

# Samen op reis

## OpStap naar een beter OV



249 18-24  
ALPHEN A/D RIJN NS 5a  
55 18-23  
LISSE 5b

45 18-23  
LEIDEN MELENWIJK 4a  
4b

45 18-23  
Den Haag via Leiden CB 3a  
3b

39 18-23  
Den Haag CS 2a  
2b

340 18-23  
Den Haag CS 1a  
42 18-23  
Den Haag CS 1b



Aan allen die het Openbaar Vervoer een goed hart toedragen.

In de afgelopen maanden is op initiatief van Rover en Urgenda met hart en ziel gewerkt aan bijgaand manifest 'Samen op reis: OpStap naar een beter OV'.

Uit naam van de reizigers bedank ik iedereen die hieraan heeft meegewerkt. En die "iedereen" bestaat uit directieleden, bestuurders, medewerkers van OV-bedrijven, overheden, consultants en consumentenorganisaties. Er is in een goede sfeer samengewerkt met als doel een OV met blijde reizigers. Wij mogen trots op ons resultaat zijn.

Ook realiseren wij ons dat dit slechts een eerste stap is. We willen met elkaar vanuit deze sfeer van samenwerking doorgaan! De reizigers verdienen dit. Het OV heeft dit initiatief, zeker gezien haar recente verleden, nodig om te groeien en te bloeien. Een OV waar Nederland weer trots op kan zijn.

We vragen de lezers van deze tekst om na te denken over hoe het OV beter kan worden. En over welke bijdrage de lezer zelf kan leveren aan een beter OV. Het sleutelwoord is samenwerking om gezamenlijk tot een betere reis voor de reiziger van a naar b te komen.

Het OV is in ons dichtbevolkte land een essentiële schakel om Nederland in beweging te houden. Tegenwoordig wordt er vaak gesproken over duurzaamheid. Het OV is één van de meest duurzame vormen van vervoer. We zouden dit nog veel meer kunnen benutten door middel van nieuwe combinaties aan te gaan en onderling beter samen te werken voor de reiziger. Eenieder van binnen en buiten de OV-sector is hierbij dan ook van harte uitgenodigd om met ons, maar vooral ook met elkaar, in gesprek te gaan over de rol die het OV kan spelen in verbetering van de mobiliteit in Nederland.

Arriën Kruyt  
*Voorzitter Rover*



## 1. Aanleiding en doel initiatief

*“We zijn niet meer in een mal te persen: we wonen hier, werken daar en winkelen, sporten en pierewaaien op weer heel andere plekken. Dat veroorzaakt veel mobiliteit. En opstoppingen. De wijze waarop de steden, de economie en het verkeer zijn georganiseerd, bereikt haar grenzen.”*

Dit schrijft het College van Rijksadviseurs in het advies van 3 juli 2012 aan de Minister van Infrastructuur en Milieu. Maar in het begeleidende boek bij het advies (‘De mobiele stad’) staat ook het volgende:

*“Als je eenmaal in de trein of bus zit, dan is het OV zo slecht nog niet. Maar waarom kost het zoveel stress om uit te vinden welk perron je moet hebben en hoe je daar moet komen? Door de moeizame samenwerking tussen vervoerders komt daar maar langzaam verandering in. Terwijl met veraangenamen zo veel te winnen is.”*

De OV-sector heeft deze handschoen opgenomen. Op uitnodiging van Rover en Urgenda hebben de vervoersbedrijven en overheden de handen ineengeslagen om met het OV een grote stap vooruit te maken ten dienste van de reiziger. Om dit te realiseren is een initiatiefgroep in het leven geroepen waaraan onder meer de vervoersbedrijven en de concessieverlenende overheden deelnemen. Het is de hoogste tijd om gezamenlijk een ambitieus plan voor het openbaar vervoer te ontwikkelen én uit te voeren. In dat proces is zowel de wat-vraag als de hoe-vraag aan de orde gekomen.

### **Initiatiefgroep**

Met dit manifest willen de deelnemers van de initiatiefgroep niet alleen goede en creatieve ideeën op tafel krijgen, maar ook concrete initiatieven stimuleren, ondersteunen en faciliteren door het aangaan van allianties met andere partijen binnen en buiten de OV-wereld. De allianties zijn gestoeld op onderlinge samenwerking ten behoeve van de reiziger. De initiatiefgroep gaat niet uit van formele structuren en besluiten. De initiatiefgroep treedt niet in de verantwoordelijkheden van partijen, maar beoogt wel dat tot resultaten wordt gekomen. Om tot een alom gedragen manifest te komen, bevorderen de leden van de initiatiefgroep onder hun eigen leden of achterban dat het manifest wordt onderschreven en uitgevoerd, vanuit het principe “zwaan kleeft aan”.



*“Openbaar Vervoer staat voor grote uitdagingen. Zware besparingen komen eraan. In plaats van lijnen schrappen en tarieven sterk te laten stijgen kan het OV veel efficiënter worden en meer vraaggestuurd dan aanbodgestuurd, dus ook kwalitatief beter. Het werk van de initiatiefgroep is hierin een heel belangrijke stap.”* Manu Lageirse, Veolia Transport Nederland

## 2. 'Reiziger centraal' als rode draad

Beter aansluiten bij de wensen van de reiziger vraagt om inzicht in de drijfveren om wel of niet in het OV te stappen. Onderzoek laat zien dat het gaat om: veiligheid en betrouwbaarheid, snelheid en gemak, comfort en beleving.

*"De missie van NS is om alle reizigers veilig, op tijd en comfortabel te vervoeren via aantrekkelijke stations. Uitgangspunt hierbij is de reis van de klant. Wij willen een klantgedreven en attente dienstverlener zijn die het vervoer 'van deur tot deur' verzorgt. Dit kunnen wij niet alleen. Hiervoor zijn alle partijen nodig die de klant tegenkomen vanaf het moment dat hij zijn deur verlaat totdat hij op de plek van bestemming is. NS heeft daarom deelgenomen aan dit initiatief. Dit initiatief is een concrete stap van de OV-sector om buiten haar eigen (bedrijf)grenzen te kijken en te komen met oplossingen voor de reiziger. Zo wordt het reizen met het ov aantrekkelijker en kunnen meer mensen profiteren van deze duurzame manier van reizen. NS draagt hier graag aan bij."*  
Ingrid Thijssen, NS Reizigers



### **Veiligheid en betrouwbaarheid**

Veiligheid en betrouwbaarheid zijn basisvoorwaarden waaraan moet worden voldaan voordat de reiziger überhaupt overweegt in het OV te stappen. Frequente OV-reizigers moeten dit in de praktijk ervaren bij incidentele gebruikers van het OV is de *perceptie* van veiligheid en betrouwbaarheid doorslaggevend.

De eisen van veiligheid en betrouwbaarheid gelden als basis voor *alle* reizigers. Daarom zal blijvend geïnvesteerd worden in de infrastructuur, het materieel, de organisatie en het imago van het OV. Werken aan het imago is nodig, want met investeringen in 'hardware' alleen wordt de beeldvorming van het OV niet vanzelf beter.

### **Snelheid en gemak**

Bij snelheid en gemak hebben verschillende reizigerstypen verschillende wensen. Voor forensen en zakelijke gebruikers (circa 1 miljoen reizigers in de trein) is *snelheid* zeer belangrijk, voor de recreatieve reiziger telt dit minder zwaar. Bij de eis van snelheid telt voor de reiziger de tijd van 'deur tot deur' en niet de tijd van 'station naar station'. Verbetering van de aansluiting tussen de vervoersmodaliteiten kan de OV-bedrijven potentiële klanten opleveren.

Bij *gemak* gaat het om meer dan alleen een zitplaats de reiziger wil geen gedoe om van zijn vertrekadres naar zijn plaats van bestemming te komen. De overgang van het papieren kaartje naar de OV-chipkaart is door sommige reizigers in het begin als een lastige verandering ervaren. Eenmaal gewend aan de OV-chipkaart worden nu ook de voordelen gezien, al worden de mogelijkheden van de OV-chip nog onderbenut. Er zit veel meer potentie in die de OV-bedrijven gezamenlijk willen exploiteren en benutten. Dat geldt ook voor de aansluiting van het OV op andere vervoersmodaliteiten, zoals de overstap naar meer flexibele individuele vormen van vervoer. Een ander belangrijk aspect van gemak is de toegankelijkheid van het OV. Verbetering daarvan is vooral positief voor minder valide OV-gebruikers, maar de ervaring leert dat alle reizigers hiervan profiteren.

### ***Comfort en beleving***

Een deel van de reizigers wil meer dan snelheid en gemak, zij willen ook ontspannen en comfortabel reizen. Deze eisen zijn doorslaggevend voor veel recreatieve reizigers, zoals ouderen, gezinnen of evenementenbezoekers. In het treinvervoer zijn nu circa 8 miljoen reizigers die slechts incidenteel gebruikmaken van de trein. Circa 80% van die mensen heeft een auto en moet dus verleid worden frequenter van het OV gebruik te maken. Voor het OV is er nog een groot marktpotentieel. Dit vraagt wel investeringen in comfort en beleving. En uiteraard moet de prijs in verhouding staan tot het gebodene.



*“We kunnen samen zoveel beter presteren dan dat we nu doen. Als we alleen maar blijven praten gebeurt er niets, daarom ben ik zo blij met dit initiatief. We gaan het gewoon echt doen”* Stefan Hulman, 9292

### ***Aanbod aan de reiziger***

De initiatiefgroep wil het volgende resultaat voor de reiziger bereiken:

#### ***‘Sneller en beter, van deur tot deur’***

De deur tot deur-benadering staat daarbij voor drie elementen: het belang van de reiziger die van het ene adres naar het andere adres reist, het belang van efficiency en het belang van duurzaamheid.

### 3. Perspectieven voor het OV

In het huidige 'keuzemenu' van veel mobiele burgers neemt het OV nog een bescheiden plaats in. In slechts 5% van het totaal aantal keren dat mensen op pad gaan, kiezen ze voor het OV. Daarbij vertegenwoordigt het OV 13% van het totaal aantal kilometers dat reizigers zich verplaatsen.

*"Ruim 1 miljoen ANWB leden maken meerdere malen per maand gebruik van het openbaar vervoer. Onze leden hebben daarom belang bij goed openbaar vervoer van hoge kwaliteit tegen een redelijke prijs. Hoge kwaliteit betekent voor onze leden een helder aanbod zodat de multimodale mobilist liefst intuïtief én met een zeker gevoel zijn weg vindt door het OV. De ANWB stelt de mobilist centraal en draagt als ondertekenaar graag bij aan het verbeteren van het openbaar vervoer zodat multimodaal reizen reisgedrag in de nabije toekomst vanzelfsprekend wordt."*

Guido van Woerkom, ANWB



Ter vergelijking: met de auto worden 74% van de reizigerskilometers afgelegd.<sup>1</sup> In 1960 waren het aantal reizigerskilometers van het OV en de auto nog ongeveer gelijk.<sup>2</sup> De auto heeft in de afgelopen vijftig jaar het leeuwendeel van de mobiliteitsgroei opgeslokt. Er is echter sprake van een aantal trends dat het OV kansen biedt om in de nabije toekomst een meer prominente rol in de mobiliteit van mensen te spelen. De initiatiefgroep wil actief inspelen op de volgende trends:

#### ***De personenmobiliteit groeit niet meer zo hard als voorheen***

De terugloop in de mobiliteitsgroei wordt voor een belangrijk deel veroorzaakt door de huidige crisis, maar niet helemaal. De afvlakking van de mobiliteitsgroei heeft zich al voor de crisis ingezet. De afvlakking is niet alleen in Nederland zichtbaar, maar ook in andere westerse landen. Minder groei van de mobiliteit betekent dat reizigers mogelijk bewuster zullen kiezen of en hoe zij zich zullen verplaatsen



*"Betere samenwerking is nodig voor onze klanten! Wij doen mee, maar nu dan ook "geen woorden, maar daden!"* Pedro Peters, RET

#### ***Jongeren rijden steeds minder auto***

De huidige twintigers en dertigers verplaatsen zich minder vaak met de auto dan de vorige generaties. Zij benutten meer dan oudere generaties de mogelijkheid om in het OV online te zijn voor werk of ontspanning. De daling van het autogebruik door jongeren was niet voorspeld door de gangbare verkeersmodellen. Het blijkt in de hele westerse wereld een trend te zijn.

<sup>1</sup> KiM, *Mobiliteitsbalans 2012*, Den Haag 2012.

<sup>2</sup> Mom en Filarski, *Van transport naar mobiliteit, De mobiliteitsexplosie (1985-2005)*, Zutphen 2008.

### ***Van autobezit naar autogebruik***

Het aandeel mensen dat in een huishouden zónder auto leeft neemt toe. *Car-sharing* (zoals Greenwheels en Car2Go) komt steeds vaker voor. Car-sharing past bij de trend dat mensen steeds vaker alleen willen betalen voor feitelijk gebruik in plaats voor bezit. Trendwatchers voegen daar nog aan toe dat mensen steeds vaker kiezen voor alternatieve schakels buiten de bestaande complexe systemen om. Zo lenen buurtgenoten elkaar bijvoorbeeld hun auto uit via Snappcar.<sup>3</sup> Vormen van car-sharing laten zich goed combineren met het gebruik van het OV.

### ***Verstedelijking neemt toe***

Steden maken een revival door. Steden groeien, delen van het platteland krimpen. Steden zijn plaatsen om elkaar te ontmoeten en te werken. Internet kan de wens van mensen om elkaar lijfelijk te ontmoeten blijkbaar niet vervangen. Dit geldt niet alleen voor het sociaal verkeer maar ook voor het werk. Kantoorgebouwen op OV-knooppunten blijven dan ook in trek ondanks de crisis op de kantorenmarkt. Juist in stedelijke gebieden heeft gebruik van het OV vele voordelen.

### ***Openbaar vervoer is duurzaam***

De milieubelasting van het openbaar vervoer is lager dan die van het autoverkeer. Dit zal nog worden versterkt door initiatieven zoals 'zero-emission' gericht op het verder terugdringen van de uitstoot van bussen. Ook het ruimtebeslag van OV is relatief laag. Een groter marktaandeel van het OV zal bijdragen aan het realiseren van de klimaatdoelstellingen die door het kabinet zijn geformuleerd. Uit oogpunt van duurzaamheid is de combinatie van OV met lopen en fietsen superieur.

*"Voor de nederlandse economie is het cruciaal dat we het land bereikbaar houden. OV is daar een belangrijke schakel in. Als opdrachtgevers en vervoerders hebben we de verplichting om er meer met elkaar uit te halen, we moeten het samen doen."* Jeanette Baljeu, SKVV



### ***Kansen benutten en bedreigingen keren***

De bovenstaande trends bieden duidelijk kansen voor het OV, maar er zijn ook bedreigingen. De sanering van de overheidsuitgaven zal ook zijn weerslag vinden in het openbaar vervoer. De aangekondigde vervanging van de studentenkaart door een kortingskaart is een voorbode. Het schrappen van lijnen die hiervan het mogelijke gevolg zijn, is van invloed op de sociale functie van het OV. 'Dunne' lijnen zullen door bezuinigingsopgaven steeds meer onder druk komen te staan, met name in gebieden waar de bevolking krimpt. Ook de kostenindex in het OV is structureel hoger dan de subsidie-index, waardoor de reëel beschikbare middelen zonder aanvullingen jaarlijks afnemen.

### ***Vernieuwing nodig***

Effectief op de kansen en bedreigingen inspelen vraagt om vernieuwingen binnen de OV-sector. Volgens trendwatchers betekent mobiliteit dat in de toekomst wordt gekozen voor het stapelen van persoonlijke modules: stadsauto, openbaar vervoer, fiets en vakantieauto in één vervoerspakket.<sup>4</sup> De initiatiefgroep wil dat het OV meer dan nu een vanzelfsprekende schakel

<sup>3</sup> Trendrede 2013, te raadplegen via [www.trendrede.nl](http://www.trendrede.nl).

<sup>4</sup> Trendrede 2013, te raadplegen via [www.trendrede.nl](http://www.trendrede.nl).

wordt voor reizigers bij hun keuze van hoe van A naar B te gaan. Voor de een dagelijks, voor de ander incidenteel. Dat kan alleen door meer vraaggericht te werken en goed aan te sluiten op de wensen van de reiziger.

### *Opgave voor de OV-sector*

***“Meer reizigers verleiden om van het OV gebruik te maken door een hoogwaardig en betaalbaar product aan te bieden. Daarmee kan het OV in 2020 20% groei aan reizigers realiseren.”***

De initiatiefgroep staat het volgende resultaat voor ogen:

Om dit te bereiken nodigt de initiatiefgroep eenieder uit om mee te werken aan nieuwe en creatieve oplossingen voor de mobiliteitsbehoeften van burgers. Zelf zal de initiatiefgroep in de komende periode hiervoor andere partijen die op enigerlei wijze betrokken zijn bij mobiliteit actief gaan benaderen. Hieronder worden ook reizigers verstaan. Er zal worden gezocht naar wegen om hen actief te betrekken bij het verbeteren van het OV. Het zal vooral de uitdaging zijn om jongeren op een eigentijdse manier daarbij te betrekken. Tot slot zetten de betrokken partijen zich in om hindernissen weg te nemen die een vlotte samenwerking bemoeilijken.



***“Als we echt een beter OV willen zullen we de focus moeten verleggen van tegenslag naar succes. Dat geeft iedereen meer energie en het OV een beter imago.”*** Remco van Lunteren, IPO



## 4. Samenwerking is nodig

De kracht van het OV is het collectief vervoeren van reizigers langs vaste routes met vaste frequenties. Dat zal in de toekomst ook de kracht blijven. Om van A naar B te komen zullen reizigers nog meer dan nu gebruik maken van verschillende vervoerswijzen. Soms zijn dit schakels binnen het OV (bus – trein – bus), maar vaak is het combinatie van modaliteiten (fiets – trein – OV – fiets/taxi). Ook de auto (in eigen bezit of deelauto) maakt steeds vaker deel uit van deze reis. Een optimale samenwerking binnen de OV-keten is nodig om een bredere ketenaanpak van de grond te laten komen. Daarmee is niet alleen groei van het aantal OV-reizigers mogelijk, maar kan dat ook zorgen voor een betere benutting van het OV-systeem. Hiermee is een groter maatschappelijk belang gediend: het beter benutten van het OV-systeem geeft namelijk ook lucht op het andere vervoersnetwerk, de weg.



*“Samen de handen uit de mouwen voor het toekomstige openbaar vervoer, dat spreekt mij aan. Het KpVV draagt daar vanuit zijn centrale rol als kennismakelaar en kennisontwikkelaar met plezier aan bij.”* Wim van Tilburg, KPVV

De meerwaarde van samenwerking in de OV-sector moet zich bewijzen in een beter aanbod aan de reiziger die partijen afzonderlijk niet kunnen bieden. In die gevallen is het maatschappelijk belang groter dan de individuele organisatiebelangen. Toetssteen bij concrete initiatieven voor samenwerking is dan ook of dit zorgt voor aantoonbaar meer en beter aanbod voor de reiziger óf efficiëntere oplossingen om hetzelfde te bereiken. Dit laatste is nodig om de sociale functie van het OV in stand te houden.

De opgave voor het OV is om veel meer dan voorheen het collectief vervoer te combineren met individueel vervoer. De techniek maakt de combinatie van verschillende vervoersmodaliteiten mogelijk door het genereren van actuele en volledige reisinformatie en online reserveren van vervolgvervoer.

Om dat te bereiken kan samenwerking zich niet beperken tot de OV-bedrijven onderling. Er zal ook samenwerking gezocht worden met partijen die de aansluiting tussen collectief en individueel vervoer verzorgen of faciliteren. Partnerships met andere mobiliteitsbedrijven zijn noodzakelijk. Daarnaast is samenwerking met de overheden als opdrachtgevers van de vervoersbedrijven en beheerders van vastgoed en openbare ruimte nodig, en uiteraard met bedrijven en instellingen om het gebruik van OV door hun werknemers te stimuleren. Aparte aandacht is nodig voor onderwijsinstellingen om te kijken of er meer ‘sturing’ mogelijk is op het vervoer van studenten en scholieren.

*“Met veel plezier ben ik vorig jaar in dit traject gestapt, omdat ik geloof dat samenwerking tussen vervoerbedrijven en overheden leidt tot een beter geïntegreerd ov-product. Ook vind ik het bijzonder dat dit initiatief uitgaat van samen kansen benutten met als doel het ov beter af te stemmen op de behoeften van de reizigers. Dit boekje verwoordt heel goed dat er kansen liggen om dit doel met elkaar te realiseren, aan de hand van concrete maatregelen. Zaak is nu om met dezelfde inzet en energie die kansen in te koppelen. Ik wil ROVER bedanken voor het genomen initiatief.”* Jeroen Fukken, Ministerie van Infrastructuur en Milieu



## 5. Afspraken over samenwerking

Dit initiatief is niet alleen gestart om een sectorbrede visie te ontwikkelen, maar ook om direct eerste concrete stappen te zetten om beter aan te sluiten bij de wensen van de reiziger. De deelnemende partijen hebben zich verbonden aan 15 initiatieven voor samenwerking, die hierna nader worden beschreven en in de bijlage verder zijn uitgewerkt. Van de 15 initiatieven zijn er 11 concrete voorstellen die zorgen voor een directe verbetering voor de reizigers. De overige 4 initiatieven hebben betrekking op de noodzakelijke organisatorische voorwaarden om samenwerking te laten slagen. De 11 concrete initiatieven komen in deze paragraaf aan de orde, de 4 randvoorwaardelijke initiatieven in paragraaf 6. De 11 concrete initiatieven hebben betrekking op de volgende zes thema's:

- 1 Optimalisatie van OV-netwerken
- 2 Verbeteren van het OV-netwerk voor de 'first-mile' en 'last-mile' van de reiziger
- 3 Verbeteren van de reisinformatie
- 4 Verbeteren overstappunten
- 5 Vergroten van de sociale veiligheid
- 6 Gezamenlijk productaanbod.

Samenwerking op de bovenstaande thema's over organisatiegrenzen heen levert het meeste maatschappelijk rendement op. De 11 geselecteerde initiatieven zijn daarbij de eerste concrete stappen in de samenwerking. Sommige initiatieven hebben de vorm van een pilot, zodat een idee kan worden uitgetoetst en eventueel aangescherpt, met als uitgangspunt dat deze bij succes in het hele land wordt geïmplementeerd. Andere initiatieven zijn eerste bouwstenen die in de komende jaren zullen worden aangevuld met nieuwe voorstellen.

Het benoemen en uitvoeren van de geselecteerde projecten maakt duidelijk dat het de betrokken partijen serieus is om grote stappen in de samenwerking te zetten. Het is daarmee ook een lakmoesproef waar de reizigers de initiatiefnemers op kunnen gaan beoordelen. Naast de geselecteerde samenwerkingsprojecten zullen partijen ieder voor zich werken aan verbeteringen binnen de eigen organisatie. Deze 'stand-alone' verbeteringen binnen concessies of vervoerbedrijven zijn broodnodig, maar vallen buiten de scope van dit initiatief.



*“Nederland is een dichtbevolkt land. Als sector moet je de ambitie hebben om het beste openbaar vervoer ter wereld te bieden. We moeten onszelf voortdurend blijven ontwikkelen, verbeteren en spiegelen aan anderen. De afgelopen jaren lag de focus te weinig op de reiziger, dat moet anders. Samenwerking met andere ov-bedrijven, reizigers en belangenverenigingen en andere betrokkenen is een absolute must om de steeds kritisch wordende reiziger het OV te krijgen en te houden.”*  
Bart Schmeink, GVB

### 5.1 Optimalisatie van OV-netwerken


In regio's waar verschillende vervoerders actief zijn ontbreekt het nog te vaak aan een goede afstemming van het aanbod. Voor reizigers resulteert dat bijvoorbeeld in slechte aansluitingen en lange wachttijden op overstappunten. Een goede afstemming van aankomst- en vertrektijden tussen vervoerders is daarom een eerste vereiste. De initiatiefgroep spreekt ook de wil uit dat er verdergaande stappen worden gezet in de optimalisatie van de OV-netwerken. Het vervoersconcept dat de initiatiefgroep voorstaat is om parallelle trein- en busverbindingen te vervangen door een vervoersmodel waarbij de bussen het treinvervoer voeden. Dit betekent dat bussen kortere routes in hoge frequentie rijden naar regionale stations. Zij sluiten aan op treinverbindingen met een hoge frequentie die reizigers naar de grotere overstappunten

vervoeren.

Het doel is om zo OV-reizigers beter te bedienen en nieuwe klanten te trekken. Dit werkt alleen bij een voldoende hoge frequentie. De ervaring leert dat dit een belangrijke succesfactor voor het OV is. In stedelijke gebieden dient de frequentie minimaal 4 keer per uur te zijn, daarbuiten minimaal 2 maal per uur. De toepassing van integrale netwerken is met succes toegepast in enkele regionale multimodale concessies, waarbij sprake is van een een-op-een relatie tussen concessieverlener en vervoerder.

De initiatiefgroep wil dat dit concept nu ook wordt toegepast in regio's waarbij twee of meer vervoerders actief zijn. Er is hiertoe een pilot in Noord Nederland geselecteerd waarbij het bus- en treinvervoer in de regio wordt geoptimaliseerd. De initiatiefgroep wil aan de hand van ervaringen uit deze pilots het model met integrale netwerken verder uitrollen over het land. Dit zal maatwerk per regio vergen op basis van gedetailleerde en actuele inzichten in de reizigersstromen door de hele keten heen. Optimalisering van de netwerken vraagt om nieuwe contractvormen en het anders structureren van de financiering. In paragraaf 6 wordt dit nader uitgewerkt.

### 1. Pilot Noord Nederland

In de provincies Groningen, Drenthe en Friesland gaan de vervoerders Arriva, NS en  buzz het OV-aanbod op elkaar afstemmen met een integraal netwerk. Vervoerders zullen hiervoor samen met de concessieverleners (provincies Groningen, Drenthe en Friesland) een ontwerp maken, inclusief afspraken over tarieven en communicatie. Verkenning vindt plaats in de eerste helft van 2013, daarna uitwerking. Invoering met dienstregeling 2014.

*Betekenis voor de reiziger: sneller en frequenter OV.*

### 5.2 'First-mile' en 'last-mile' aan het OV-netwerk toevoegen

Ondanks het fijnmazige OV-netwerk zijn er nog altijd gebieden die niet goed ontsloten zijn voor het openbaar vervoer. Voor de reiziger vormt met name de 'last-mile' naar de plek van zijn bestemming vaak een bottleneck voor het gebruik van het OV. Omgekeerd (van het vertrekadres van de reiziger naar de eerste OV-halte of station op zijn route) geldt dat in mindere mate, omdat reizigers die vanuit huis vertrekken veelal gebruikmaken van hun eigen fiets.

Parkeervoorzieningen voor fietsen zijn echter bij grote knooppunten een belangrijke bottleneck. Het probleem van de 'first-mile' en de 'last-mile' beperkt zich niet alleen tot het platteland, ook in stedelijke gebieden zijn er 'witte vlekken'. Deze witte vlekken willen wij met een gericht aanbod opvullen. Dit kan met meer kleinschalige vormen van collectief vervoer, maar het kan ook in combinatie met vormen van individueel vervoer. Om de benadering uit te werken en te testen zullen pilots in de stadsregio Rotterdam en in een landelijk gebied worden uitgevoerd.



*"De reiziger wil gewoon van A naar B. Daarom is deze samenwerking zo belangrijk. We moeten nu samen zoeken naar nieuwe verbindingen. Praten is leuk maar het nu daadwerkelijk gaan doen is nog veel belangrijker"*

Marjan Minnesma, Urgenda

## 2. Pilot 'first-mile'/'last-mile' Rotterdam

In de stadsregio Rotterdam zal voor nader te bepalen gebieden het aanbod voor de first-mile, en daarmee ook de last-mile, verder worden ontwikkeld. Daarbij wordt gekeken naar vormen van collectief vervoer (deel scooter, deeltaxi, wijkbus et cetera) en individueel vervoer ((OV)-fiets, deelauto, Greenwheels/Connectcar, Tuk Tuk Company, et cetera). Voor individueel vervoer zal daarbij ook gekeken worden naar de parkeervoorzieningen voor fiets en auto. De stadsregio Rotterdam en de RET nemen het initiatief voor deze pilot. Zij gaan in gesprek met andere partners. In 2013 worden de business cases uitgewerkt en wordt gestart met de uitvoering. *Resultaat voor de reiziger: beter toegang tot OV.*

## 3. Pilot 'first-mile'/'last-mile' rurale gebieden

De initiatiefgroep zal bevorderen dat de provincies als concessieverleners in gesprek gaan om een pilot te initiëren in de rurale gebieden. Indien er succesvolle formules worden gevonden voor de first- en last-mile dan biedt dit ruimte om kritisch te kijken naar de invulling van het collectieve vervoer op 'dunne' lijnen. Grote lege bussen zijn niet alleen inefficiënt, zij zijn ook schadelijk voor het imago van het OV. Hierbij zal gekeken worden naar onder meer deelfiets, deelauto en deelbus-concepten waarbij mensen uit de straat of wijk zelf hun vervoer organiseren. Dit in combinatie met doelgroepenvervoer voor mensen die om allerlei redenen niet meer zelf kunnen rijden. *Resultaat voor de reiziger: beter toegang tot OV.*

### 5.3 Verbeteren reisinformatie

Goede reisinformatie is essentieel voor reizigers. Nu mobiele telefoons een vast onderdeel zijn geworden van het dagelijks leven, is de informatiebehoefte veranderd en worden er nieuwe eisen aan reisinformatie gesteld. De betrouwbaarheid van de reisinformatie tijdens de reis is afhankelijk van de actualiteit van de gegevens. De reiziger wil in elke situatie de mogelijkheid hebben om te zien wat zijn opties zijn: bij vertragingen, verstoringen of uitval van vervoer moet een andere vervolgreis met het OV gepland kunnen worden. Daarbij wil de reiziger niet gebonden zijn aan één vervoerder. Aangezien veel reizigers ook gebruik maken van andere vervoersmodaliteiten zijn die aansluitingen ook van belang. Denk bijvoorbeeld aan beschikbaarheid van P&R-terreinen, Greenwheels-auto's en OV-fietsen. Het is in het belang van alle vervoerders om betrouwbare reisinformatie te verstrekken.

*"Alleen in samenspel slagen we erin het Nederlandse spoor nog beter en betrouwbaarder te maken. ProRail zet zich hier voor de volle honderd procent voor in." Marion Gout, ProRail*



In de afgelopen jaren hebben zich grote veranderingen in de informatievoorziening in het OV voorgedaan. Er zijn verschillende initiatieven vanuit verschillende gezichtspunten genomen, maar nog niet alle vervoerders zijn in staat actuele data aan te leveren. Het is van belang om de architectuur van de informatievoorziening in het OV en in het bijzonder van de gegevens goed vorm te geven. Hierbij moet aandacht geschonken worden aan de informatiebehoeften van verschillende reizigers op verschillende momenten van de reis. In het kader van de Nationale Data Openbaar Vervoer (ND-OV) wordt gewerkt aan verbetering van de beschikbaarheid van actuele reisinformatie. Teneinde de aansluiting met de auto te verbeteren zijn er door de initiatiefgroep nog twee aanvullende initiatieven genomen. Deze betreffen de informatievoorziening op P&R-terreinen en de verdere ontwikkeling van de website Filewissel.



#### 4. Verbeteren vindbaarheid P+R-terreinen

De ANWB, NS en 9292 gaan samenwerken om de P+R-terreinen beter te ontsluiten. Op landelijk niveau wordt de kwaliteit van de informatie over P&R-terreinen op websites en mobiele applicaties sterk verbeterd. Op regionaal niveau worden pilots gestart, opdat door betere bewegwijzering, via informatiekanaal en -systemen (apps) en door marketing en communicatie, de betreffende P&R-terreinen beter vindbaar worden voor de reizigers. In de eerste helft van 2013 zijn de verbeteringen van de websites en applicaties een feit, de pilots starten in de loop van 2013. Dit initiatief is onderdeel van het Actieplan 'Groei op het spoor' dat op initiatief van het ministerie van Verkeer en Waterstaat tot stand is gekomen. De initiatiefgroep steunt de voorstellen en wil er een verdere versnelling aan geven.

*Resultaat voor de reiziger:* betere aansluiting auto-OV.

#### 5.4 Verbeteren overstappunten

Uit onderzoek blijkt dat veel reizigers het overstappen van de ene vervoersmodaliteit naar de andere als ondoorzichtig, onaangenaam en te vaak als onveilig ervaren. De initiatiefgroep wil dat veranderen. Reizigers moeten bij overstappunten niet hoeven speuren naar hoe de reis vervolgd moet worden. De routing en aanwezige informatie dienen reizigers als vanzelf naar hun vervolgstap te brengen. Daarbij moeten reizigers bij overstappunten niet langs plekken hoeven te komen die onaangenaam voelen. Dat betekent dat er ook gekeken moet worden naar de omgeving van het station. Bij overstappunten hoort soms ook wachten. Dat wachten dient in een prettige en veilige sfeer te geschieden en moet, voor wie dat wil, productief kunnen zijn voor bijvoorbeeld werk of ontspanning.



*“Wij vinden het belangrijk om te weten wat de ervaringen zijn van onze reizigers. Klantreacties zien wij als een inspiratiebron om nog beter te kunnen inspelen op innovatieve en duurzame vervoeroplossingen, waardoor wij het comfort en veiligheid voor de reiziger steeds verder kunnen optimaliseren.”*

Anne Hettinga, Arriva

De initiatiefgroep stelt voor dat formules voor overstappunten worden ontwikkeld, waarin minimumeisen vanuit het perspectief van de reizigers worden vastgelegd. De initiatiefgroep ondersteunt in het kader van de verbetering van de overstappunten ook de upgrading van P&R-terreinen.

#### 5. Doorontwikkeling Filewissel

De NS en TomTom hebben in november 2012 de website [www.filewissel.nl](http://www.filewissel.nl) gelanceerd. Met de filewissel kan de reiziger real-time beoordelen of het op dat moment sneller is om met de auto of met het OV naar zijn plek van bestemming te reizen. De initiatiefgroep wil bevorderen dat dit instrument wordt uitgebouwd voor de gehele OV-keten en als app beschikbaar wordt gesteld. In het voorjaar van 2013 wordt gestart met de uitvoering van het voorstel.

*Resultaat voor de reiziger:* betere informatie over mobiliteitskeuze.

## 6. Ontwikkelen formules voor overstappunten

In de te ontwikkelen formules wordt onderscheid gemaakt naar soorten overstappunten: van een eenvoudig busstation tot een grootstedelijk station. Per formule wordt een programma van eisen vastgesteld waaraan de overstappunten zullen voldoen. Dit zal in samenwerking tussen vervoerders, concessieverleners en Rover worden ontwikkeld. Daarbij zal gebruik worden gemaakt van de kennis bij ProRail, NS Stations en KpVV. Verder zal samenwerking worden gezocht met de eigenaren van het vastgoed en de gemeenten als beheerder van de openbare ruimte bij overstappunten. Het is van belang om daarbij eigenaarschap en governance te regelen. Sociale veiligheid is onderdeel van de formule. De formules worden in het eerste half jaar van 2013 ontwikkeld en getest, waarna een programma voor uitrol zal worden vastgesteld.  
*Resultaat voor de reiziger: sneller en gemakkelijker de weg vinden in het OV.*

## 7. Upgrading P+R-terreinen

Op initiatief van de ANWB en OV-Bureau Randstad worden P+R Plus-terreinen ontwikkeld in metropoolgebieden. Het zijn terreinen aan de invalswegen van de metropool waar de overstap tussen OV en auto gemakkelijk kan worden gemaakt. Met aangepaste bewegwijzering, (her)inrichting van de terreinen en aansluiting op de OV-reisinformatie wordt het voor (auto)mobilisten gemakkelijker gemaakt om gebruik te maken van het OV. Vervoerders, overheden, 9292, Rijkswaterstaat en beheerders van P+R-parken zijn ketenpartners. Er wordt in 2013 gestart met de inrichting van Rotterdam Alexander als pilotproject. Daarna volgt een verdere uitrol.  
*Resultaat voor de reiziger: betere aansluiting auto-OV.*

### 5.5 Vergroten van sociale veiligheid

Het verbeteren van de sociale veiligheid is voor de reizigers en het personeel een belangrijke prioriteit. Ook voor de beeldvorming van het openbaar vervoer is veiligheid essentieel. Het gevoel van veiligheid bestaat voor een belangrijk deel niet alleen uit objectieve waarnemingen (incidenten) maar ook uit beleving. Het is van belang dat reizigers zich prettig voelen tijdens hun reis van deur tot deur. De initiatiefgroep denkt dat de ontwikkeling van formules voor overstappunten (initiatief 7) een belangrijke verbetering kan betekenen voor de beleving van de reiziger en daarmee ook voor de sociale veiligheid.

*“Gastheerschap als middel om onveiligheid tegen te gaan.” Theo Vegter, Connexion*



Sociale veiligheid in het OV is natuurlijk een verantwoordelijkheid van concessieverleners en vervoerders gezamenlijk, maar niet alleen van hen. Een goede samenwerking met alle verantwoordelijke instanties (scholen, maatschappelijke organisaties, politie, OM, gemeenten, etc.) is noodzakelijk voor een effectieve aanpak. De concessieverleners en vervoerders zijn het erover eens dat sociale veiligheid dan ook geen onderwerp is voor concurrentie. In het Convenant sociale veiligheid OV is om die reden opgenomen dat sociale veiligheid geen onderdeel is van de aanbesteding van concessie. In de G3-stadsregio's gebeurt dit al langer. Dit maakt het ook mogelijk om over concessiegebieden heen met elkaar samen te werken, hetgeen bijvoorbeeld het geval is in de stadsregio Rotterdam. Vraag is wel waar en hoe afspraken worden gemaakt over de inzet van een optimaal pakket van maatregelen (zoals menselijk toezicht en technische maatregelen) en de financiering hiervan om de sociale veiligheid voor reizigers te verbeteren. Vervoerders doen al veel om bijvoorbeeld medewerkers op te leiden in het 'gastheerschap' zodat reizigers zich prettiger voelen. Om zogenoemde 'hotspotproblematiek' in brede zin aan te pakken, is afstemming met bijvoorbeeld politie en gemeentelijk toezicht essentieel. Niet ieder concessiegebied kent dezelfde problematiek. Daarom is ruimte voor maatwerk noodzakelijk om rekening te houden met de kenmerken van een concessiegebied. Dat betekent dat de maatregelen informatie- en risicogestuurd worden ingezet. De initiatiefgroep stelt voor dat periodiek voor ieder concessiegebied een veiligheidsscan plaatsvindt op basis waarvan per gebied door alle betrokkenen een juiste maatwerk-aanpak kan worden gekozen. Daartoe zal het KpVV een methodiek voor een veiligheidsscan en samenwerkingsaanpak ontwikkelen. Partijen verbinden zich om, wanneer een veiligheidsscan is uitgevoerd, gezamenlijk hieruit conclusies te trekken op basis waarvan een actieplan kan volgen, en deze op te nemen in het bestek van de aanbestedingen.

De methodiek kan onder andere worden gebaseerd op ervaringen bij de politie, waar deze met veel succes wordt toegepast, en op de ervaringen van de stadsregio's. Zo werkt men in de Rotterdamse regio met een dergelijke veiligheidsscan voor het OV op basis waarvan de RET al jaren een succesvol 'Veiligheidsconvenant' heeft gesloten met politie en OM.

## **8. Ontwikkelen methodiek Veiligheidsscan & Veiligheidsmatrix**

Een gemeenschappelijke en integrale aanpak van sociale veiligheidsproblemen door de betrokken partijen biedt de beste kans op duurzaam succes. Daarom wordt een methodiek ontwikkeld aan de hand waarvan:

- Inzichtelijk kan worden gemaakt waar veiligheidsproblematiek zich voordoet en wat deze precies inhoudt, door middel van het uitvoeren van een scan door de concessieverlener. Uit die scan blijkt met welke partijen samenwerking nuttig en nodig is. Denk hierbij bijvoorbeeld aan scholen en sportverenigingen.
- Samenwerking tussen betrokken partijen kan worden vormgegeven door middel van een methodiek Veiligheidsmatrix, waarbij concrete afspraken tussen partners worden gemaakt over de aanpak, verantwoordelijkheden en monitoring.

Het KpVV zal in de eerste helft van 2013 het instrument uitwerken, waarna het instrument in enkele regio's wordt getest.

*Resultaat voor de reiziger: OV prettiger en veiliger.*

## **5.6 Gezamenlijke producten**

Elk OV-bedrijf en elke decentrale overheid heeft een eigen aanbod voor haar klanten. Kortingskaarten, trajectkaarten en abonnementen zijn bij elke decentrale overheid of vervoerder weer anders. Voor reizigers die gebruik maken van verschillende vervoerders is de aansluiting tussen de arrangementen problematisch. De deelnemende partijen aan de initiatiefgroep willen een meer overzichtelijk aanbod voor de OV-reizigers.

## 9. Menukaart

Om een meer overzichtelijk aanbod voor reizigers te realiseren, wordt een landelijk samenhangend aanbod van producten en tarieven (een 'menukaart') ontwikkeld in onderlinge samenwerking tussen overheden en vervoerders, voor zowel landelijk spoorvervoer als voor decentraal trein-, bus-, tram-, en metrovervoer. Afsproken is om dit in het kader van het ROVB uit te werken. De initiatiefgroep wil in 2013 het landelijke samenhangende aanbod stimuleren, zodat in 2014 gestart kan worden met de invoering. De invoering zal gefaseerd geschieden. *Resultaat voor de reiziger: overzichtelijker productaanbod.*

In de eerste helft van 2013 worden eerste concrete stappen ondernomen. Allereerst wordt een gezamenlijk actie-aanbod van vervoersbedrijven georganiseerd. Bij de vergelijkbare actiekaart voor alleen het spoor in 2012 zijn 1,2 miljoen kaarten verkocht. Daarnaast wordt gewerkt aan de introductie van een OV Business card. Als dit slaagt dan is dit concept van 'postpaid' reizen ook bruikbaar voor andere doelgroepen. In de eerste helft van 2013 zullen meer concrete gezamenlijk initiatieven worden ontwikkeld. Daarbij kan gedacht worden aan gratis kennis laten maken met het OV door middel van probeerkaarten en sectorbrede campagnes voor het bevorderen van het gebruik van het OV. Voor gezamenlijke initiatieven zijn onder meer afspraken nodig tussen vervoerders over informatievoorziening en verdeling van kosten en opbrengsten.

## 10. Gezamenlijk actie-aanbod OV-bedrijven

Vervoersbedrijven houden periodiek acties om nieuwe reizigers voor het OV aan te trekken. De OV-bedrijven doen dit ieder voor zich. De OV-bedrijven gaan vanaf nu waar mogelijk en nuttig gezamenlijk landelijke voordeelacties aanbieden om nieuwe klanten te trekken. De eerste voordeelactie is in de eerste helft van 2013.

*Resultaat voor de reiziger: nieuwe reizigers verleiden tot het OV.*

## 11. Gezamenlijk aanbod voor de zakelijke reiziger

Op dit moment hebben NS, RE, HTM en GVB een gezamenlijk aanbod voor de zakelijke reiziger op basis van de NS Business Kaart. De samenwerking zal mogelijk worden uitgebreid richting de overige vervoersbedrijven, zodat een OV Business Kaart ontstaat. De OV Business Kaart is een vorm van post-paid reizen met korting in de daluren en kent een aansluiting op aanvullende diensten zoals de OV-fiets en Greenwheels. Het streven is de OV Business Kaart in 2013 beschikbaar te stellen.

*Resultaat voor de reiziger: aantrekkelijker aanbod voor frequent gebruik door specifieke groepen reizigers.*

*"Omdat HTM al 150 jaar aan OV doet, weet het als geen ander dat het lot van het OV in de eerste plaats door de reiziger wordt bepaald, en dat de toekomst voor HTM een toekomst van beter en completer OV moet zijn. Minder grenzen tussen concessies, meer concessie overstijgende voorwaarden en groter reis en betaal gemak zijn cruciaal voor mobiliteit en leefbaarheid van ons land. Dit initiatief is daartoe een eerste en toe te juichen stap."*

Dirk Leclercq, HTM





## 6. Randvoorwaarden bij samenwerking

Samenwerking tussen overheden en vervoersbedrijven is nodig om 'sneller en beter, van deur tot deur' voor de reiziger te kunnen realiseren. Samenwerking is ook nodig om de gewenste 20% groei te realiseren. Om dit waar te maken is innovatie nodig. Niet alleen in producten en diensten, maar ook in manieren van werken. De vervoersbedrijven zijn daar binnen de eigen organisatie zelf verantwoordelijk voor, maar hebben samen met de overheden een gezamenlijke verantwoordelijkheid als het gaat om het effectief organiseren van de interfaces. Interfaces hebben betrekking op de overlap in activiteiten en verantwoordelijkheden tussen vervoersbedrijven en overheden. Bij de overheden hebben de interfaces betrekking op verschillende rollen, waaronder die van concessieverlener en wegbeheerder. Ook de afstemming van mobiliteitsbeleid en ruimtelijke ordeningsbeleid is van belang. Een belangrijke doelstelling van samenwerking is het ruimte maken voor gezamenlijk ondernemerschap van de vervoersbedrijven en de overheden. Onderdeel daarvan is het ontwikkelen van vormen van alliantievorming, waarbij het ook gaat om het aanboren van andere financieringsbronnen.

Om te komen tot effectieve samenwerking worden door de initiatiefgroep de volgende initiatieven genomen:

- ontwikkeling van een modelconcessie
- ontwikkeling van spelregels voor geïntegreerde business cases
- bundeling van opdrachtgeverschap
- oplossen belemmeringen in de ordening.

### 12. Ontwikkeling van modelconcessie

Vervoerders en overheden ervaren in toenemende mate problemen in de contractering, met name bij aanbesteding van concessies. De huidige bestekken en contracten worden als te weinig flexibel ervaren en prikkelen onvoldoende tot innovatie in aanloop naar en lopende de concessie. De juridificering in de contractvorming heeft aan beide kanten geleid tot risicomijdend gedrag. De vervoerders en overheden willen dit doorbreken. Vereenvoudiging, flexibiliteit en innovatie in de contractvorming is nodig om met het OV stappen vooruit te zetten. De initiatiefgroep zal in samenwerking met het KpVV een modelbestek ontwikkelen voor aanbesteding van concessies waarin innovatie wordt gestimuleerd en flexibiliteit wordt ingebouwd om op nieuwe ontwikkelingen in te spelen en meer efficiëntie te bereiken. In het contract komt de nadruk te liggen op het beoordelen op basis van prestatie-indicatoren op basis van output. Tevens zullen in het nieuwe contract de risico's worden benoemd en afspraken worden gemaakt over de financiële consequenties daarvan. In het voorjaar van 2013 worden de ingrediënten van de modelconcessie opgeleverd, waarna het in het tweede kwartaal van 2013 juridisch wordt uitgewerkt. De initiatiefgroep zal zich daarna inzetten om politieke draagkracht te realiseren voor toepassing van deze nieuwe contracten en vormen van samenwerking.

*Resultaat voor de reiziger: betere prestaties OV.*

### **13. Ontwikkeling van spelregels voor geïntegreerde business cases**

Tevens dienen de opdrachtgevers en opdrachtnemers gefaciliteerd te worden bij het maken van zakelijke afspraken in de samenwerking. Dit is tot dusver een belangrijke blokkade bij het aangaan van praktische vormen van samenwerking. Veel samenwerkingsprojecten zonder nadere afspraken zorgen voor een scheve verdeling van kosten en opbrengsten. Dit blokkeert onnodig samenwerkingsovereenkomsten.

De initiatiefgroep stelt spelregels op voor samenwerking, waarbij het maatschappelijke rendement van een gezamenlijke business case groter is dan de afzonderlijke business cases. Met behulp van de spelregels voor vervoersbedrijven en overheden kunnen gezamenlijke activiteiten met een positieve business-case worden doorgezet. De spelregels worden ontwikkeld op basis van de concrete ervaringen met onder meer de pilots voor optimalisering van de netwerken. In de eerste helft van 2013 komen spelregels beschikbaar. In de bijlage is een eerste aanzet voor de spelregels opgenomen.

*Resultaat voor de reiziger:* meer en beter aanbod OV.

### **14. Bundeling van opdrachtgeverschap**

De reizigers ervaren een ander probleem. Aan de grenzen van de concessiegebieden zijn er te vaak geen doorgaande lijnen en zijn de aansluitingen slecht. Ook het in- en uitchecken bij wisseling van vervoerder is niet altijd zonder problemen. Dit levert gedoe op voor de reiziger. De initiatiefgroep wil bundeling van opdrachtgeverschap bevorderen om te zorgen dat er voor de reiziger minder 'grensproblemen' zijn en er meer uniformiteit in de dienstverlening is. Bundeling van opdrachtgeverschap betekent niet automatisch dat de concessies zelf groter worden. Voor het vaststellen van de omvang en de inhoud van de te gunnen kavels blijft regionaal maatwerk nodig. Bundeling van opdrachtgeverschap zorgt niet alleen voor een betere afstemming tussen concessiegebieden, het draagt ook bij tot een verdere verbetering van de kwaliteit van het opdrachtgeverschap. Dit sluit aan bij ontwikkelingen die al zichtbaar zijn. De provincies Groningen en Drenthe hebben samen met de gemeente Groningen een gezamenlijk OV-Bureau, de provincies Overijssel, Gelderland en Flevoland werken steeds meer samen, evenals de stadsregio's Rotterdam en Haaglanden in de Zuid Metropool. Onderdeel daarvan is het zorgdragen voor een betere onderlinge afstemming tussen de concessies, zowel onderling op regionaal niveau als met de concessies op nationaal niveau.

*Resultaat voor de reiziger:* betere afstemming binnen OV en met andere modaliteiten.

### **15. Oplossen belemmeringen in de ordening**

De initiatiefgroep heeft op een systematische wijze in beeld gebracht welke praktische problemen op welk niveau spelen bij samenwerking in de OV-sector en welke oplossingen daarbij passen. Uit het overzicht blijkt dat de optimale oplossing per probleem verschillend is (zie bijlage). Soms volstaan spelregels, in andere gevallen is een arbitragestructuur nodig of aanpassing van de regelgeving. De initiatiefgroep wil een initiërende, faciliterende en signalerende rol blijven vervullen om structurele problemen in de samenwerking op te lossen. Daarbij hanteert de initiatiefgroep twee uitgangspunten. Het eerste uitgangspunt is dat bij samenwerking in de OV-sector partijen 'krijgen wat hen toekomt' op grond van geleverde prestaties of gelopen risico's. Het tweede uitgangspunt is dat daar waar mogelijk gezamenlijke afspraken op vrijwillige basis tot stand komen. Een voorwaarde hiervoor is commitment en coöperatief gedrag van alle partijen. De initiatiefgroep neemt zich voor dat in het vervolg van haar werkzaamheden blijvend te borgen. Dit betekent dat bij structurele organisatorische problemen de initiatiefgroep spelregels voor partijen kan aanreiken. Dit is een voorbeeld van de faciliterende rol die de initiatiefgroep kan vervullen. Indien dit niet volstaat kan de initiatiefgroep richting verantwoordelijke instanties adviseren dat het betreffende probleem in de concessie of in de wet- en regelgeving wordt opgelost. Het ministerie heeft toegezegd mee te werken aan het wegnemen van aangereikte belemmeringen in de regelgeving.

*Resultaat voor de reiziger:* beter aanbod OV.

## 7. Financiering

Vergroting van het marktaandeel van het OV kan alleen als er ook geïnvesteerd wordt. Investerings kunnen zich daarbij niet beperken tot het oplossen in knelpunten in de vorm van aanleg van meer infrastructuur. De investeringen dienen zich ook te richten op kwaliteit en veiligheid en voorzieningen die de ketenbenadering mogelijk maken. Denk bij het laatste aan extra voorzieningen bij stations voor het parkeren van fietsen en meer plekken voor deelauto's et cetera. Het ligt voor de hand om dat type investeringen meer samen met private partijen te doen in alliantievorming, waarbij gekeken wordt naar de mogelijkheden van toepassing van PPS-constructies. Vraag is steeds op welke wijze een geïnvesteerde euro het meest bijdraagt aan een beter ketenaanbod voor de reiziger, in plaats van optimalisatie per organisatie na te streven. De OV-sector ontkomt er niet aan om daarbij kritisch te kijken naar de financiering van het OV op langere termijn. Het huidige OV is te afhankelijk van publieke middelen. Van de 5 miljard omzet in het OV komt 2,2 miljard uit publieke middelen. Daarnaast investeren overheden jaarlijks 2 miljard euro in de railinfrastructuur (zie bijlage). Daarnaast wordt door decentrale overheden ook nog geïnvesteerd in busbanen, haltes, reisinformatie en dergelijke. De gewenste groei vraagt dus beslist om meer private financiering, bijvoorbeeld door bedrijven te betrekken in uitvoering van mobiliteitsplannen met OV daarin.

Tegelijkertijd zullen vervoerders scherp gaan kijken hoe de efficiency verder verbeterd kan worden door onder meer kritisch te kijken naar de lijnvoering en het in te zetten materieel. Beter OV-prestaties per euro subsidie is hierbij het doel. Uitgangspunt voor efficiencywinst zal gebruikt worden om het OV te verbeteren en daarmee nieuwe reizigers te trekken. Twintig procent meer reizigers betekent extra inkomsten voor de vervoerders. Daarbij is samenwerking met andere mobiliteitspartners geboden. Dit kan alleen bereikt worden met meer flexibiliteit in de concessies en het wegnemen van organisatorische belemmeringen voor samenwerking. De contracten tussen overheden en vervoerders zullen hier ruimte voor moeten bieden. Ook dient te worden gekeken naar mogelijkheden voor het verkrijgen van extra inkomsten uit aanvullende diensten, zoals bijvoorbeeld de verkoop in winkels gevestigd op bus- en treinstations. Schiphol boekt met een dergelijke benadering goede resultaten.

## 8. Uitvoering en monitoring afspraken

De initiatiefgroep heeft besloten om haar werkzaamheden in de komende jaren voort te zetten, waarbij zij vooral een initiërende en stimulerende rol in vernieuwing en samenwerking wil vervullen. Onderdeel van de werkzaamheden is het monitoren en verslag doen van concrete afspraken die zijn gemaakt.

# Initiatiefgroep 'Samen op reis'

