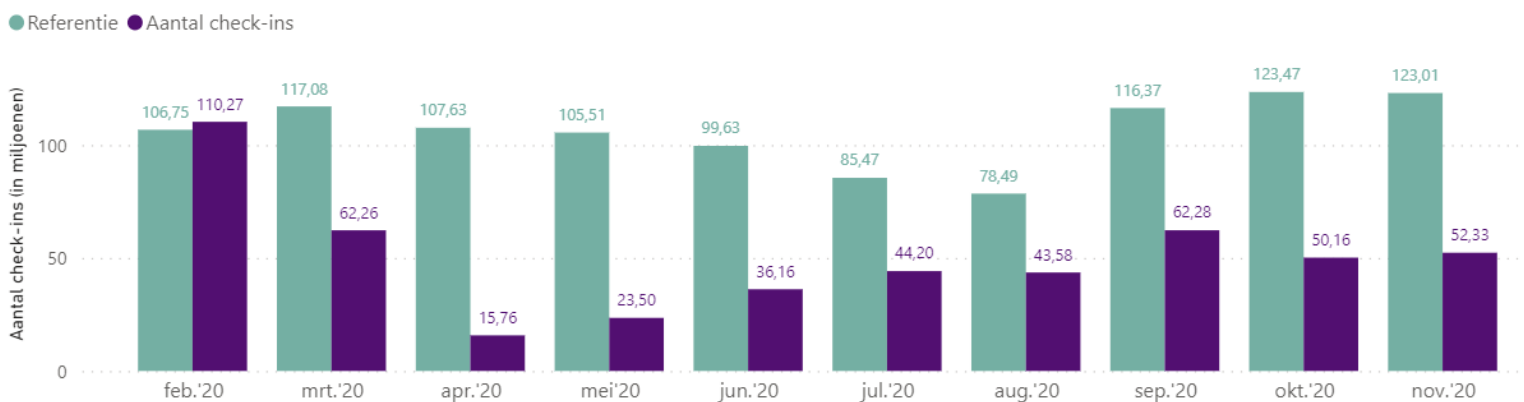


Terugblik 2020/2021:

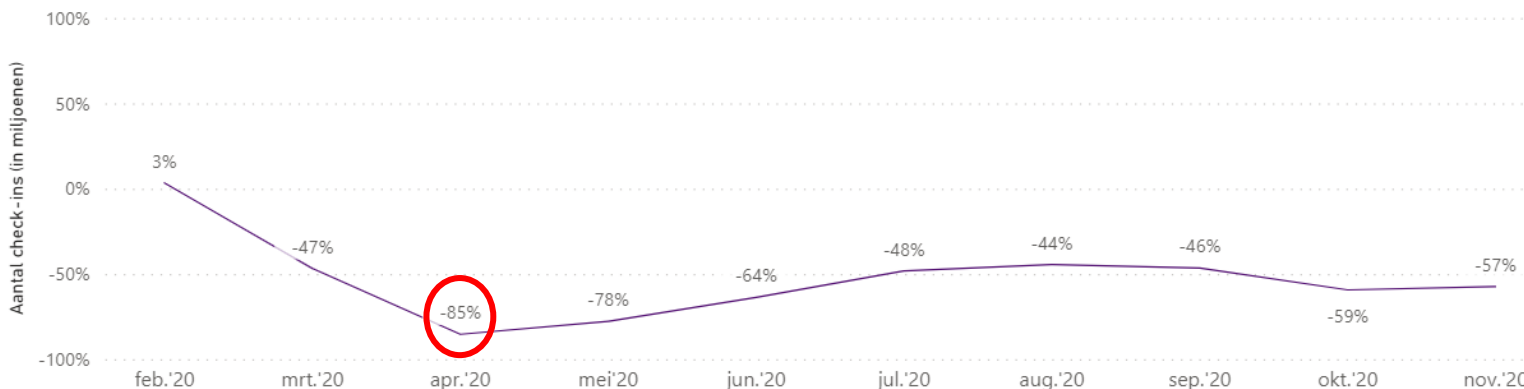
1.1 De reiziger blijft weg...

Tijdens de uitbraak van het coronavirus in Nederland midden maart 2020, stortten de reizigersaantallen, en daarmee de opbrengsten volledig in. Het was niet de bedoeling dat het OV voor noodzakelijke reizen gebruikt werd, was het devies. April kende een terugslag in reizigersaanbod van 85% ten opzichte van het jaar ervoor. Het zorgde niet alleen voor inkomsten die drastisch terugliepen; ook duizenden reizigers die geen alternatief hadden, werden onevenredig gedupeerd door beperkingen in de dienstregeling.

Aantal instappers (check-ins) per maand t.o.v. gekozen referentiewaarde



Aantal instappers (check-ins) per maand t.o.v. gekozen referentiewaarde

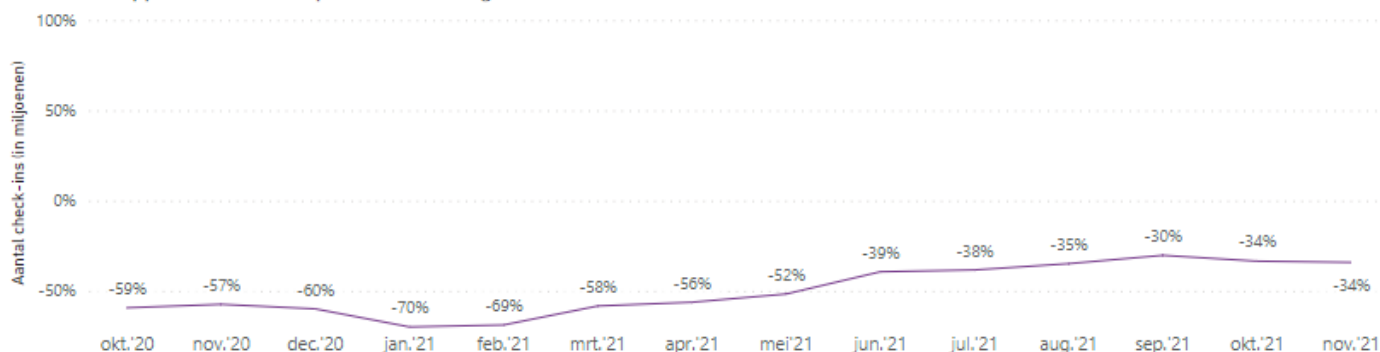


Terugblik 2020/2021:

1.2 De reiziger komt ook weer terug

- Gedurende 2020 en 2021 fluctueerde het OV-gebruik constant (onder).
- De avondklok rond december 2020 zorgde voor een nieuwe extra terugslag richting 70% minder reizigers
- Extra maatregelen (rechts) raken het OV dan telkens flink

Aantal instappers (check-ins) per maand t.o.v. gekozen referentiewaarde



Bron: Translink.nl (2021)

Periode	Bezoekers	Scholen	VO	Horeca	Kantoren	Winkels	Avondklok	Mondkapje
1. 21 mrt '20 21 mei '20		Dicht	Dicht	Dicht	Beperkt	Dicht	Nee	Nee
2. 21 mei '20 29 sept '20		Open Vanaf 2 juni	Open Vanaf 8 juni	Open Vanaf 1 juni	Beperkt	Open	Nee	OV
3. 29 sept '20 14 dec '20		Open	Open	Open tot 22h00	Beperkt	Open	Nee	OV en advies openbare gebouwen
4. 14 dec '20 23 jan '21		Dicht	Dicht	Dicht	Beperkt	Dicht	Nee	OV en openbare gebouwen
5. 23 jan '21 28 april '21		Open Vanaf 8 feb	Open Vanaf 8 feb	Dicht	Beperkt	Op afspraak	Ja	OV en openbare gebouwen
6. 29 april '21 18 juni '21		Open	Open 1 dag per week	Open tot 18h00 vanaf 11 mei tot 20h00	Beperkt	Open	Nee	OV en openbare gebouwen
7. 18 juni '21 9 juli '21		Geen max	Open	Open	Thuiswerkadvies vervalt wel 1,5 m afstand	Open	Nee	OV en scholen

© Raymond Huisman

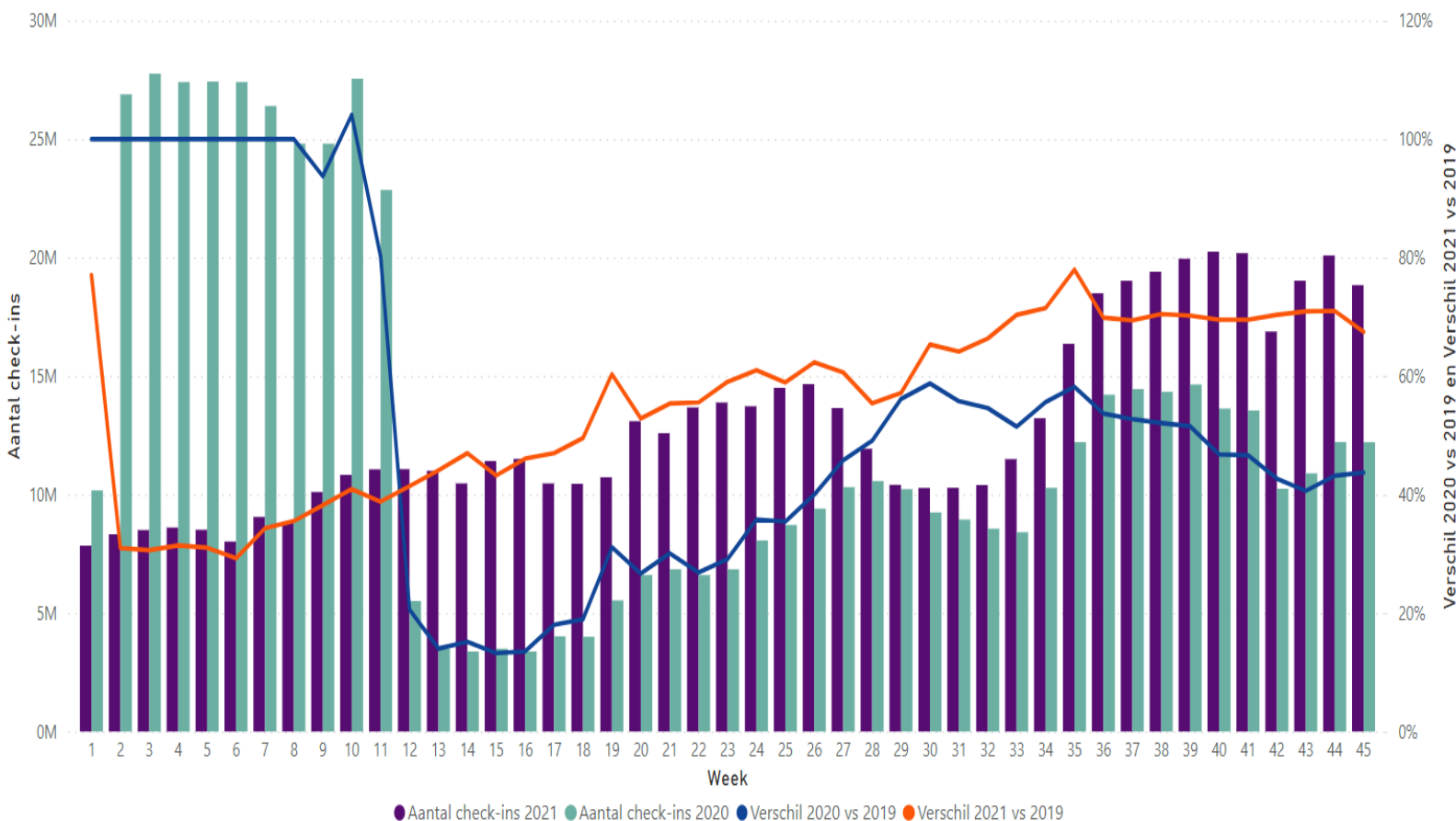
Terugblik 2020/2021:

1.3 Waar staan we nu?

Bij nadere uitsplitsing valt op dat:

- in september 2020 de vooruitzichten redelijk goed waren. Reizigersaantallen stagneerden rond 75% t.o.v. 2019;
- er sinds november 2021 (week 44 en 45) opnieuw een daling zichtbaar is in het OV-gebruik in Nederland. De effecten van de nieuwe strenge lockdown van december 2021 zijn hierin nog niet meegenomen

Aantal check-ins per week (over heel NL)



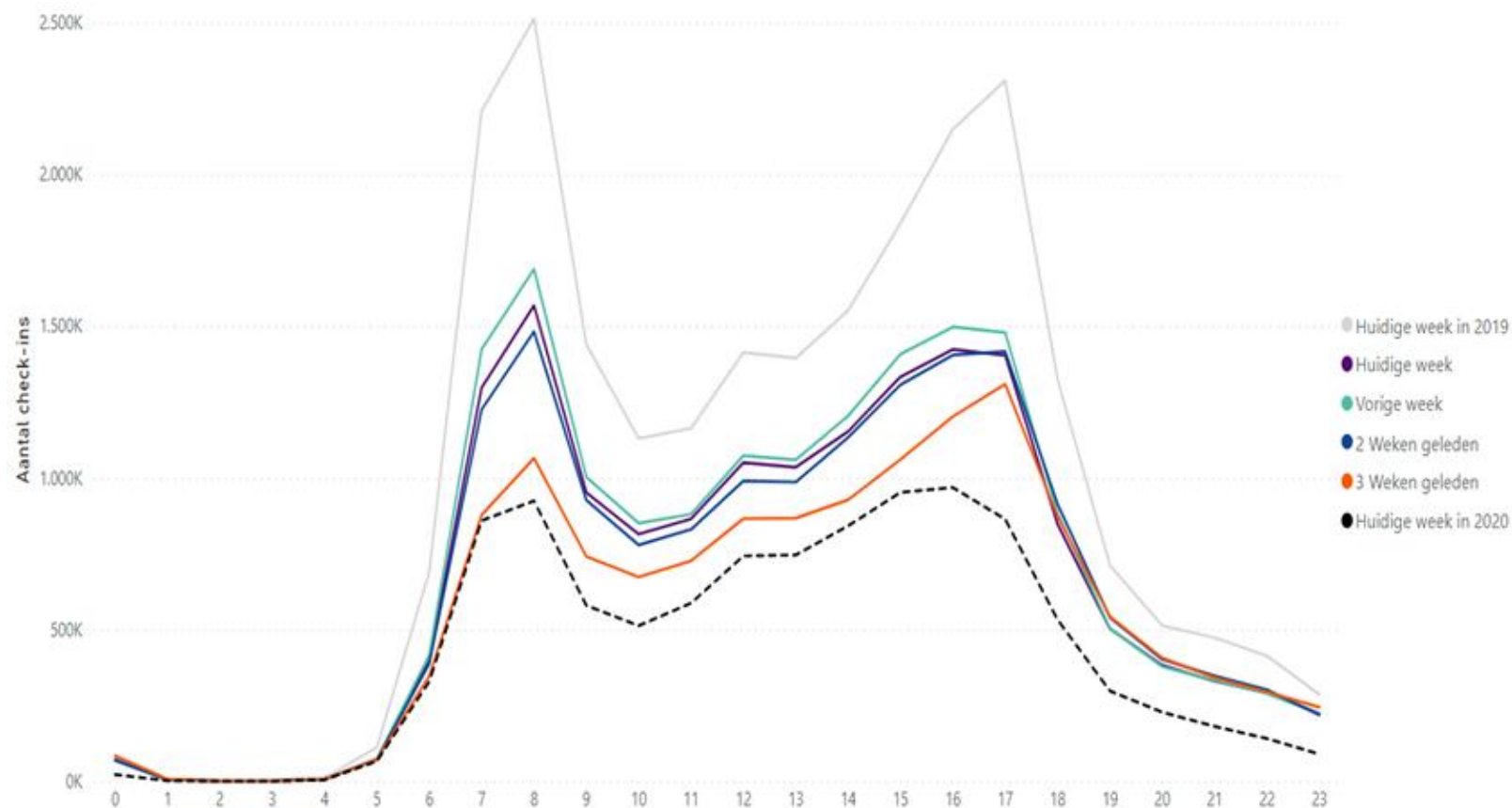
Bron: Translink.nl (2021); MIW (2021)

Terugblik 2020/2021:

1.3 Waar staan we nu?

Bij nadere uitsplitsing van spreiding over de dag valt op dat:

- de daling is sterkst is in de spitsen, hoewel de ochtendspits nog steeds het drukste moment van de dag is;
- ook daling in het weekenden zichtbaar is



Bron: Translink.nl (2021); MIW (2021)

Terugblik 2020/2021:

1.4 Wat betekent dit voor de reiziger?

Ondanks dat in provincies zoals Fryslân en Zeeland het reizigersniveau (voor de strenge lockdown in december 2021) alweer op 80 procent van het niveau van vóór de coronacrisis zat, liggen hier de plannen om te snijden in het aanbod nog steeds op tafel. Dit geeft niet alleen een slecht signaal af naar de bestaande reiziger – die het OV dus alweer terug heeft weten te vinden, maar het schrikt ook nieuwe reizigers af. Met het vervallen van bijvoorbeeld late ritten heeft de reiziger geen thuiskomgarantie meer, waardoor deze naar alternatieven gaat zoeken.

De keuzereiziger zal daarom meer wegblijven, waardoor het OV (nog) meer afhankelijk is van *captives* en de betaalbaarheid van het systeem nog meer onder druk komt te staan. Hierdoor ontstaat een negatieve spiraal.

Ook ziet Rover een dubbele boodschap in het huidige advies van reizigersspreiding en spitsmijden. Het gros van de nog missende reizigers komt namelijk voort uit de lagere bezetting in de spits.

Voor een verdere reizigersgroei is er ook groei in de spitsen nodig, aangezien hier op dit moment de grootste daling zichtbaar is. Hier zal slimmer op ingespeeld moeten worden door zowel vervoerders als opdrachtgevers in het openbaar vervoer.



2. Wat doen de transitieplannen?

Aan het begin van de coronacrisis ontstond er een plotselinge, extreme krimp in vervoersvraag. Dit had direct tot gevolg dat er gaten in de budgetten van vervoerders en concessieverleners ontstonden. OV-bedrijven en concessiehouders konden op dat moment weinig anders dan het OV-aanbod terugschroeven.

Als gevolg van het reizigersverlies door reisbeperkingen i.v.m. het coronavirus zijn er problemen ontstaan in de uitvoering van openbaar vervoer. Zo moesten er aan het begin van de coronacrisis snel keuzes gemaakt worden, hoe zo snel mogelijk te bezuinigen op de uitgaven. Hierbij lag er geen protocol op de plank over hoe te handelen bij een dergelijk krimp in reizigersvraag.

De transitieplannen zijn daarom in het leven geroepen als onderdeel van de Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer (BVOV). De transitieplannen hebben als doel het stabiliseren/mitigeren van de verliezen in het OV en te sturen richting een gezonde marktsituatie in de toekomst.



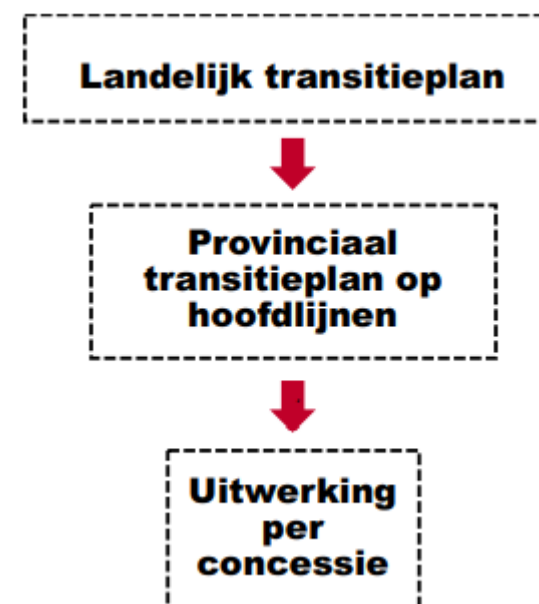
Wat doen de transitieplannen?

2.1 Hoofddlijnen

Het Rijk heeft de hoofddlijnen van de transitieplannen opgesteld die uitgewerkt dienen te worden op regionaal niveau tot een plan op maat per concessie.

De landelijke hoofddlijnen komen neer op de volgende speerpunten:

1. De dienstregeling zo snel als mogelijk weer (volledig) opschalen naar het oude niveau dienstregelingsuren (DRU's) van voor corona zodra reizigersaantallen weer toenemen;
2. Het faciliteren van reizigersgroei op momenten en plekken waar dat mogelijk is door extra ritten toe te voegen of nieuwe (kansrijke) buslijnen te introduceren;
3. Het opstellen van een concreet regionaal marketingplan dat ertoe bijdraagt om reizigers terug te krijgen in het openbaar vervoer na corona



Landelijk transitieplan naar
uitwerking op concessieniveau
Bron: Provincie Zuid-Holland (2021)

Wat doen de transitieplannen?

2.2 Provinciale uitwerking

Rover heeft de regionale en de beschikbare uitwerkingen doorgenomen. Hierin zijn vier onderwerpen te onderscheiden:

1. Vervoerkundige uitgangspunten

- Exploitatieve zaken vervoerders

2. Processen hervormen

- Evaluatie interne en externe bedrijfsvoering
- Zoektocht naar meer efficiency

3. Marketing en communicatie om reizigers terug te winnen

- Opstellen marketing & communicatieplan voor het 'terugwinnen' van verloren reizigers
- Onderzoek nieuwe porposities

4. Start gesprekken tot modernisering CAO's

- In gesprek met vakbonden over wijzigingen in OV-CAO

Zo wil Groningen-Drenthe inspelen op betere parkeervoorzieningen aan de randen van de stad om auto's uit de stad te weren en OV-gebruik binnen de stad te stimuleren. Zo kunnen bussen gevuld worden met 'autoreizigers'.

Maar zien we ook suggesties om gedurende de dag veel streekdiensten uit te voeren in een uursdienst i.p.v. een halfuursdienst.

Wat doen de transitieplannen?

2.3 Highlights provinciale uitwerking

Er wordt veel gesproken over afstemmen van het vervoersaanbod beter op de huidige vervoersvraag. Echter wordt hier weinig gesproken over ambitie om groei te bevorderen.

Daarom heeft Rover gekeken, of de plannen die worden genoemd in de transitieplannen ook daadwerkelijk tot uiting komen in de realiteit.

Tijdens deze analyse zijn we zowel positieve aspecten als negatieve aspecten tegengekomen om het OV-aanbod te laten inspelen op de veranderende vervoersvraag anno 2021.

Een aantal punten uit verschillende regionale transitieplannen zijn uitgelicht in de tabel. Hieruit valt snel op te maken dat iedere regio zo haar eigen strategie ontwikkeld.

Regio	Maatregel
Flevoland	Opbrengstenverantwoordelijkheid blijft bij concessiehouder zolang BVOV geldt Groot aandeel scholierenvervoer
Friesland	Strekken van lijnen in regio. Omvorming dagdekkende lijn tot spitslijn
Groningen-Drenthe	*
Gelderland	Plannen gaan al uit van BVOV tot 2024
Limburg	Strekken en versnellen van lijnen in regio Pilot deelfietsen op kleine stations
Noord-Brabant	Twee scenario's uitgewerkt: Negatief ($\leq 50\%$); Toekomstvast (70%) (<i>Percentage reizigers t.o.v. 2019</i>)
Noord-Holland	Mogelijk eenmalige dekking verliezen uit provinciale reserve OV
Overijssel	80/20 maatregel: Meer nieuwe reizigers trekken 80% inspanning, 20% resultaat Prijsverhoging, 20% inspanning, 80% resultaat
Utrecht	Risicoverdeling tussen concessiehouder en concessieverlener Bereikbaarheidseis kernen opgenomen.
Zuid-Holland	Onderscheid tussen maatregelen met matige en grote klantimpact
Zeeland	*

* Geen transitieplan beschikbaar voor inzage

Wat doen de transitieplannen?

2.4 Praktijkvoorbeelden

De provinciale uitwerking resulteert uiteraard in veranderingen in het openbaar vervoer en verschillend beleid in verschillende regio's. Rover heeft een analyse uitgevoerd op de transitieplannen, waarbij wij per punt een aantal praktijkvoorbeelden benoemen in de huidige dienstregeling. Deze punten geven een voorbeeld welke regionale besluiten er zijn genomen op basis van (of tegenstrijdig aan) de hoofdlijnen uit het landelijk transitieplan.

1. Vervoerkundige uitgangspunten

a) Explootatieve zaken vervoerders

In de realiteit is dit neergekomen op het verlagen van frequenties op de drukste lijnen en het schrappen van het aanbod in de daluren. Met uitschieters in bijvoorbeeld Friesland waarbij dagdekkende lijnen zijn afgeschaald tot spitsbus. Ook zien we dat lijnen worden gestrekt en halteafstanden worden vergroot, dit om ritten te versnellen.

2. Processen hervormen

a) Evalueren van interne (en externe) bedrijfsvoering van de OV-bedrijven

Uitfasering van oudere bussen, wat een punt was uit de landelijke opzet, is in de praktijk lastig gebleken, omdat de markt voor 2^e hands bussen is ingestort gedurende de pandemie. Ook concessies als IJssel-Vecht, welke met volledig nieuwe, elektrische bussen worden uitgevoerd, kunnen geen voordeel behalen op uitfasering van loos materieel.

b) Zoektocht naar meer efficiency

Er is gekeken waar de dienstuitvoering optimaler kon worden ingezet. Dit heeft voornamelijk geresulteerd in omzetten van vaste (laagbezette) lijnen naar flexibele systemen of het eerder op de dag eindigen van de operatie om te besparen op onregelmatigheidsuren van het personeel.

Negatief praktijkvoorbeeld:

In Arnhem-Nijmegen
worden ritten na 24:00
geschrapt.

Maar zo zien we ook strekking van lijnen
zonder volwaardig deur-halte alternatief
Dit zet mobiliteit van fysiek beperkte
reiziger onder druk

Negatief praktijkvoorbeeld:

Per 12 december worden in
Den Haag 12 tramhaltes
opgeheven als
kostenbesparingsmiddel.

Wat doen de transitieplannen?

2.4 Praktijkvoorbeelden

3. Marketing en communicatie om reizigers terug te winnen

a) Opstellen van een marketing en communicatieplan

Hiervan hebben we helaas nog geen grootschalige effecten kunnen waarnemen. Tot op heden zijn er alleen kleine acties uitgevoerd, zoals een goedkope meerrittenkaart of promotie P+R-mogelijkheden om reizigers (terug) te verleiden.

b) Onderzoek nieuwe proposities

Er wordt nu kennis opgedaan over EMV in de concessies Lelystad en Gooi- en Vechtstreek onder de naam OVPay. Om meer incidentele reizigers aan te kunnen trekken is betaalgemak extra van belang. Ook de aanpassing van abonnementsvormen.

4. Start gesprekken tot modernisering CAO's

a) Start van gesprekken om de CAO's binnen het openbaar vervoer te moderniseren

Hierbij wordt gekeken welke modernisering/aanpassingen kunnen worden toegepast op de nieuwe CAO's die gelden in het openbaar vervoer. Er zijn nog geen concrete signalen dat hier stappen in zijn genomen.

Positief praktijkvoorbeeld:

OV-bureau Groningen-Drenthe (GD) wil jaarabonnement afschaffen en vervangen door gereduceerde maandabonnementsen. Hierdoor komt het omslagpunt te liggen op drie reisdagen per week.

Positief praktijkvoorbeeld:

Per 1 januari 2022 reizen kinderen uit Rotterdam tot 12 jaar gratis met het OV in Rotterdam en Voorne-Putten. Zo wordt de (financiële) drempel verlaagd om als gezin met het OV te (kunnen) reizen.

Wat doen de transitieplannen?

2.5 Constateringen

Rover ziet dat er voor de regie in de te nemen besluiten veel naar het Rijk wordt gekeken; met name wanneer de einddatum van de BVOV in zicht komt. Concessieverleners en –houders reageren nerveus. Er wordt geen actieve houding ingenomen, maar afgewacht wat er op rijksniveau gebeurt, voordat actie ondernomen wordt.

Rover constateert dan ook nog geen opschaling, ook niet wanneer de cijfers daar wel om vragen; laat staan structureel uitbreiding van het aanbod, bijvoorbeeld door nieuwe lijnen. Rover ziet dat er vooral met dienstregelingsuren (DRU's) wordt geschoven door regio's, om zo geen krimp in DRU's op papier te hoeven zetten, maar toch lijnen te kunnen reduceren.

Spreadsiden mijden?

Daarnaast wordt er veel ingezet op het promoten van spitsvermijding, met als doel het afvlakken van de spitspieken in de ochtend- en avondspits. Dit kan exploitatief gunstig zijn, doordat bijvoorbeeld minder materieel nodig is om de dienstregeling uit te voeren. Dit kan ook de reizigersbeleving verbeteren als voertuigen niet overbezet raken. Het spitsmijden heeft echter ook een negatief financieel gevolg voor de vervoerders. Spitsreizen vallen immers onder de hoogste tarieven. Wanneer meer reizen in de daluren gemaakt worden, zal ook de opbrengst per reiziger dalen.

Rover constateert dat, alhoewel er onder de streep, geen DRU's verloren gaan in 2022, er wel flink geschoven wordt met DRU's. In 2022 vooral drukke lijnen vaker rijden maar vroeger afschalen. Schrappen zwakke lijnen komt nu vaker aan bod.

Ondanks de door het Rijk toegezegde steun om het OV te laten blijven rijden, wordt er op verschillende plaatsen toch geschrapt in het aanbod.

Wat doen de transitieplannen?

2.6 Effecten voor de reiziger

Transitieplannen raken de reiziger direct:

Primair effect:

- minder OV-aanbod en dus onaantrekkelijk product. Reizigers die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer krijgen een slechtere bereikbaarheid.

Secundaire effecten:

- Afname brede welvaart en mobiliteitsbeperkingen voor hen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer.
- Op lange termijn een lager reizigersaanbod door NU slecht aanbod te bieden. Hierdoor gaan reizigers op zoek naar alternatieve reismethoden en zullen dus op langere termijn wegblijven. Structureel reizigersverlies.
Penny wise, pound foulish.



Wat doen de transitieplannen?

2.7 De rode draad

Rover ziet op een aantal vlakken ook grote regionale verschillen. Naast dat er in geen enkel transitieplan een scenario wordt uitgewerkt waarbij het aanbod vooruit gaat lopen op de vraag (*vraag creëren*) zien wij de volgende bijzonderheden:

Verdeling financiële risico's

De verdeling van het financiële risico verschilt per concessie. In sommige gevallen (IJsselmond, Utrecht gedeeltelijk) nemen de provincies het grootste financiële risico op zich, maar in andere gevallen blijft de vervoerder opbrengstenverantwoordelijk.

De extra financiële steun die een provincie kan bieden verschilt enorm per provincie. Sommige provincies hebben in afgelopen jaren een buffer kunnen opbouwen uit boetes of niet gegeven bonussen.

Scenario's gebaseerd op verlenging BVOV na 2021

Twente gaat er al vanuit dat de BVOV ook in 2022 blijft, en heeft dus geen scenario waarin er geen BVOV is. De meeste andere transitieplannen houden ook rekening houden met het wegvallen van de steun en schetsen dus ook een somberder scenario.

Basisbereikbaarheid

Bereikbaarheid van kernen is alleen teruggevonden in de Utrechtse transitieplannen. Hierin wordt opgenomen wat de minimale bedieningstijden zijn van kleinere steden en dorpskernen.

Voorsorteren op verlaging BTW

Voor 2023 en verder springen de concessies van Keolis (IJssel-Vecht, Twents, Almere) eruit met hun prognose op het verlagen van de BTW op reisproducten, waarmee ze een tariefverhoging zouden kunnen doorvoeren en zo op deze manier een opbrengstenstijging zouden kunnen creëren. Overige concessies vertrouwen op het Marketingplan om reizigers terug te winnen.

Scholieren en SOV

Veel verschil is er t.a.v. het aandeel van de terugkeer van scholieren en studenten in de terugkerende opbrengsten. Omdat de SOV een vast bedrag is, bepaald door verdeelsleutels, en er afgesproken is deze vergoeding door te betalen, heeft een reizigersstijging richting onderwijsinstellingen (MBO, HBO, WO) niet direct gevolgen voor reizigersopbrengsten. Concessies met veel scholierenvervoer hebben hier dus 'last' van.

Wat doen de transitieplannen?

2.7 De rode draad

Veel focus op interne bedrijfsvoering

In de transitieplannen is ook vaak focus op bezuinigingen op de interne bedrijfsvoering van de OV-bedrijven. De marktwerking in het OV sinds het afgelopen decennium heeft echter al een flinke efficiëncyslag teweeg gebracht. Verder zijn marges voor OV-bedrijven al klein en is er dus al pre-corona een intrinsieke prikkel op een zo efficiënt mogelijke bedrijfsvoering voor OV-bedrijven aanwezig. Daarom is deze maatregel meer een afschuiver van het probleem van opdrachtgever naar opdrachtnemer.

Duurzaamheidsdoelen doorgezet

Ondanks de vele bezuinigingen genoemd in de transitieplannen, staan duurzaamheidsdoelstellingen zoals het Bestuursakkoord Zero Emissie Bus nog steeds op de agenda. Hier worden op nieuwe wijzen financieringsmogelijkheden voor gezocht. Een voorbeeld hiervan is de Vervoerregio Amsterdam (VRA) als concessiehouder garant staat voor een lening voor aanschaf van een ZE-vloot.

Vasthouden aan spreiding, maar waar dan verdienen?

Het afvlakken van de spitspiek door reizigersstromen proberen te spreiden is een beproefde methode om meer lucht te krijgen in de exploitatie. Het levert een inzetbesparing op en het heeft een positief effect op het reizigerscomfort. Aan de inkomstenkant is het effect negatief, aangezien spitsreizigers vaak het hoogste bedrag betalen voor hun rit en/of zakelijk reizen.

3. Resultaten ledenenquête

Onder de actieve leden van Rover is in oktober 2021 een enquête uitgezet over de ontwikkelingen van het openbaar vervoer van de afgelopen maanden. Deze leden zijn vaak betrokken in de ROCOV's, de regionale overlegorganen voor consumenten in het OV. Ze zijn dus vaak op de hoogte wat er in hun regio speelt als het gaat om de transitieplannen en hebben er in enkele gevallen ook over geadviseerd.

In de enquête is onderzocht of de initiatieven die zijn vastgesteld in de transitieplannen, ook daadwerkelijk worden uitgevoerd. De enquête is aangevuld met een thematische verdiepingssessie, waarbij de vraagstukken rond de Transitieplannen en een visie naar de toekomst toe verder zijn uitgediept.

Uit de ledenenquête en sessie kwamen de volgende hoofdpunten naar voren:

- Er zijn zorgen om financiën
- Het initiatief voor de Transitieplannen komt vaak vanuit Gedeputeerde Staten
- Veiligheid en handhaving zijn aandachtspunten

In de volgende pagina's gaan we in op enkele resultaten uit de enquête.



Resultaten ledenenquête:

3.1 Zorg om financiën

In oktober 2021 zat het reizigersaanbod op 75% ten opzichte van 2019. Desalniettemin lagen bij veel decentrale overheden de plannen om (flink) te snijden nog onverminderd op tafel. Slechts 13 procent van de ondervraagden gaf aan dat er géén sprake (meer) was van snijden in het aanbod.

Er lijkt dus een discrepantie te zijn tussen de daadwerkelijk gerealiseerde reizigersgroei en de plannen om het aanbod aan te passen. Helemaal met de wens om meer afstand te kunnen houden om zo besmettingen te voorkomen in het achterhoofd, wordt er zo niet gewerkt aan een aantrekkelijk OV-product`

Ook geeft dit aan dat het OV en DO's niet goed in staat zijn om snel te reageren op een fluctuerende vervoersvraag.

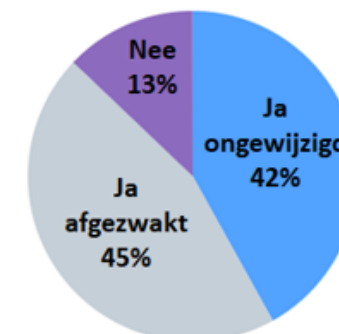
Op regionaal niveau zien we te weinig actie ondernomen worden om hierop in te spelen, dan wel reizigersgroei te realiseren.

Regionaal wordt er afwachtend gekeken naar Rijk. Zolang Rijk geen actie onderneemt, blijft op regionaal niveau het vervoersaanbod achter.

Heeft de provincie, metropoolregio of vervoerregio extra geld beschikbaar gesteld?



Liggen de plannen om te snijden in het aanbod nog steeds op tafel?



4. Ambitieuze visie voor een onmisbaar systeem

Het OV heeft lang in de crisisstand gezeten.

Deze crisisstand kan echter niet meer voortduren. Zoals hiervoor blijkt, komt uit de meeste transitieplannen nog geen heldere lijn voor de middellange termijn naar voren. En dit terwijl het openbaar vervoer een cruciale rol speelt in de vraagstukken rond woningbouw en klimaat.

Om deze rol optimaal te vervullen is echter een duidelijke en ambitieuze visie nodig met een ondubbelzinnig commitment vanuit de landelijke en regionale overheden. Dat lukt niet alleen met vergezichten voor de lange termijn, maar vereist commitment voor nu en op de middellange termijn.

Of de groei in OV-reizigers doorzet is mede afhankelijk van het te voeren beleid. Op dit moment zien wij (te) weinig initiatief vanuit de vervoerders en opdrachtgevers om in te spelen op (een stijgende) vervoersvraag.



Ambitieuze visie voor een onmisbaar systeem:

4.1 Bouwstenen

De bouwstenen voor vier essentiële pijlers:

1. **Een zekere financiële basis als randvoorwaarde**

- Geef voldoende waarborg om diensten uit te kunnen blijven voeren
- Niet alleen reizigersaantallen zijn heilig

2. **Verleid de reiziger terug het OV in**

- Ontwikkel een aanbod dat past bij deze tijd
- Naar een nationale tariefintegratie
- Maak betalen laagdrempelig
- Verlaag de BTW op vervoerbewijzen

3. **Een kwalitatief hoogwaardig product**

- Leg de rode loper uit voor de reiziger
- Stem vraag en aanbod goed op elkaar af
- Bied kwaliteit in woord en daad

4. **Naar een toekomstvaste visie**

- Geef financiële zekerheid tot deze crisis voorbij is
- Creëer een visie voor de middellange termijn
- Investeren in OV loont!

Ambitieuze visie voor een onmisbaar systeem:

4.2 Bouwstenenplan: Een zekere financiële basis als randvoorwaarde

Het openbaar vervoer is toe aan zekerheid. Dit betekent een stabiele financiële basis waarop de komende periode voortgebouwd kan worden.

De afgelopen decennia hebben marktmechanismen gezorgd voor innovatie, efficiëntie en meer klantgerichtheid. Deze focuspunten zouden we zeker niet moeten verliezen en zijn min of meer gewaarborgd in goed opdrachtgeverschap.

Bij goed opdrachtgeverschap hoort echter ook een solide basis geven voor een aanbod als het marktevenwicht (tijdelijk) verstoord wordt. Niet zozeer in het belang van de opdrachtnemer, als wel in het belang van de gebruiker – de (potentiële) reiziger dus.

En hier stippen we een in onze ogen onderbelicht punt aan: in de transitieplannen wordt vooral met een 'oude' marktbril gekeken naar kosten en opbrengsten.

Daar waar de reizigers aantallen het geringst zijn, wordt er het eerst geschrapt. Hierdoor ontstaat het risico dat een relatief kleine groep onevenredig hard getroffen wordt, omdat ze geen alternatief hebben. Met een solide basis, kunnen er ook socialere keuzes gemaakt worden.



4.3 Bouwstenenplan: Verleid de reiziger terug het OV in

Ontwikkel een pakket dat past bij deze tijd

De reiziger moet zich weer welkom voelen in het OV en een product hebben dat zich aanpast aan de omstandigheden, in plaats van andersom. Aan de ene kant moet de sector laten zien dat reizen met het OV veilig en comfortabel kan. Aan de andere kant vragen snel veranderende omstandigheden om andere, flexibelere producten die aan de zekerheid bieden van een voordelig tarief en tegelijk het makkelijk maken om tijdelijk geen of minder gebruik te maken van het aanbod. Vervoerders zouden waar mogelijk de vrijheid moeten krijgen om hiermee te experimenteren.

Tariefintegratie

Zet in op zoveel mogelijk tariefintegratie tussen trein en bus/tram/metro. Dit zorgt ervoor dat de verschillende OV-modaliteiten goed en efficiënt op elkaar kunnen worden afgestemd en er echt werk gemaakt kan worden van een landelijk visgraatmodel met hoogwaardig OV als backbone van het netwerk. Schaf de dubbele opstaptarieven af en versnel het traject naar single check-in/check-out. Hier kunnen ook nieuwe betaalwijzen een bijdrage aan leveren.

Maak betalen makkelijker

Betalen met de OV-chipkaart is nog steeds een grote drempel voor reizigers die weinig tot geen gebruik maken van het openbaar vervoer. Nieuwe methoden zoals betalen met de bankpas (OVPay) en mobiele telefoon nemen deze drempel weg. Zo kunnen nieuwe reizigers aangetrokken worden. Dit invoeren zou topprioriteit moeten hebben.

Verlaag BTW op OV-reisproducten

Het verlagen van de BTW op OV-reisproducten is gunstig, zodat vervoersbedrijven kunnen toewerken naar een gezonde businesscase waarbij geen onnodige en onaantrekkelijke tariefsverhogingen hoeven te worden gedragen door de reiziger. Het verhogen van de tarieven voor OV, verlaagt de concurrentiepositie ten opzichte van andere modaliteiten.

Ambitieuze visie voor een onmisbaar systeem:

4.4 Bouwstenenplan: een kwalitatief hoogwaardig product

Leg de rode loper uit voor de reiziger

De reiziger heeft de afgelopen periode veel aanpassingen moeten doen om van het OV-systeem gebruik te kunnen maken. Om zoveel mogelijk reizigers terug te winnen is het tijd voor een helder signaal: laat het systeem zich zoveel mogelijk aanpassen aan de gebruiker. Verwelkom de reiziger niet alleen, leg de rode loper uit. Zorg voor schone en toegankelijke voertuigen, optimale service en vermijd regelingen die moeilijk aan de reiziger zijn uit te leggen, zoals het verplicht reserveren van een fietsplek in de trein.

Zorg voor een passend aanbod

De reiziger komt weer terug, maar niet overal op dezelfde manier. Hier moet op ingespeeld worden. Bijvoorbeeld in het aanbieden van nieuw aanbod in de vorm van nieuwe lijnen en een ander aanbod aanvullende diensten. Het is de verwachting dat thuiswerken blijft, terwijl door de

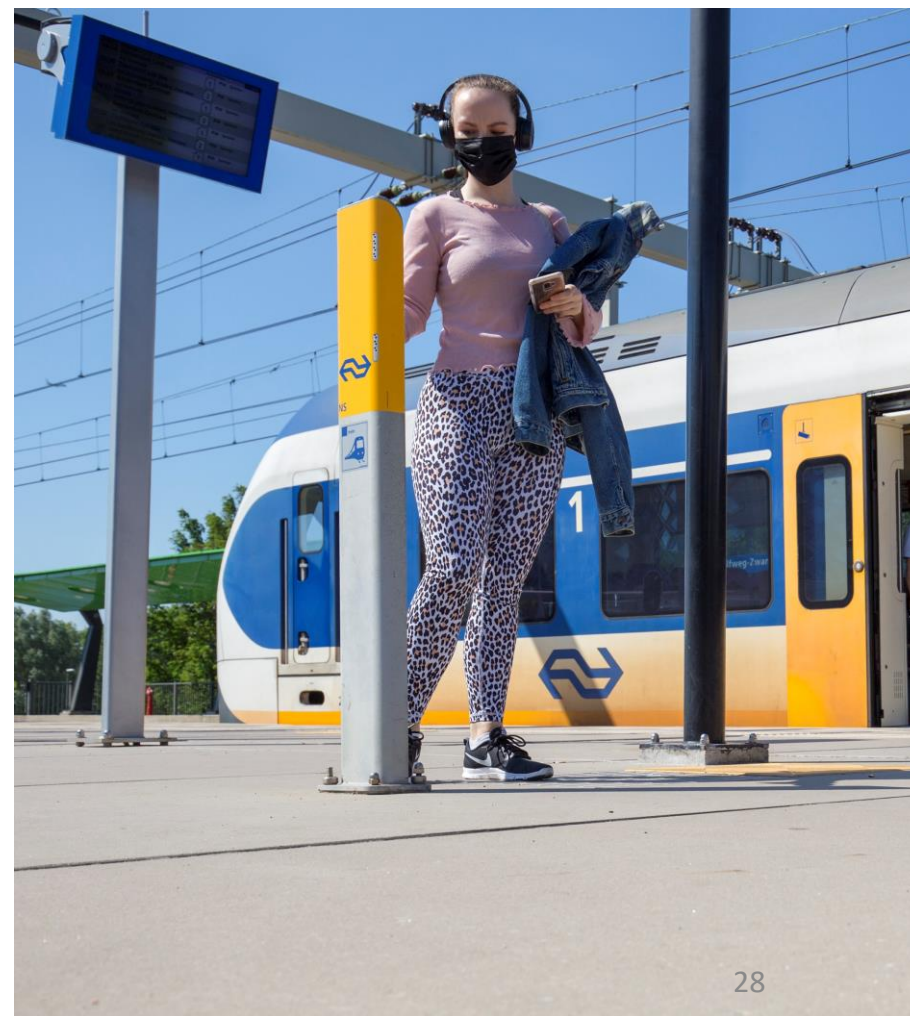
gestegen huizenprijzen de trek vanuit de Randstad alleen maar toeneemt. Als een thuiswerker dan op kantoor wil zijn, kan er meer behoefte zijn aan rust en werktijd bij een langere reisafstand. Ook voor bussen is dit relevant.

Investeer in vrijliggende infrastructuur

Elke vorm van collectief vervoer heeft extra veel baat bij zoveel mogelijk doorstroming. Zorg daarom voor vrijliggende busbanen en railinfrastructuur waar nodig en mogelijk.

Service en veiligheid

De samenleving staat onder hoogspanning. Goede handhaving en er zijn voor de reiziger draagt bij aan een veilig en aangenaam gevoel.



4.5 Bouwstenenplan: naar een toekomstvaste visie

Ontwikkel een ambitieuze (financiële) visie

Het is van belang dat de overheid op korte termijn garant blijft staan voor eventuele blijvende financiële tekorten. Dit stelt decentrale overheden en vervoerders in staat om uit de overlevingsstand te komen en liefst in samenwerking met de landelijke overheid een visie te ontwikkelen op het OV binnen het Nederlandse mobiliteitssysteem naar 2030 toe.

Zoals gezegd, de opgaven op het gebied van woningbouw en klimaat zijn enorm. Om ons land niet vast te laten lopen en de klimaatdoelen te laten halen, is een collectief vervoersysteem op (middel)lange afstanden onmisbaar. Het OV kan deze rol ook pakken,

maar daarvoor is zekerheid nodig. Heldere kaders en afspraken met de daarbij horende financiering. Aan het eind van de rit levert dit ook bewezen geld op. Immers, het OV heeft geen parkeerruimte in binnensteden, infrastructuur tot op elke straathoek en ... nodig. Door investeringen in te zetten op bundeling van reizigersstromen is elke euro efficiënter besteed.

Met een visie die garanties geeft na Covid, kunnen opdrachtgevers en –nemers in het openbaar vervoer toe naar het bouwen aan een aanbod waar de reiziger niet omheen kan en wil. En dat onmisbaar is voor Nederland.

4.6 Concrete voorbeelden

Mini busbanen – verbetering doorstroming

Realisatie van minibusbanen is zeer bevorderlijk voor de doorstroming van OV op kruispunten. Voor deze ingreep hoeft vaak geen nieuw asfalt aangelegd te worden, maar dient ‘slechts’ de VRI aangepast te worden om bijvoorbeeld busverkeer om wachtrijen heen te laten rijden ter hoogte van kruispunten.

Half spitsabonnement – beter met thuiswerken

In het oogpunt van reizigersspreiding kan een vorm van half spitsabonnement een oplossing bieden om de spitspieken af te vlakken. Een dergelijk abonnement kan namelijk afgestemd worden op een halve thuiswerkdag, later vertrek in de ochtend of een eerder vertrek richting huis in de middag. Hierbij heeft de reiziger de keuze om OF in de ochtendspits te reizen OF in de middagspits, maar niet beide. Dit abonnement is flexibeler dan een dalurenabonnement.

Deur-tot-deurreis (bij strekken)

Bij het strekken van lijnen moet meer gelet worden op de deur-tot-deur reis voor reizigers die door het strekken een grotere afstand tot de halte krijgen. Een grotere halteafstand is niet voor iedereen even makkelijk overbrugbaar. Houd rekening met de mindervalide / meer hulpbehoevende reiziger. Kom met een goed alternatief om gemakkelijk, comfortabel bij de ‘nieuwe’ halte te geraken.

Spreiding werk/school

Zet vanuit het Rijk in op betere spreidingsafspraken met de onderwijsinstellingen. Het Rijk dient hier een proactieve rol in te spelen. Met de herijking van de OV studentenkaart in zicht, zijn er nieuwe afspraken nodig die het reisgedrag van studenten moeten gaan beïnvloeden, zodat reizen in de drukste momenten door studenten kan worden vermeden en er zo plaats overblijft voor de (beter betalende) voltarifreizigers.

Ambitieuze visie voor een onmisbaar systeem:

4.7 Aan de slag!

Het openbaar vervoer vervult een essentiële rol in de Nederlandse samenleving. Daarom is het van belang om in deze onzekere tijden een zeker OV-product te kunnen leveren aan de reiziger.

De pandemie was, en is nog steeds een zware hobbel voor het OV-systeem, maar met goede beleidsvoering en het nemen van de juiste keuzes, kan en moet het OV te reiziger blijven bedienen. Zowel tijdens de pandemie als wanneer we koersen richting 'het nieuwe normaal'.

Doordat er nu op de korte termijn snel winst behaalt wenst te worden, door rap te schrappen in het vervoersaanbod, loopt het OV straks, op de langere termijn tegen serieuze problemen aan. Het gebrek aan kaders en een concrete middellange-termijnvisie.

Om een substantiële groei te faciliteren is meer nodig, ook vanuit het Rijk. Het OV vervult een maatschappelijke functie en daarvoor is meer nodig dan het OV op eigen benen te laten staan.

De afgelopen anderhalf jaar hebben we gezien dat de reiziger het openbaar vervoer wel degelijk weer weet te vinden wanneer de situatie het toelaat. Het aandeel studenten in het OV zat vlak voor de vierde golf in sommige concessie al praktisch op het niveau van voor de coronacrisis. Wanneer we weer – met of zonder virus – een nieuw evenwicht hervonden hebben, keren reizigers weer terug en zullen nieuwe reizigers ook voor het OV kiezen, mits daar een laagdrempelig en aantrekkelijk product in zowel prijs als kwaliteit tegenover staat wordt aangeboden. Maar dit gaat niet vanzelf.

De bouwstenen die Rover in dit rapport aanbiedt, helpen bij het opstellen van een ambitieuze visie voor het onmisbare openbaar vervoer. Voor een gezonde uitvoering van het openbaar vervoer in Nederland op de middellange en lange termijn moeten we de keuze maken om niet te snijden, maar te rijden!



Bron: Roel Wijnants, Flickr

ROVER

Van Snijden
Naar Rijden

