



# Bouwstenen voor een OV-herstelplan

ROVER

## Een herstelplan voor het OV

Reizigersvereniging Rover pleit ervoor het transitieplan van de OV-sector te laten fungeren als een herstelplan, gericht op de groei van het OV-gebruik. Het simpelweg snijden in de dienstregeling is een oplossing die binnen een aantal jaren niet lonend is. Op korte termijn kan het er toe leiden dat plaatsen onbereikbaar worden, wachttijden voor de reiziger te lang worden en dat we OV-medewerkers kwijt raken terwijl zij juist na de coronacrisis hard nodig zijn. Wanneer we na de crisis massaal de auto instappen, doen we grote stappen terug in leefbaarheid en bereikbaarheid. Nu het openbaar vervoer in zwaar weer verkeert, is het moment dan ook aangebroken om maatregelen te nemen die passen bij de noodzakelijke groei van het openbaar vervoer. Over een paar jaar moet het aandeel van het openbaar vervoer in de totale mobiliteitsmarkt zijn verdubbeld. Het is daarom van belang dat de reiziger weer terugkeert in het OV. Thuiswerken en onderwijs op afstand zullen ervoor zorgen dat er minder vaak gereisd wordt door huidige reizigers. Toch maakt dit wel een groei van het marktaandeel van het openbaar vervoer versneld mogelijk. De voorstellen van Rover zijn er dan ook op gericht de reizigers opnieuw te verwelkomen, nieuwe reizigers aan te trekken én het OV nog aantrekkelijker te maken zodat we de toekomst met vertrouwen tegemoet kunnen zien.

# De reiziger opnieuw verwelkomen

## Welkom terug aanbod

OV-reizigers hebben de adviezen van de Rijksoverheid zeer trouw opgevolgd. Velen hebben het OV gemeden. Nu is het tijd hen terug te winnen. Denk aan welkom terug kortingen en nieuwe abonnementen die beter aansluiten bij de nieuwe werkelijkheid van thuiswerken. Bestaande abonnees zijn de beste ambassadeurs. Zorg dus dat reizigers tevreden terugkeren en werf vrijwilligers als OV-ambassadeur om nieuwe reizigersgroepen aan te trekken.

## Nieuwe reizigers aantrekken

### Nieuwe reizigers, nieuwe kaartsoorten

Door thuiswerken en onderwijs op afstand wordt de dure tweede auto voor veel gezinnen overbodig. Dit is het moment deze mensen te verleiden om voor het OV te kiezen. Daarvoor moeten de beschikbare kaartsoorten wel aansluiten bij de wensen van deze nieuwe reizigers. Dat vraagt om bijvoorbeeld abonnementen die aantrekkelijk zijn wanneer in deeltijd naar het werk wordt gereisd.

### Introductie van nieuwe betaalmethoden versnellen

Betalen met de OV-chipkaart is nog steeds een grote drempel voor reizigers die weinig tot geen gebruik maken van het openbaar vervoer. Nieuwe methoden zoals betalen met de bankpas en mobiele telefoon nemen deze drempel weg. Zo kunnen nieuwe reizigers aangetrokken worden. Maak het mogelijk dat de bankpas als OV-betaalmiddel versneld wordt ingevoerd.

### Investeer in vrije busbanen

Betere doorstroming van bus en tram betekent lagere exploitatiekosten. Reizigers profiteren bovendien van een snellere reistijd. Wie de bus langs de

file ziet zoeven, zal eerder overstappen naar het OV. Door te investeren in nieuwe busroutes ontstaat een snel en duurzaam alternatief voor de auto. Dit trekt nieuwe reizigers. Minder opstoppingen op de wegen biedt kansen voor het omzetten van spitsstroken in busbanen.

### **Maak de OV-keten aantrekkelijker**

Extra geld betalen om over te stappen op een andere vervoerder, een trein die duurder is dan de bus die hetzelfde stuk rijdt. Het huidige tariefsysteem kent een aantal weeffouten die de prijs onduidelijk en oneerlijk kan maken. Door deze weeffouten juist nu te herstellen kunnen nieuwe groepen reizigers voor het OV worden gewonnen. Schaf daarom het dubbel opstaptarief af en verlaag het minimumtarief van NS naar het basistarief dat al geldt voor bus/tram/metro.

### **Versnel de agenda toegankelijkheid**

Alle bussen in Nederland zijn rolstoeltoegankelijk. Circa de helft van de bushaltes in Nederland voldoet echter nog niet aan de toegankelijkheidseisen. Realiseer de 100% toegankelijkheid nu versneld binnen een jaar. Zo kunnen eind 2021 alle bussen in Nederland gemakkelijk toegankelijk zijn voor rolstoelen, rollators en kinderwagens. Ook veel tramhaltes zijn nog niet toegankelijk. Aanpassing van haltes biedt werk voor veel MKB-bedrijven en maakt het OV aantrekkelijk voor nieuwe groepen reizigers. Maak afspraken met gemeenten om mensen die WMO-vervoer gebruiken te stimuleren te kiezen voor het OV als dit voor hen een goed alternatief is.

## **Met vertrouwen de toekomst in**

### **Spreiding schooltijden en kantoortijden**

Door de aangepaste schooltijden en meer thuiswerken is de grote drukte in de spits afgevlakt. Reizigers spreiden zich nu meer over de dag. Dat is fijn voor de reiziger want het maakt de reis comfortabeler. Het is ook fijn voor de vervoerder want het maakt efficiëntere inzet van personeel en materieel

mogelijk wanneer niet iedereen op hetzelfde moment reist. Maak afspraken met bedrijven, scholen en universiteiten om dit spreidingsbeleid en het vaker thuiswerken vol te houden. In de CAO's van Rijks-, provincie-, en gemeenteambtenaren kan de overheid het goede voorbeeld geven.

### **Faciliteer wandel- en fietsverkeer**

Tijdens de Coronacrisis zijn meer mensen gaan lopen en fietsen. Dit is goed voor de volksgezondheid en voor de leefbaarheid in de stad. Lopen, fietsen en OV zijn een sterke combinatie. Dit kan nog sterker worden met betere voet- en fietspaden rond OV-knooppunten en extra fietsstallingen bij deze knooppunten.

### **Versnel investeringen in OV-infrastructuur**

Het huidige lagere reizigersaantal biedt kansen om al geplande verbouwingsprojecten te versnellen. De hinder voor reizigers is nu beperkt en reizigers kunnen straks eerder de vruchten plukken van verbeteringen. OV-bedrijven moet ook bij komende concessies perspectief geboden worden om meer aantrekkelijke diensten te kunnen aanbieden. Door versneld te investeren in uitbreiding van het OV-netwerk voor de lange termijn kan worden gezorgd voor vergroting van de capaciteit, de aantrekkelijkheid en de rentabiliteit van het openbaar vervoer en voor extra banen in de bouw.

### **Financieringslast vervoerbedrijven verlagen**

Veel vervoerders zitten met een hoge financieringslast voor hun materieel. De overheid kan deze last verlagen door materieel op te kopen en terug te leasen. Dat maakt bovendien het verduurzamen van het wagenpark mogelijk op die plekken in het land waar dat nog nodig is. Daarmee worden de maatschappelijke doelen toch behaald. Ook kan de overheid investeringen in laadfaciliteiten voor elektrische bussen overnemen zodat deze niet drukken op de OV-bedrijven. Dit maakt toekomstige concessieverlening flexibeler omdat dan de infrastructuur in eigendom is van de overheid.