



Tweede monitoringsrapportage Transitie OV

Eindrapport

Opdrachtgever: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rotterdam, 08-07-2022

Tweede monitoringsrapportage Transitie OV

Eindrapport

Opdrachtgever: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rotterdam, 08-07-2022

Inhoudsopgave

1	Introductie	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Doel en scope van monitor transitie openbaar vervoer	7
1.3	Leeswijzer	7
2	Ontwikkeling van de OV-vraag	8
3	Ontwikkeling van het aanbod	10
3.1	Bus	11
3.1.1	Ontwikkeling van aanbod busvervoer	11
3.1.2	Aanpassingen in het voorzieningenniveau	12
3.2	Tram	13
3.3	Metro	14
3.4	Trein	15
3.4.1	Regionale treinen	15
3.4.2	Hoofdrailnet	16
4	Bijdragen DO's doortrekken	17
5	Aantrekkelijker maken van OV	18
5.1	Proposities om reiziger terug te winnen	18
5.2	Invoering EMV-betalen	20
6	Spreiding vraag OV	21

1 Introductie

1.1 Aanleiding

Per 25 februari 2022 zijn de meeste contactbeperkende maatregelen vanwege COVID-19 opgeheven en per 23 maart 2022 is ook de verplichting verdwenen om een mondkapje te dragen in en rond het openbaar vervoer (OV). Daarmee is feitelijk voor reizigers de situatie weer conform pre-corona. Het gebruik van het OV is echter nog niet op het niveau van pre-corona. Door COVID-19 zijn we niet alleen minder gaan reizen door meer thuiswerken, maar ook anders gaan reizen (meer individueel vervoer) en op andere tijdstippen.

Om de langer doorwerkende effecten van COVID-19 te kunnen beheersen en het aanbod van openbaar vervoer aan te kunnen passen aan de vraag, is een transitie noodzakelijk. Partijen in de OV-sector werken al langere tijd toe naar een nieuw financieel evenwicht binnen de concessies. In het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) zijn afspraken gemaakt over een transitieprogramma. Deze moet de sector (voor de korte en lange termijn) weer financieel gezond maken, waardoor deze weer op eigen benen kan staan en de gebruikelijke verantwoordelijkheidsverdeling wordt hersteld. Gezamenlijk is gewerkt aan bouwstenen voor de transitie en op 9 april 2021 en 25 juni 2021 zijn afspraken gemaakt tussen alle vervoerders, decentrale overheden (DO's) en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) over de noodzakelijke transitie van het OV.

1.2 Doel en scope van monitor transitie openbaar vervoer

Het ministerie van IenW wil vanuit haar systeemverantwoordelijkheid de impact van COVID-19 op het openbaar vervoer en de (transitie)maatregelen – die genomen worden om dat effect te beperken – monitoren. Op deze wijze wil het ministerie van IenW de ontwikkelingen in het OV op geaggregeerd niveau per concessieverlener inzichtelijk maken, het NOVB en het Parlement daarover informeren en daaropvolgend een onderbouwing geven voor de beleidsontwikkeling. Deze voorliggende rapportage geeft inzicht in de gemonitorde ontwikkelingen. In december 2021 is de eerste monitoringsrapportage Transitie OV gepubliceerd. Deze rapportage had betrekking op de ontwikkelingen in de jaren 2020 en 2021. In deze tweede monitoringsrapportage wordt gekeken naar de ontwikkelingen in het kader van de Transitie OV in de maanden januari 2022 tot en met maart 2022.

1.3 Leeswijzer

In het vervolg van deze rapportage wordt in hoofdstuk 2 gekeken naar de ontwikkeling van de OV-vraag tot nu toe en de prognoses voor het toekomstig gebruik. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 inzage gegeven in het OV-aanbod en de maatregelen die OV-autoriteiten en vervoerders hebben genomen om het voorzieningenniveau aan te passen aan de vraag. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op het doortrekken van de exploitatiebijdrage door decentrale overheden (DO's) en in hoofdstuk 5 de maatregelen die OV-autoriteiten en vervoerders hebben genomen om het OV aantrekkelijker te maken. Tot slot, wordt in hoofdstuk 6 ingegaan op de afspraken die zijn gemaakt om de OV-vraag te spreiden.

2 Ontwikkeling van de OV-vraag

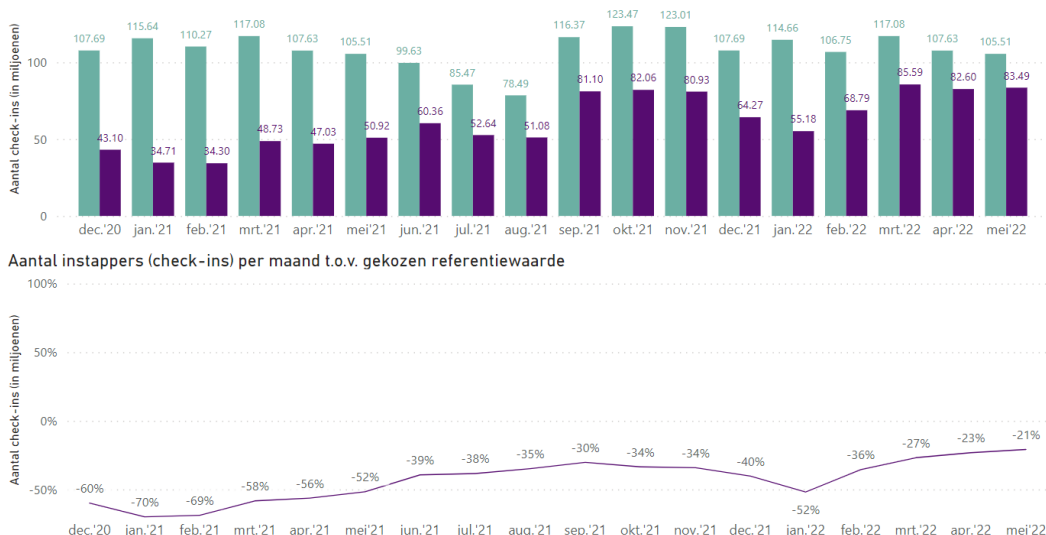
Ontwikkeling van de vraag op basis van check-in data

Ten gevolge van COVID-19 en de bijbehorende contact beperkende maatregelen is er sprake geweest van een grote afname van het aantal instappers (en daarmee reizigersopbrengsten) in het openbaar vervoer ten opzichte van de pre-Corona situatie in 2019. In figuur 2.1 wordt de ontwikkeling van het aantal instappers (parse staven) weergegeven vanaf december 2020 tot en met mei 2022. Ter referentie is het aantal instappers in dezelfde maand in 2019 weergegeven (groene staven). Om een goede vergelijking te kunnen maken is in de onderstaande lijndiagram het aantal instappers tijdens de Coronapandemie afgezet tegenover het aantal instappers in dezelfde maand in 2019. Het figuur en de data zijn afkomstig van openbare Translink dashboard. Translink geeft het aantal check-ins weer op basis van anonieme, persoonlijke en zakelijke OV-chipkaarten. Dit betekent dat andere kaartvormen – waaronder papieren kaartjes – niet in de cijfers zijn meegenomen en dus geen volledig beeld wordt gegeven van het daadwerkelijk aantal instappers. Het aantal instappers staat ook niet gelijk aan het aantal reizigers dat gebruik maakt van het OV, aangezien een reiziger meerdere keren kan inchecken.

Figuur 2.1 Ontwikkeling aantal instappers (bron: dashboard Translink)

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

● Referentie ● Aantal check-ins



Langzaam herstel van de vraag, maar nog niet op niveau pre-corona

Op 14 december 2020 ging Nederland in een lockdown. Dit betekende ook dat het openbaar vervoer alleen toegankelijk was voor noodzakelijke reizen. Hierdoor liep het aantal instappers terug tot -70% in januari 2021 ten opzichte van dezelfde maand in 2019. Met het versoepelen van de maatregelen en het gedeeltelijk weer open gaan van scholen nam de vraag geleidelijk weer toe, maar deze was tot en met mei 2021 nog altijd 50 procent lager. Na het vervallen van het reisadvies voor het openbaar vervoer, nam het gebruik toe tot -30 procent in september 2021. In de herfst van 2021 nam het aantal besmettingen weer snel toe en vanaf november werden nieuwe contactbeperkende maatregelen afgekondigd en uiteindelijk op 19 december 2021 een nieuwe lockdown. Het aantal instappers liep hierdoor terug tot uiteindelijk -52% in januari 2022.

Door het snel afbouwen van de contactbeperkende maatregelen nam het gebruik weer toe. In mei 2022 lag het aantal instappers op -21% ten opzichte van dezelfde maand in 2019. Ondanks het

verdwijnen van de contact beperkende maatregelen is het gebruik echter nog niet op het niveau van voor de coronacrisis en lijkt er dus sprake van een structureel effect, onder andere door het toegenomen thuiswerken.

Prognoses gebruik openbaar vervoer

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft in juni 2022 een actualisatie gepubliceerd van de prognose van de reizigersaantallen in het openbaar vervoer¹. De prognose heeft betrekking op de periode 2022 tot 2026. Het KiM verwacht dat het gebruik van het openbaar vervoer in 2023 weer bijna op het niveau van voor de coronacrisis in 2019 kan uitkomen. In een alternatief scenario, waarin sprake is van een forse economische terugslag als gevolg van de oorlog in Oekraïne én de kwaliteit van het openbaar vervoer niet langer verbetert, duurt het tot 2025 voordat het niveau van 2019 wordt bereikt. Voor 2023 verwacht het KiM dat het openbaar vervoer gebruik nog 1% (basisraming) tot 4% (alternatief scenario) onder het niveau van 2019 uitkomt. In 2026 kan het ov-gebruik weer 2%(alternatief scenario) tot 8% (basisraming) boven dat van 2019 liggen. In beide scenario's gaat het KiM ervanuit dat er geen contactbeperkende maatregelen meer gelden na 2022.

Voor bus, tram en metro gaat het KiM ervanuit dat het gebruik in 2022 uit zal komen tussen 4,3 en 4,6 miljard reizigerskilometers en 15,2 tot 16,4 miljard reizigerskilometers bij trein. Dit is in beide gevallen 18 tot 24% onder het niveau van 2019.

De prognoses van de NS en van de regionale vervoerders zijn gemiddeld genomen somberder over de reizigersaantallen in 2023 dan die van het KiM. De toekomst is natuurlijk lastig te voorspellen, maar de verschillende prognoses laten wel zien dat er onzekerheid is over de reizigersaantallen in 2023. Daar komt bij dat in de openbaar vervoerconcessies / vervoerplannen van pre-COVID gerekend is met jaarlijkse groeiprognozes in aantallen reizigers en opbrengsten. Een herstel op het niveau van 2019 betekent dan ook dat dit nog altijd lager is dan waar OV-autoriteiten en vervoerders rekening mee hebben gehouden.

¹ KiM (2022). Actualisatie verkenning gebruik openbaar vervoer 2022-2026

3 Ontwikkeling van het aanbod

Om het OV, als vitale sector, beschikbaar te houden heeft het kabinet de vervoerders verzocht een volwaardige dienstregeling aan te bieden. Hierop is besloten om per 1 juni 2020 met de maximale inzet van materieel en personeel te streven naar een zo normaal mogelijke dienstregeling. Het aanbieden van een volwaardige dienstregeling, terwijl reizigersaantallen aanzienlijk lager zijn, resulteert in aanzienlijke verliezen voor opbrengstverantwoordelijke vervoerders²: kosten blijven gelijk terwijl reizigersopbrengsten afnemen. Daarom is de regeling Beschikbaarheidsvergoeding OV (BVOV) door het Rijk geïntroduceerd. Deze regeling voorziet in een dekking van 93% tot 95% van de kosten om een volwaardige dienstregeling te blijven rijden minus de gerealiseerde reizigersopbrengsten³.

Op 25 juni 2021 is in het NOVB afgesproken dat OV-autoriteiten streven naar een passend voorzieningenniveau, met een minimaal vergelijkbare omvang van het voorzieningenniveau in 2022 ten opzichte van 2021. Hierbij zijn manieren gezocht om het totale vervoeraanbod zodanig te herstructureren, dat reizigers zo goed mogelijk bediend worden en het – bij de gegeven vraag – ook leidt tot een structurele besparing van middelen. Dit komt neer op het monitoren van de vraag (aantal reizigers en opbrengsten) en op basis daarvan de af- en opschaling van het aanbod, en/of de inzet van passend vervoer/maatwerk / herstructurering van het netwerk. Hierbij is gestuurd op het zoveel mogelijk in stand houden van de kwaliteit van het OV-aanbod en het behoud van verbindingen / reismogelijkheden voor reizigers.

In dit hoofdstuk wordt per modaliteit en per OV-autoriteit de ontwikkeling van het OV-aanbod (in dienstregelingsuren) weergegeven voor de periode januari tot en met maart 2021 en 2022. Niet alle ontwikkelingen in het OV aanbod zijn zichtbaar in het aantal dienstregelingsuren in de BVOV-monitor. Zo is de inzet van flex- of maatwerkvervoer als alternatief voor reguliere bussen niet zichtbaar in de BVOV-monitor.

In deze rapportage geven wij daarom per modaliteit inzage in welke maatregelen de OV-autoriteiten - in samenspraak met de concessiehouders - hebben genomen in de periode januari tot en met maart 2022 om het voorzieningenniveau aan te passen aan de actuele situatie. Dit betreft een kwalitatieve aanvulling op de BVOV-cijfers.

De kwantitatieve data over de ontwikkeling van het OV-aanbod (ontwikkeling in aantal DRU's) zijn afkomstig vanuit de BVOV-monitor van het Ministerie van IenW. De BVOV-monitor bevat alleen data van concessies die gebruik maken van de BVOV-regeling. Tabellen met DRU's per OV-autoriteit in dit hoofdstuk betreffen dus alleen de concessies die BVOV hebben aangevraagd.

Ook bevat de BVOV-monitor geplande dienstregelingen en geen gerealiseerde dienstregelingen. Het aantal gerealiseerde DRU's in de praktijk kan daarom anders zijn dan geplande DRU's (denk bijvoorbeeld aan personeelsuitval door ziekte).

² Dit geldt uiteraard ook voor OV-autoriteiten die zelf opbrengstverantwoordelijk zijn.

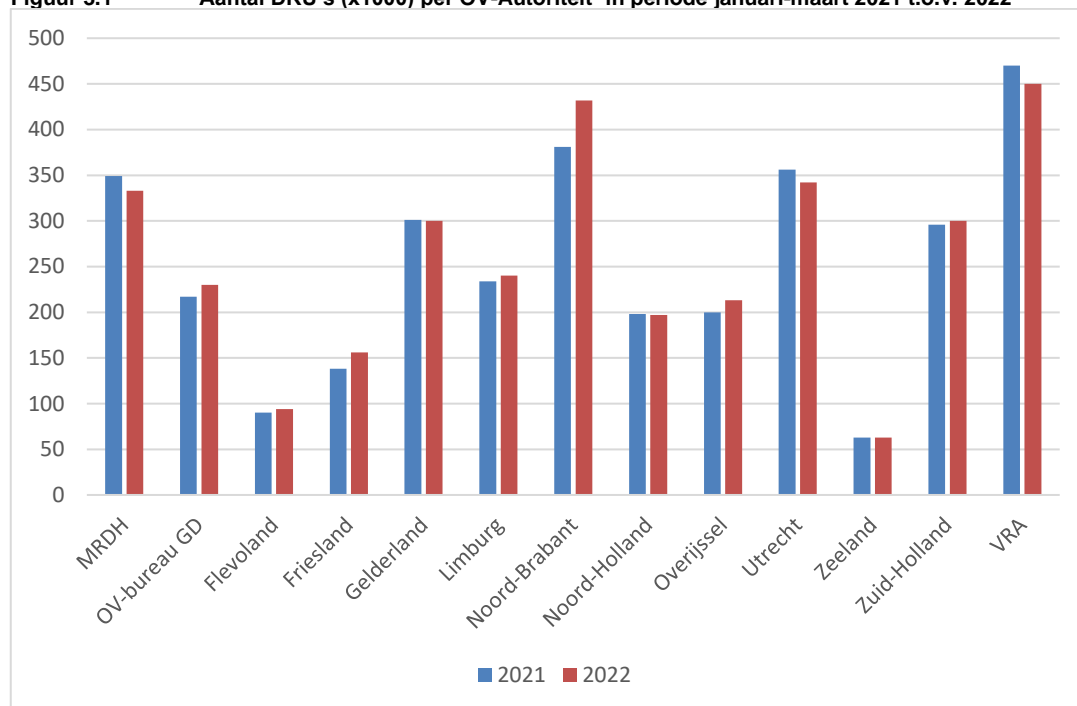
³ Deze mechaniek kent daarmee geen prikkel om opbrengsten te verhogen; kosten maken om opbrengsten te verhogen is immers niet rendabel.

3.1 Bus

3.1.1 Ontwikkeling van aanbod busvervoer

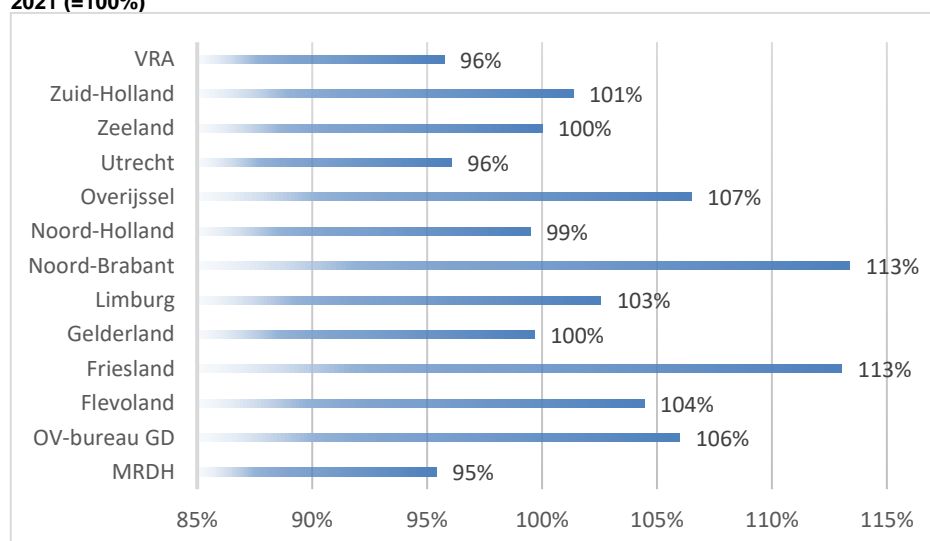
In figuur 3.1 is het aanbod (in dienstregelingsuren) weergegeven van de modaliteit bus per OV-Autoriteit voor de eerste drie maanden van 2021 en 2022. In figuur 3.2 is het aanbod in de eerste drie maanden van 2022 vergeleken met die van 2021. Hieruit blijkt dat het aanbod busvervoer in 2022 grotendeels vergelijkbaar van omvang was (minimaal 95%) als in 2021. In sommige gebieden lag het aanbod zelfs ruim boven het niveau van 2021.

Figuur 3.1 Aantal DRU's (x1000) per OV-Autoriteit⁴ in periode januari-maart 2021 t.o.v. 2022



Bron: BVOV-monitor

Figuur 3.2 Aanbod (in DRU's) per OV-Autoriteit in de periode januari-maart 2022 t.o.v. zelfde periode in 2021 (=100%)



Bron: BVOV-monitor

⁴ Naast de genoemde provincies gaat het om de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (afgekort MRDH), OV-bureau Groningen-Drenthe (OV-bureau GD) en Vervoerregio Amsterdam (VRA)

3.1.2 Aanpassingen in het voorzieningenniveau

Buslijnen strekken of bundelen

4 van de 13 OV-autoriteiten, oftewel 31%, geven aan dat er buslijnen gestrekt of gebundeld zijn in de concessiegebieden in de periode januari tot en met maart 2022. Het strekken en/of bundelen van buslijnen draagt bij aan een optimalisatie van het lijnennet en daarmee aan het besparen van DRU's. Het strekken van buslijnen is echter ook een vorm van beleid van sommige OV-autoriteiten, ook degenen die dit niet in de eerste drie maanden van 2022 hebben doorgevoerd, om buslijnen te versnellen (minder halteringen en hogere snelheid) en daarmee de hoofdstructuur te versterken. COVID-19 is daarmee niet direct de aanleiding voor het aanpassen van lijnen, maar heeft dit proces in sommige gevallen wel versneld.

Permanent vervallen van buslijnen en alternatief aanbod

3 van de 13 OV-autoriteiten, oftewel 19%, geven aan dat er permanent buslijnen – niet zijnde reguliere buslijnen – zijn vervallen in de eerste drie maanden van 2022. Dit betrof vaak buslijnen, waarvan ook al voor COVID-19 sprake was van een zeer lage bezetting. Hierop is besloten om de DRU's zoveel mogelijk in te zetten op de delen van het netwerk, waar het snelste herstel verwacht werd. Wel geven alle drie de OV-autoriteiten aan dat er in het geval van het vervallen, of deels vervallen van lijnen, alternatieven zijn aangeboden.

In Zuid-Holland bijvoorbeeld moeten deze alternatieven voldoen aan drie eisen:

- Minstens net zo snel;
- Minstens net zo vaak beschikbaar;
- Niet duurder dan de vervallen lijndienst.

In de provincie rijden nu bijvoorbeeld deeltaxi's die, passend bij de concessie, een andere uitwerking hebben. Ook zijn fietsenstallingen, deelfietssystemen, P+R-plaatsen beschikbaar op diverse plaatsen.

In Friesland zijn de reguliere lijnen/ritten vervangen door:

- Lijntaxi: dit is kleiner materieel dat volgens een vaste route en vaste dienstregeling rijdt
- Opstapper: dit is vraagafhankelijk vervoer, waarbij de reiziger vanaf een vaste halte in de kern naar een knooppunt wordt gebracht. Daar kan worden overgestapt op een reguliere buslijn.
- Wijkauto Leeuwarden: vervangend deur tot deur vervoer door vrijwillige chauffeurs
- Andere reguliere buslijn

Op of afschalen van frequentie buslijnen

7 van de 13 OV-autoriteiten, oftewel 44%, geven aan dat de frequentie van buslijnen is op- dan wel afgeschaald in de eerste drie maanden van 2022. In enkele concessiegebieden is er opgeschaald op lijnen waar het aantal reizigers toenam en afgeschaald waar het aantal reizigers achter bleef. In Zeeland is er voor gekozen om bij ingang van de nieuwe dienstregeling een aantal versterkingsritten uit de dienstregeling te halen en toe te voegen aan het versterkingsbudget. Dit zijn bussen die worden ingezet om de reguliere lijndienst in drukke periodes te ontzien. Dit betekent dat de vervoerder de mogelijkheid heeft om versterking eventueel niet te rijden indien dit niet nodig is. In de praktijk heeft de vervoerder de meeste versterkingsritten wel gereden. Deze maatregel biedt de vervoerder wel meer flexibiliteit om in te spelen op de vraag.

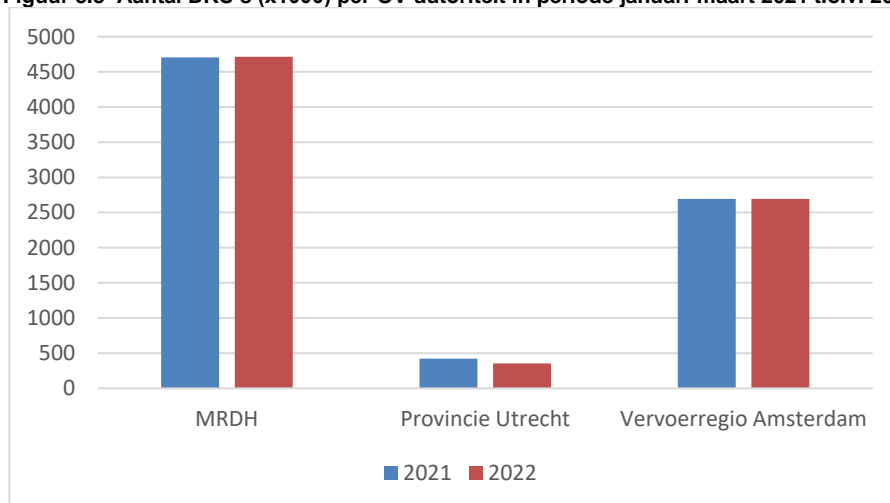
In verschillende concessiegebieden hadden vervoerders te maken met een hoog ziekteverzuim door COVID-19 en/of door quarantaineplicht bij zieke huisgenoten. Om een betrouwbare

dienstregeling te kunnen bieden is er binnen enkele concessies van de VRA en MRDH de frequentie afgeschaald. Het betrof hier vooral een afschaling bij hoogfrequente lijnen, waardoor het netwerk in stand gehouden kon worden. Er is geen alternatief vervoer geboden, aangezien het aantal reizigers al laag was door een nieuwe lockdown per 19 december 2021 en er voldoende alternatieven aanwezig waren.

3.2 Tram

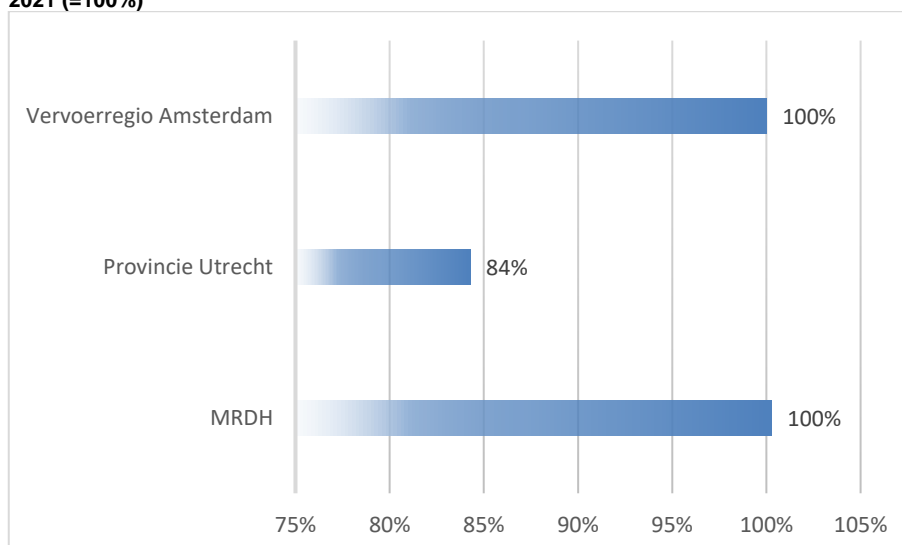
In figuur 3.3 is het aanbod (in dienstregelingsuren) weergegeven van de modaliteit tram per OV-Autoriteit voor de eerste drie maanden van 2021 en 2022. In figuur 3.4 is het aanbod in de eerste drie maanden van 2022 vergeleken met die van 2021. Hieruit blijkt dat het aanbod in de MRDH en VRA gelijk is gebleven ten opzichte van 2021. Alleen de concessie Utrecht laat een sterke terugval zien. Dit heeft te maken met de werkzaamheden aan de Utrechtse regiotram die op 26 februari 2022 begonnen, waardoor er geen trams reden naar Nieuwegein en IJsselstein. Er zijn vervangende bussen ingezet.

Figuur 3.3 Aantal DRU's (x1000) per OV-autoriteit in periode januari-maart 2021 t.o.v. 2022



Bron: BVOV-monitor

Figuur 3.4 Aanbod (in DRU's) per OV-autoriteit in de periode januari-maart 2022 t.o.v. zelfde periode in 2021 (=100%)

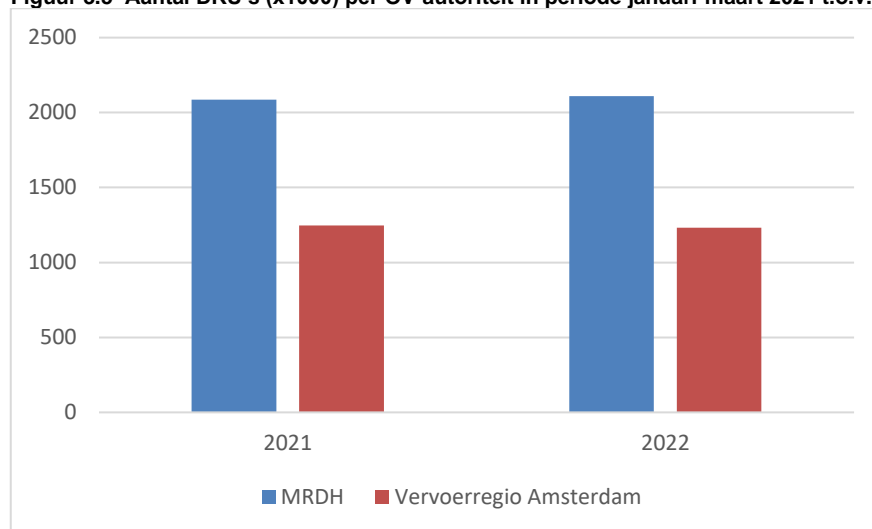


Bron: BVOV-monitor

3.3 Metro

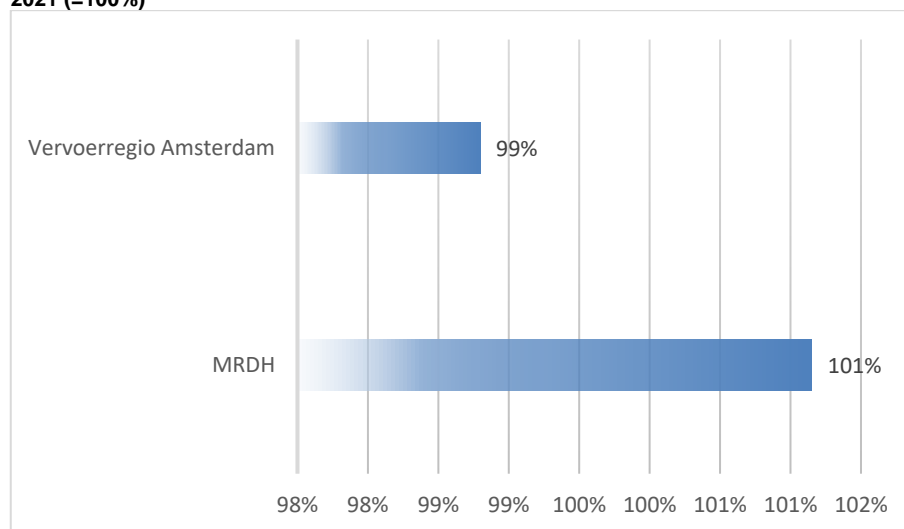
In figuur 3.5 is het aanbod (in dienstregelingsuren) weergegeven van de modaliteit tram per OV- autoriteit voor de eerste drie maanden van 2021 en 2022. In figuur 3.6 is het aanbod in de eerste drie maanden van 2022 vergeleken met die van 2021. Hoewel het aanbod in beide concessies volgens de BVOV-cijfers grotendeels gelijk was ten opzichte van 2021, vormde ook bij de metro het hoge ziekteverzuim onder personeel door COVID-19 en/of quarantaines een belangrijke uitdaging om een betrouwbare dienstregeling te kunnen rijden. Daar kwam bij dat de RET problemen had bij het onderhoud van de metro's. Hierdoor waren minder metro's beschikbaar dan normaal (twee metrostellen op 1 rit in plaats van 3). Daarom werd op 24 januari 2022 in overleg met de MRDH besloten om een tijdelijke vakantiedienstregeling te rijden. Dit betekende een verlaging van de frequentie op de verschillende metrolijnen. De vakantiedienstregeling kwam per 28 februari 2022 weer ter vervallen.

Figuur 3.5 Aantal DRU's (x1000) per OV-autoriteit in periode januari-maart 2021 t.o.v. 2022



Bron: BVOV-monitor

Figuur 3.6 Aanbod (in DRU's) per OV-autoriteit in de periode januari-maart 2022 t.o.v. zelfde periode in 2021 (=100%)



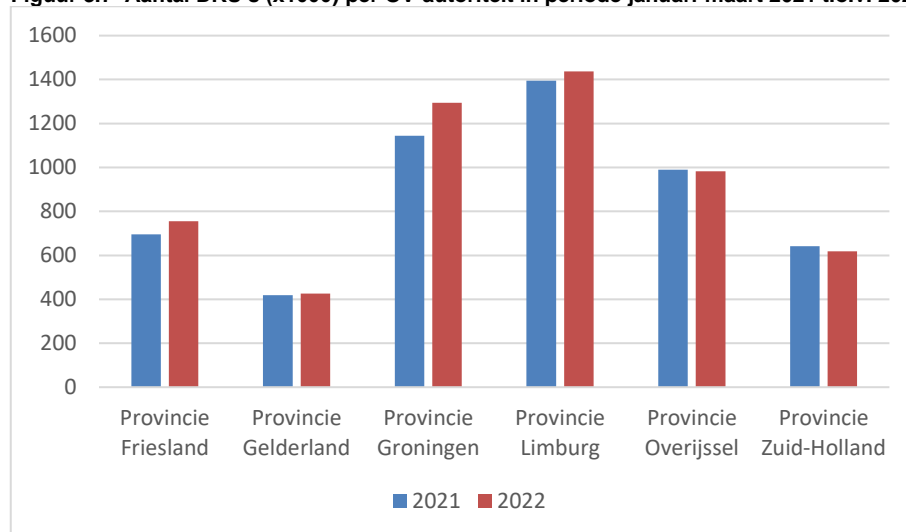
Bron: BVOV-monitor

3.4 Trein

3.4.1 Regionale treinen

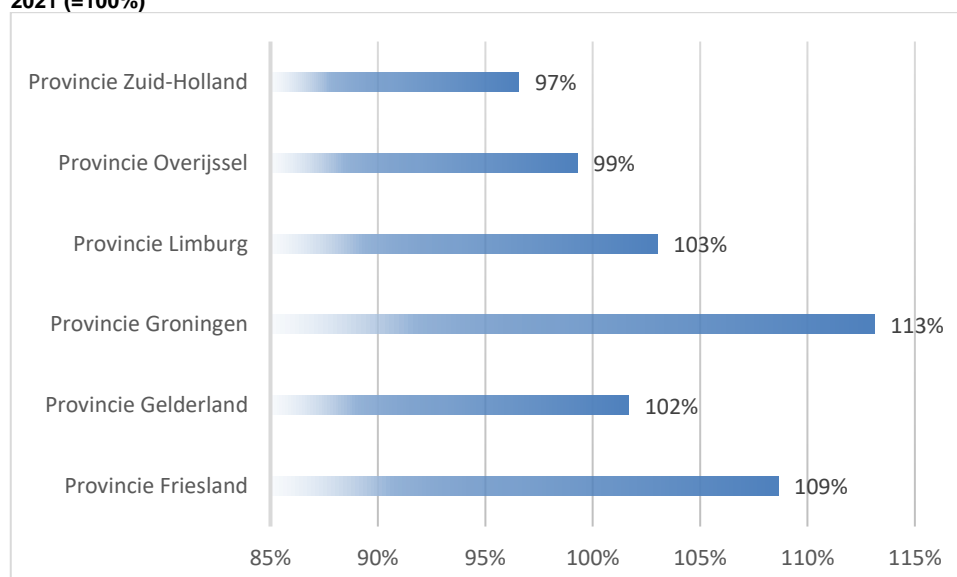
In figuur 3.7 is het aanbod (in dienstregelingsuren) weergegeven van de modaliteit regionale trein per OV-autoriteit voor de eerste drie maanden van 2021 en 2022. In figuur 3.8 is het aanbod in de eerste drie maanden van 2022 vergeleken met die van 2021. Hieruit blijkt dat het aanbod regionaal treinvervoer in 2022 grotendeels vergelijkbaar van omvang was (minimaal 95%) als in 2021. In sommige gebieden lag het aanbod zelfs ruim boven het niveau van 2021. 3 van de 5 OV-autoriteiten, oftewel 50%, geven aan dat de dienstregeling van de trein is op- dan wel afgeschaald. Ook bij de modaliteit trein gold dat de betrouwbaarheid van de dienstregeling onder druk kwam te staan door het hoge ziekteverzuim onder het personeel en de quarantaineplicht. Hierdoor is bij sommige concessies besloten om de dienstregeling tijdelijk af te schalen. Daarbij is de basisdienstregeling niet afgeschaald, maar gaat het om spits- en/of extra pendeltreinen.

Figuur 3.7 Aantal DRU's (x1000) per OV-autoriteit in periode januari-maart 2021 t.o.v. 2022



Bron: BVOV-monitor

Figuur 3.8 Aanbod (in DRU's) per OV-autoriteit in de periode januari-maart 2022 t.o.v. zelfde periode in 2021 (=100%)

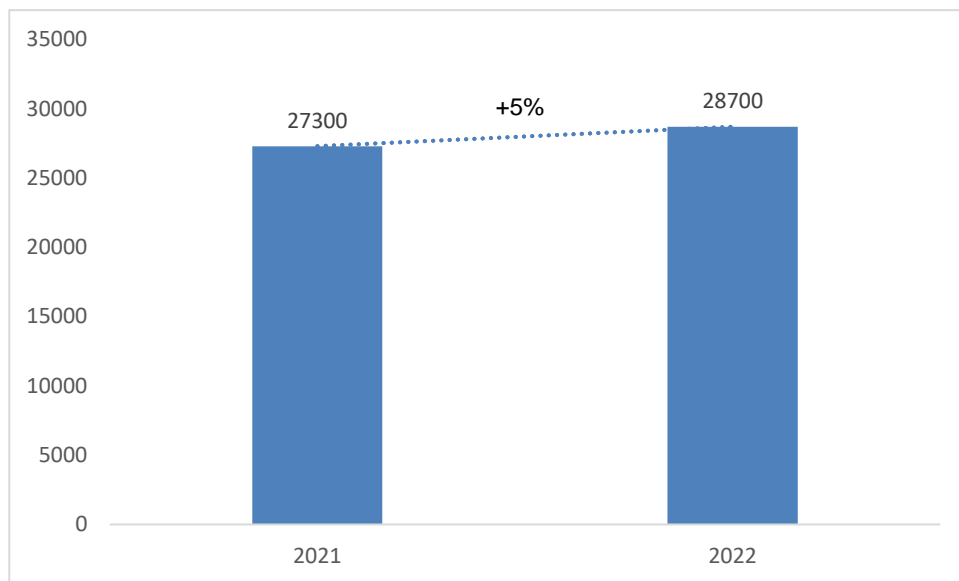


Bron: BVOV-monitor

3.4.2 Hoofdrailnet

In figuur 3.9 is het aanbod (in DRU's) in de eerste drie maanden van 2022 vergeleken met die van 2021 voor het Hoofdrailnet (HRN). Het figuur laat zien dat het aanbod met 5 procent is toegenomen ten opzichte van dezelfde periode in 2021. De concessiehouder op het hoofdrailnet, NS, kreeg aan het begin van 2022 ook te maken met een hoog ziekteverzuim onder het personeel en/of quarantaine als gevolg van COVID-19 en stond de uitvoering van de dienstregeling onder druk. Vanaf 7 februari 2022 heeft NS stapsgewijs de dienstregeling aangepast om op 21 februari uit te komen op 85% van de oorspronkelijke aantal treinen dat zou moeten rijden⁵. Door te afschalen moest voldoende ruimte ontstaan om de uitval van personeel op te vangen en rituitval te voorkomen. De NS reed op dat moment al minder treinen in de avond, nacht en spits. Vanaf 8 maart 2022 is NS begonnen met het stapsgewijs weer opschalen van de dienstregeling, nadat het ziekteverzuim onder het personeel afnam.

Figuur 3.9 Aanbod (in DRU's) HRN in de periode januari-maart 2022 t.o.v. 2021



⁵ <https://nieuws.ns.nl/ns-past-vanaf-7-februari-dienstregeling-aan/>

4 Bijdragen DO's doortrekken

In het NOVB van 25 juni 2021 is afgesproken dat de OV-autoriteiten hun exploitatiebijdrage zullen doortrekken naar 2022. Dit betekent concreet dat de eerder geprogrammeerde reguliere exploitatie subsidie niet verlaagd zal worden naar een meer bij het voorzieningenniveau passende exploitatiebijdrage van de concessieverlener. Alle OV-autoriteiten geven aan dat de exploitatiebijdrage is doorgetrokken.

5 Aantrekkelijker maken van OV

Om de reizigersaantallen en -opbrengsten weer snel te laten stijgen is het belangrijk om het OV aantrekkelijker te maken. Hiermee kunnen reizigers weer terug gewonnen worden of nieuwe doelgroepen worden bereikt. In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de activiteiten die zijn verricht om het OV aantrekkelijker te maken.

5.1 Proposities om reiziger terug te winnen

Maatregel	Ja	Nee
Is in de periode januari – maart 2022 een spits- of daltarief ingevoerd, anders dan in december 2021?	0%	100%
Zijn er in de periode januari – maart 2022 (anders dan in december 2021) flexibele (op gewijzigde reispatronen en/of thuiswerk gebaseerde) abonnementen of kaartsoorten ingevoerd om reizigers terug te winnen?	50%	50%
Zijn er in de periode januari – maart 2022 (anders dan in december 2021) probeerkaartjes ingevoerd om bepaalde nieuwe doelgroepen naar het OV te verleiden?	19%	81%
Zijn er in de periode januari – maart 2022 andere proposities en/of acties uitgevoerd om het OV aantrekkelijker te maken?	63%	37%

Spits- of daltarief

Geen van de bevroegde OV-autoriteiten geeft aan dat er in de periode januari tot en met maart 2022 een spits- of daltarief is ingevoerd of dat deze voor 2022 gepland staat. Een aantal OV-autoriteiten geeft aan dat er al sprake is van een regionaal spits-/daltarief. Één ov-autoriteit geeft aan dat dit zal worden meegenomen bij het ontwikkelen van nieuwe tarieven in het kader van de introductie van EMV-betalen (zie paragraaf 5.2).

Flexibele abonnementen of kaartsoorten

De helft van de OV-autoriteiten geeft aan dat er flexibele abonnementen of kaartsoorten zijn geïntroduceerd door de vervoerders. Voorbeelden hiervan zijn het omvormen van jaarabonnementen naar maandabonnementen met behoud van de korting die ook voor jaarabonnementen geldt. Vervoerders binnen OV-oost hebben een 10 dagen vrij maand of 100 dagen vrij jaar abonnement geïntroduceerd. Dit is een OV-chipkaart abonnement waarmee de reiziger vanaf de gekozen ingangsdatum in een maand 10 dagen of in een jaar 100 dagen onbeperkt in alle bussen en/of treinen reist.

Door de GVB is een aantal proposities ontwikkeld onder de naam GVB-flex, als alternatief voor bestaande abonnementsvormen, voor reizigers die minder vaak zijn gaan reizen en voor wie het aanschaffen van een abonnement prijstechnisch niet interessant (meer) is. Met GVB-flex kan door heel Nederland gereisd worden met bus, tram, metro en trein. Maandelijks worden de reiskosten gefactureerd. Voor GVB-flex wordt een maandelijks bedrag betaald, waarbij afhankelijk van het gekozen product er met 60% korting gereisd kan worden op alle saldoreizen bij de GVB. Aan de

flex-proposities is de GVB-Easy-Flex toegevoegd, waarmee voor 1 euro per maand met 10% korting bij de GVB gereisd kan worden.

Een aantal OV-autoriteiten geven aan dat er gekeken wordt naar nieuwe propositities, maar dat de implementatie hiervan is nog niet bekend is. Andere OV-autoriteiten geven aan dat er reeds flexibele abonnementen waren geïntroduceerd, zoals Arriva Flow en NS Flex.

Probeerkaartjes om nieuwe doelgroepen te verleiden

Door een aantal vervoerders zijn probeerkaartjes geïntroduceerd of kaarten met flinke korting aangeboden om nieuwe doelgroepen te verleiden. Zo kon tot en met 30 april 2022 voor 2 euro met alle Arriva-bussen in Zutphen in de daluren en in het weekend een retourreis gemaakt worden. In Limburg heeft Arriva eenmalig 5.000 gratis Dal Voordeel Limburg abonnementen voor bus en trein weggegeven om reizigers terug te winnen en nieuwe reizigers te verleiden gebruik te maken van het OV.

Connexxion (onderdeel van Transdev) heeft opnieuw een actie uitgevoerd met Meerreizenbundel, waarbij voor €19,50 een bundel met 10 reizen aangeschaft kon worden. Dit om reizigers die (tijdelijk) zijn afgehaakt weer terug in de bus te krijgen. Deze actie zal later in 2022 worden herhaald, maar dan niet op OV-Chipkaart maar via reizen op QR-code. Hiermee wordt beoogd ook andere doelgroepen, die nu (nog) niet met het OV reizen te verleiden van het OV gebruik te maken.

EBS heeft op 8 mei (moederdag) een Gratis OVdag georganiseerd, waarbij reizigers gratis gebruik mochten maken van alle bussen van EBS, in alle regio's waar EBS het busvervoer verzorgt om het tienjarig bestaan te vieren. In de concessie Zaanstreek heeft Connexxion een huis-aan-huis-mailing uitgevoerd met brochures met daarin gratis dagkaarten, aangeboden via unieke, fraudebestendige QR-codes.

Andere propositities

Bijna twee derde van de OV-autoriteiten geeft aan dat er andere propositities zijn ingevoerd en/of acties uitgevoerd om het OV aantrekkelijker te maken. Het samenwerkingsverband OV-Oost tussen de provincies Flevoland, Gelderland en Overijssel brengen samen met de vervoerders onder de vlag van Ervaar het OV het openbaar vervoer onder de aandacht met verschillende acties. Tot en met 31 mei 2022 gold er een voorjaarsvoordeel, wat betekende dat tegen een gereduceerd tarief een dagkaart voor bus (6 euro), een dagkaart bus en trein (10 euro) en een meermanskaart (10 euro) aangeschaft kon worden. In Limburg is vooral ingezet op de promotie van Arriva Flow (reizen op rekening) en voordeelabonnementen.

In Groningen zijn vanwege de werkzaamheden aan de Ring-Zuid verschillende OV-proposities opgesteld in samenwerking met werkgevers. Er is door vervoerders uitgebreid campagne gevoerd om met het reizen met het OV tijdens de werkzaamheden onder de aandacht te brengen. Het was de bedoeling om in Friesland en Groningen campagne te gaan voeren voor onder andere de sneltrein Winschoten-Groningen en de frequentieverhoging Leeuwarden-Sneek, maar dit is uitgesteld vanwege het afschalen van de dienstregeling door te hoog ziekteverzuim. In Zuid-Holland is op de bussen reclame gemaakt voor het gebruik van de nieuw geopende P+R Heinoord.

Bij verschillende vervoerders konden kinderen tijdens de vakantie (bijna) gratis meereizen in het OV en buiten de vakanties konden kinderen hetzelfde doen tegen een sterk gereduceerd tarief.

5.2 Invoering EMV-betalen

Het OV-betalen gaat veranderen. De OV-chipkaart krijgt een opvolger en er komen nieuwe betaalvormen bij. Zoals in-en uitchecken met de bankpas, de creditcard en met de mobiel. Het inchecken met de bankpas of creditcard heet EMV-betalen.

Reizen met de bankpas of creditcard kan nu in Lelystad; Gooi en Vechtstreek; Groningen-Drenthe; Zwolle; Zaanstreek; Delft (Haaglanden). Daar komen de komende maanden meerdere concessies bij, waaronder Amsterdam en Noord-Holland-Noord. De planning is dat eind 2022 (voltarief)reizigers overal in Nederland kunnen inchecken met de bankpas of creditcard.

6 Spreiding vraag OV

Het beter spreiden van de reizigers over de dag en de verschillende dagen van de week voorkomt drukte en leidt tot een betere inzet van materieel. Dit komt ten goede aan het voorzieningenniveau en wordt dan ook gezien als een belangrijke bouwsteen in de transitie. In 2020 en 2021 hebben bij een groot deel van de concessies verkenningen plaatsgevonden voor de spreiding van scholieren/studenten en forenzen in het openbaar vervoer. Dit als onderdeel van de opgestelde scenario's in de vervoerplannen, maar ook als voortzetting van lopende overlegstructuren met onderwijsinstellingen en werkgevers. In dit hoofdstuk wordt inzicht gegeven in de mate waarin er in de periode januari-maart 2022 nieuwe afspraken zijn gemaakt of dat deze nog gepland staan voor 2022.

Maatregel	Ja	Nee	Niet bekend
Zijn er door de vervoerder of DO afspraken gemaakt met onderwijsinstellingen in de periode januari – maart 2022?	25%	75%	0%
Zijn er door de vervoerder of DO afspraken gemaakt met werkgevers in de periode januari – maart 2022?	38%	56%	6%
Zijn er afspraken gemaakt met andere partijen door de vervoerder of DO over de spreiding van de vraag in de periode januari – maart 2022?	6%	88%	6%

Afspraken met onderwijsinstellingen

Vier OV-autoriteiten geven aan dat er afspraken gemaakt zijn met onderwijsinstellingen over het spreiden van scholieren/studenten in het openbaar vervoer.

Het betreft vooral het doortrekken van reeds eerder gemaakte afspraken over aanvangstijden na het einde van de contactbeperkende maatregelen. Nu het onderwijs weer is opgestart en fysiek onderwijs weer mogelijk is, zijn de gemaakte afspraken rondom spreiding niet altijd meer van toepassing. Zo voert de provincie Utrecht gesprekken met onderwijspartners in het Utrechtse Science Park (USP: Universiteit Utrecht en Hogeschool Utrecht) om nieuwe afspraken te maken met de intentie om te spreiden en de spits te mijden. Gesprekken hierover lopen nog steeds. In Groningen is in 2020 het Gronings Rooster geïntroduceerd. Hierbij hebben onderwijs- en zorginstellingen, overheid en het bedrijfsleven afspraken gemaakt over het spreiden van les- en werktijden en thuiswerken. Ook hier geldt dat gewerkt wordt aan het bestendigen van de afspraken die gemaakt zijn in 2020. OV-autoriteiten geven wel aan dat onderwijsinstellingen in zijn algemeenheid het fysieke onderwijs zoveel mogelijk weer willen herstellen en terughoudend zijn om harde afspraken te maken.

In sommige concessiegebieden lopen de gesprekken nog of moeten deze nog plaats gaan vinden. Hierbij wordt bijvoorbeeld in Friesland gebruik gemaakt van onderzoek naar de reismotieven van studenten en een analyse van hun reisbewegingen om goed onderbouwde gesprekken te kunnen voeren over de nadere uitwerking van maatregelen ter bevordering van de spreiding,

Afspraken met werkgevers

Zes OV-autoriteiten geven aan dat er afspraken gemaakt zijn met werkgevers over het spreiden van werknemers in het openbaar vervoer.

Al eerder is het Gronings Rooster genoemd en de afspraken rond het USP, waar ook grote werkgevers aan meedoen. Daarnaast heeft de MRDH met 23 gemeenten afgesproken om duurzaam reisgedrag te stimuleren en zoveel mogelijk buiten de spits te reizen. Vaak zijn het niet de OV-autoriteiten of vervoerders zelf die afspraken maken met werkgevers, maar wordt meegelift op bestaande bereikbaarheidsprogramma's. Voorbeelden hiervan zijn het Rotterdams Klimaatakkoord, Zuid-Holland Bereikbaar, Samenwerkingsovereenkomst flexibel werken en slim reizen en Breikers in de MRA,

OV-autoriteiten die aangeven geen afspraken te hebben gemaakt wijzen op het beperkte aandeel forensen die gebruik maken van het openbaar vervoer en de spreiding van deze werknemers over een groot aantal werkgevers. Hierdoor is het maken van afspraken een complexe opgave en één die weinig resultaten oplevert. Andere OV-autoriteiten geven aan dat er vanuit de werkgevers wel interesse getoond wordt, maar dat het voor hen niet altijd de hoogste prioriteit heeft om hier concrete afspraken over te maken.

Afspraken met andere partijen

Eén OV-autoriteit geeft aan dat er afspraken zijn gemaakt met andere partijen dan onderwijsinstellingen en werkgevers. Het gaat hier om het Gronings Rooster, waar ook zorginstellingen bij aangesloten zijn.

Andere OV-autoriteiten geven aan dat de prioriteit op dit moment vooral ligt bij onderwijs en werkgevers, maar dat op termijn de focus ook verlegd kan worden naar andere doelgroepen.



Postbus 4175
3006 AD Rotterdam
Nederland

Watermanweg 44
3067 GG Rotterdam
Nederland

T 010 453 88 00
F 010 453 07 68
E netherlands@ecorys.com
K.v.K. nr. 24316726

W www.ecorys.nl

Sound analysis, inspiring ideas