

16544

Prof. Dr. Dorgelolaan 50  
5613 AM EindhovenPostbus 2356  
5600 CJ Eindhoven

T 040 2358 600

F 040 2358 690

www.hermes.nl

Rocov Gelderland  
tav. het secretariaat  
Marga Klompélaan 18  
6532 SC Nijmegen

Datum 5 oktober 2021

Uw Kenmerk RG21-024

Ons Kenmerk u21.00554

Onderwerp Advies vervoerplan dr 2022 door het Rocov

Behandeld door

Doorkiesnummer

E-mail

Geachte heer Kruithof,

Hierbij reageren wij op uw brief van 24 september jl. met daarin uw "Advies inzake Vervoerplan 2022".

Wij hebben daarvoor gebruik gemaakt van de door u aangeleverde Adviestabel die puntsgewijs alle wijzigingen en uw reactie daarop beschrijft. Deze is in de bijlagen opgenomen. In onze reactie verwijzen wij met enige regelmaat naar opschalings-scenario's. Ook deze treft u aan in de bijlagen.

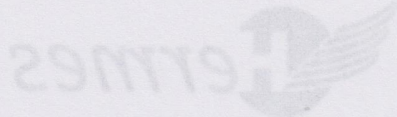
Derhalve vindt u in de bijlagen 3 bestanden:

- **2139 RG21-024a Adviestabel Vervoerplan 2022 + reactie Breng.docx** – met het advies van het ROCOV en onze reactie daarop.
- **2137\_def\_opschaling OV SAN (word)** – hierin beschrijven wij generiek en in woorden hoe wij verwachten op te schalen en welke marketingacties u kunt verwachten om bestaande en nieuwe reizigers weer naar het OV terug te brengen.
- **2137\_def\_opschaling OV SAN – per lijn (excel)** – hierin beschrijven wij per lijn hoe en wanneer (=bij welke herstelpercentage) we opschalen.

Hermes Openbaar Vervoer BV  
is een onderdeel  
van Hermes Groep NV

KvK Limburg Noord 13038457  
ING 65 18 54 725





Rocov Geleidend  
adv. het secretariaat  
Marga Klopélaan 18  
6525 SC Nijmegen

Datum: 5 oktober 2021  
Uw Kenmerk: RG21-024  
Onderwerp: Advies verspreiden de 2022 door het Rocov  
Behandeld door: W. Lieven  
Doorgaansnummer: 08 53356074  
E-mail: w.lieven@concordia.nl

Geachte heer Kniffler,  
Hierbij reageren wij op uw brief van 24 september 2021.

Regiodirecteur Transdev regio Zuidoost

Wij hebben daarvoor gebruik gemaakt van de door u aangeleverde Adviesbrief die u ons heeft toegezonden. Deze is in de bijlage opgenomen. In onze reactie verwijzen wij met enige regelmaat naar opschalingsscenario's. Ook deze heeft u aan in de bijlage.

Derhalve vindt u in de bijlage 3 bestanden:

- 2139 RG21-024 Adviesbrief Verspreiden 2022 + reactie Breng.docx – met het advies van het ROCOV en onze reactie daarop
- 2137\_def\_opschaling OV 2AH (word) – hierin beschrijven wij getuigen en in woorden hoe wij verwachten op te schalen en welke marketingacties u kunt verwachten om bestaande en nieuwe reizigers weer naar het OV terug te brengen.
- 2137\_def\_opschaling OV 2AH – per lijn (excel) – hierin beschrijven wij per lijn hoe en wanneer (=bij welke herstelpercentages) we opschalen.

Hermes Openbaar Vervoer B.V.  
is een onderdeel  
van Hermes Groep NV  
Kijk Limburg Noord 13038457  
103 65 18 54 139

## **“Berenschot: ov-sector raakt deel zakelijke reizigers kwijt**

Openbaar vervoerders moeten het vertrouwen van de reiziger herstellen en de verschuiving naar de auto zien te keren. Maar dan nog zal een deel van de zakelijke reizigers zijn afgehaakt, voorziet adviesbureau Berenschot.

### **In het kort**

- . Pandemie en het thuiswerken leiden tot veranderingen in het reizigersgedrag.
- . Volgens Berenschot haakt 20% van de zakelijke reizigers structureel af.
- . Dat heeft grote financiële gevolgen voor spoorvervoerders zoals de NS.

Nederlandse ov-bedrijven, en met name de NS, moeten er rekening mee houden dat een deel van de zakelijke reizigers niet meer terugkeert in de trein. De pandemie en het vele thuiswerken zullen namelijk leiden tot structurele veranderingen in het reizigersgedrag.

Dat stelt adviesbedrijf Berenschot na een uitgebreide rondgang in de sector. Consultants Kaj Mook en Jeroen Gemke spraken voor de zomer met een twaalfstal bedrijven en grote opdrachtgevers over wat het effect van de coronacrisis is op het openbaar vervoer in Nederland. De pandemie blijkt grote gevolgen te hebben, zowel operationeel als financieel. Op het dieptepunt van de crisis vervoerde de NS amper 10% van het normale aantal reizigers. Ook stadsvervoerders als GVB en HTM doken in de rode cijfers.

### **Minder vaak op kantoor**

‘Het zou zomaar kunnen dat 20% van de zakelijke reizigers structureel afhaakt’, zegt Mook. ‘Die groep kiest deels voor een andere manier van vervoer, zoals een auto. En door de opkomst van digitaal werken zij ook minder vaak op kantoor. Bij Berenschot verwachten we dat de dinsdag en de donderdag ‘kantoordagen’ gaan worden waarbij de spits nog drukker wordt dan deze voor corona was. Uit analyses van de maandcijfers in het ov zie je dat het herstel bij zakenreizigers trager verloopt dan de rest.’

Berenschot ziet daarnaast diverse verschuivingen in reisgedrag. Uit angst voor besmetting geven sommige mensen de voorkeur aan individueel reizen boven reizen met het ov. Een andere verschuiving is het gevolg van de trek uit de stad naar de periferie, waar de woningen goedkoper zijn en de omgeving groener is. Door deze trend reizen mensen minder vaak, maar wel over langere afstand. Daarnaast zal er in de rest van de week ook een verschuiving plaatsvinden van de spitsuren naar de rustigere daluren.



Datum 5 oktober 2021  
Kenmerk u21.00554  
Blad 4

Deze trends kunnen grote gevolgen hebben voor de ov-bedrijven. De zakelijke reiziger met zijn businesscard of jaartrajectkaart levert de sector van oudsher de hoogste marges op. Dat de recreatieve reiziger wél terugkeert, weegt daar niet tegenop.

Er heerst in de sector grote onzekerheid over de toekomst en of de vervoerscijfers ook op de langere termijn achterblijven bij die van 2019. Prognoses van vóór de coronacrisis zijn nagenoeg onbruikbaar, omdat deze zijn gebaseerd op traditioneel verplaatsingsgedrag dat naar alle waarschijnlijkheid niet meer terugkomt.

#### **Pandemie is geen kredietcrisis of 9/11**

Op korte termijn moeten vervoerders het vertrouwen van de reizigers in het openbaar vervoer herstellen en de verschuiving van ov naar auto zien om te keren. Maar Berenschot waarschuwt ook dat het effect van de coronacrisis niet te vergelijken is met de jaren van de kredietcrisis of de terroristische aanslagen op het WTC in New York. Dat waren tijdelijke dips.

Om te kunnen inspelen op het nieuwe werken, wordt veel flexibiliteit gevraagd van bestuurders. De onderzoekers van Berenschot hebben niet de indruk dat de hele sector alert reageert op de nieuwe werkelijkheid. 'Het besef is nog niet in alle boardrooms doorgedrongen. Flexibilisering van tarieven en abonnementsvormen op het spoor zie je nog maar sporadisch. De businesscard en de jaarkaarten zijn nog steeds de voornaamste dragers. Maar het standaardtarief stimuleert de reiziger niet om ook post-corona vaak gebruik te maken van trein of bus.'

De nieuwe ov-trends zullen het werk van de vervoerders veranderen. 'Ov-bedrijven zullen op de drukke dagen straks meer materieel moeten inzetten, op rustige minder. Dat doen ze nu niet. Ze doen als vervoerder elke werkdag vrijwel hetzelfde.'

#### **Financiële gevolgen**

De financiële gevolgen van de pandemie zijn volgens de onderzoekers groot. Ook al biedt de overheid de ov-bedrijven tot het najaar van 2022 een vangnet voor de tekorten, toch draaien de bedrijven zonder uitzondering verlies in 2020 en 2021. Mook: 'Ze teren flink in op hun reserves. Veel bestuurders vinden het lastig om hun kostprijs aan te passen. Dat geldt overigens voor het spoor- en streekvervoer meer dan voor het stadsvervoer.'

Wat kunnen de ov-bedrijven doen om financieel sterker te worden? 'Ze zouden de minder rendabele buslijnen kunnen reduceren en aanpassingen doen in de eigen organisatie. Dit is wel het moment om stappen te zetten.'

Berenschot ziet dat de huidige malaise ook kansen biedt. De spreiding van de reizigers over de dag kan beter. 'Overleg met onderwijsinstellingen over het later beginnen van de colleges was er al, nu moet het maatschappijbreed gebeuren. Durf ook minder treinen en bussen in te zetten in de spits als de reizigers aantallen in die uren lager liggen dan we gewend zijn.' "