

OV-café 1 februari 2023

Aanleiding:

Corona heeft een flinke klap uitgedeeld aan ons Openbaar Vervoer. En het is nog niet klaar: het aantal reizigers in 2019 is nog lang niet terug in het OV, personeelstekorten, arbeidsconflicten, stijgende kosten, duurdere tickets, afschaling van het OV-aanbod. Deze neerwaartse spiraal moet gekeerd!

In Het Koelhuis in Zutphen, op steenworp afstand van het centraal station, ontvingen de drie ROCOV's reizigers, vervoerders, beleidsmakers, politici en deskundigen om deze actuele en zorgwekkende ontwikkeling in het openbaar vervoer te bespreken. Om te bezien of op een positieve manier invloed kan worden uitgeoefend op verbetering in het openbaar vervoer.

Wijnand Veeneman,
Hoofddocent aan de TU Delft,
trapt af met het feit dat in Nederland de auto nog steeds het belangrijkste vervoermiddel is. Daarnaast is er ook OV: trein en bus. Wat zien we in het OV?
De combinatie fiets-trein werkt goed. De fiets wordt steeds belangrijker van en naar het OV. In de grote studentensteden staan tienduizenden fietsen in de stationstallingen. Eénderde van de treinreizigers is student. De trein is dus een goede vorm van mobiliteit voor studenten.
De bus moet sneller en directer naar de eindbestemming, dus steeds meer lijnen worden gestrekt. Bus en trein moeten elektrificeren, want dat doen auto's ook.



Waar enerzijds het OV centraliseert en aansluitingen en stationsomgeving worden verbeterd, ontstaat anderzijds leegloop van het OV in de buitengebieden. Reizigers zonder auto worden daardoor beperkt in hun mobiliteit. De alternatieve vormen van vervoer, zoals de buurtbus, deelvervoer, noaberschap, doelgroepenvervoer, zijn kwetsbaar omdat zij afhankelijk zijn van vrijwilligers of bestuurlijke keuzes. Minder bussen door het dorp betekent voor de één kwaliteit, want men is met de gestrekte lijn sneller op bestemming, maar voor de ander betekent dit afbreuk van kwaliteit, want er is geen stabiel alternatief vervoer. Dát is de grote uitdaging om op te lossen.

Remco Vink, Ontwikkelmanager
bij vervoerder Arriva,



kan de zorgelijke ontwikkelingen in het Openbaar Vervoer niet ontkennen, maar wil dit niet benoemen als 'neerwaartse spiraal', zoals verwoord in de uitnodiging voor het OV-café.

Ja, het aantal reizigers in het OV is afgenomen, maar tegenover een afname van 20% staat ook een behoud van 80% van de reizigers. Welk percentage als uitgangspunt wordt genomen, is bepalend voor het handelingsperspectief.

Is het glas halfvol of halfleeg?

Als uit wordt gegaan van halfleeg, ga je op zoek naar een defensieve strategie, zoals kostenbesparing, loketten sluiten, uren schrappen. Als wordt uitgegaan van halfvol, denk je positief, zoek je een positieve strategie, zoek je een strategie gericht op groei.

Arriva gaat uit van halfvol en richt zich op groei. In twee concessies in Oost is nu al meer OV-aanbod dan in 2019, vóór corona, en de dienstregeling van Twente in 2024 evenaart het niveau van het OV-aanbod in 2019.

Arriva pleit ervoor om de opbrengstverantwoordelijkheid en de ontwikkel-functie bij de vervoerder te leggen. Dat stimuleert vervoerders om maximale groei na te jagen en met de ontwikkel-functie wordt hen de tools gegeven om dat te kunnen doen. Daarnaast pleit Arriva voor multimodale concessies, dus bus en trein bij één vervoerder, zodat de vervoerder zich inspant voor maximale afstemming tussen bus en trein. In het verlengde daarvan ook één budget voor bus en trein. Tot slot is het voor groei van belang om goede invulling te geven aan de mobiliteitsvraag van de reiziger. NS Flex en OVPay zijn daarvan goede voorbeelden, maar tussentijdse wijziging van dienstregeling als daar behoefte aan is, ook. Samenwerking tussen vervoerders draagt bij aan verbetering van het OV, dus aan groei. Ook MaaS-partijen zullen met hun aanbod bijdragen aan reizigersgroei in het OV. Kortom: Arriva ziet de toekomst voor het OV positief. Als gezamenlijk wordt ingezet op groei, kan de neerwaartse spiraal worden voorkomen.



Freek Bos, directeur bij
reizigersvereniging Rover,

draagt met een prikkelend-komische noot oplossingen aan voor de financiële tekorten in het OV, OV in de buitengebieden, goedkoper OV en doorstroming van het OV. Hij heeft zelfs een creatieve tip voor een snelle busverbinding tussen Nijmegen en Eindhoven.

Ondertussen stelt hij gemeentelijk parkeerbeleid aan de orde dat auto-gebruik stimuleert, de beeldvorming dat OV duur is, aanvullend OV dat geen OV is, belangrijke bestemmingen die met het OV niet goed bereikbaar zijn en Hoogwaardig Openbaar Vervoer dat die status op zondag niet waarmaakt.

Hij daagt vervoerders en bestuurders uit om de OV-mobilisten onder de automobilisten in bus en trein te krijgen.

Nadat iedereen deze inleiding vanuit wetenschappelijk, vervoerders- en reizigers-perspectief in de koffiepauze heeft kunnen laten bezinken, worden de aanwezigen uitgenodigd om met de panelleden dieper in de materie te duiken.

Het panel wordt gevormd door de drie sprekers, aangevuld met Maarten Spaargaren, concessiemanager bij vervoerder EBS die sinds december 2022 de concessie IJssel-Vecht rijdt en Freek Rebel, statenlid voor de CU in de provincie Gelderland.

High-lights uit de paneldiscussie:

- Openbaar Vervoer is een nutsvoorziening, maar zoveel meer dan alleen vervoer: OV staat voor verbinding, beleving en vrijheid.
- OV moet aansluiten op en meebewegen met de mobiliteitsbehoefte van de reiziger. Voorbeelden van flexibel OV zijn de hoppers van EBS en de Vlinders van Arriva.
- De 'dikke' (drukke) lijnen, de A-lijnen, zijn als het ware het hart van het OV. Als een A-lijn stagneert, kun je spreken van een infarct. Zonder de A-lijnen zijn er ook geen C-lijnen. C-lijnen 'voeden' de A-lijnen. De komst van een A-lijn door een OV-arm gebied kan dus zorgen voor meer OV-lijnen, zoals bijvoorbeeld straks de komst van de Nedersaksenlijn in het gebied Veendam – Coevorden.
- OV-aanbod moet er al zijn voordat een nieuwbouwwijk verrijst, anders is de auto al favoriet.
- Door vervoerders opbrengstverantwoordelijk te laten zijn, worden zij gestimuleerd tot verbetering van het OV. De overheid, als opdrachtgever, dient de kaders te stellen en daarmee te borgen dat het basisaanbod OV in stand wordt gehouden.
- Overheid en vervoerder dienen open te staan voor elkaars wensen en grenzen, kennis en kunde, om op die manier te komen tot een goed OV-aanbod.
- De beleving van het reizen met de trein blijft vaak onderbelicht. Het landschap dat voorbij trekt, het kunnen lezen of werken in de trein. Tip vanuit het publiek: oplaadpunten voor de mobiele telefoon in de trein.
- De kosten van reizen met het OV worden vaak vergeleken met de kosten van brandstof van de auto. Maar een auto kost veel meer dan alleen brandstof: belasting, onderhoud verzekering. Volgens het Nibud kost een middenklas auto ca. € 450,- per maand.
- Het streven moet niet zijn om alle automobilisten in het OV te krijgen. Dat kan het OV niet aan. Het gaat er vooral om dat voor het OV wordt gekozen als dat een goed reisalternatief zou zijn. Een goede stimulans is OVPay waarmee iedereen die geen OV-chipkaart heeft met zijn bankpas kan reizen.

Dagvoorzitter Johan Kruithof concludeert verheugd dat het OV-café meer optimisme uitdraagt dan de tekst in de uitnodiging van de ROCOV's. Hij bedankt de sprekers hiervoor en voor het openhartige gesprek.
Hij nodigt iedereen uit voor een positieve afsluiting in de foyer van Het Koelhuis.

