

De Lijn

Actualisatie van de internationale benchmarkstudie openbaar vervoer ***Eindrapport***

Referentie GA14T68



Bron foto: De Lijn - jaarverslag 2012

Inhoudstafel

Inhoudstafel	3
Management-samenvatting	5
Leeswijzer	7
Regiobeschrijvingen	8
De selectie van vergelijkbare regio's	8
De basisregio in de benchmark: Vlaanderen	10
Regio 1: Zuid Nederland (Zuid-Holland, Noord-Brabant, Limburg)	15
Regio 2: Schotland	22
Regio 3: Nordrhein-Westfalen	28
Wijzigingen in de Europese regelgeving	38
De benchmarkindicatoren	40
H1: overheidsbijdrage voor het openbaar vervoer	41
H2: Eigen inkomsten van het openbaar vervoer	46
H3: Andere investeringen in infrastructuur	51
H4: Dienstverleningskilometers	55
H5: Leeftijd van de voertuigvloot	58
H6: Aantal dienstverleningskilometers per VTE	66
H7: Investeringen in veiligheid	69
H8: Uitgaven voor marketing en communicatie	74
H9: Kostendeckingsgraad	76
H10: Aantal reizigerskilometers per inwoner	82
H11: Bezettingsgraad openbaar vervoer	87
H12: Modal split	89
H13: Klantentevredenheid	95
Conclusies	101
Lijst van figuren	104

Lijst van bronnen	107
Appendix A Sleutel voor de berekeningswijze van het aantal reizigers	109

Management- samenvatting

In het kader van de voorbereiding van de huidige beheersovereenkomst liet het Departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse Overheid in 2009 een internationale benchmarkstudie uitvoeren van het openbaar vervoerbeleid in Vlaanderen. De resultaten van deze studie¹ werden toegelicht en besproken tijdens een gedachtewisseling in de commissie Mobiliteit van het Vlaamse Parlement² en een aantal indicatoren worden, alleszins voor Vlaanderen, sinds dan door De Lijn regelmatig geactualiseerd en gerapporteerd in het kader van de evaluatie van de huidige beheersovereenkomst.

In 2014 besliste De Lijn alle indicatoren voor Vlaanderen en de buitenlandse benchmarkregio's opnieuw te laten actualiseren. Dit kan input leveren voor de voorbereiding van de nieuwe beheersovereenkomst in 2015.

Tegelijkertijd is actualisatie van de benchmark ook nuttig om na te gaan welke de toekomstige tendensen zijn in het openbaar vervoerlandschap en om te leren hoe buitenlandse maatschappijen daarmee omgaan. De sector van het openbaar vervoer is om uiteenlopende redenen een sterk evoluerende sector. Sinds de vorige benchmarkoefening die in 2009 werd uitgevoerd zijn er volgende evoluties:

- Nieuwe Europese regelgeving (in voege sinds 3 december 2009) die aanleiding was voor aanpassingen in de regelgeving en de organisatiestructuur van het openbaar vervoer op regioniveau (vooral in Noordrijn-Westfalen maar ook in Zuid-Nederland). Opmerkelijk hierbij is dat binnen een regio verschillende marktmodellen en soorten vervoerscontracten vorm kregen en naast elkaar bestaan. Zowel publieke, private als gemengde exploitatie van bus, tram- en metrovervoer komt voor in de benchmarkregio's;
- Technologische evolutie: opkomst van alternatieve aandrijfliijnen (elektrisch, CNG, waterstof)
- Opkomst van sociale media en gebruik van apps voor vervoersplanning en reizigersinformatie. Gebruik van single ticketing, soms ook multimodaal (gecombineerd voor spoorvervoer en bus-, tram-, en metrovervoer (BTM).
- Druk op de financiering van het openbaar vervoersysteem door de precaire budgettaire situatie van verschillende overheidsinstanties ten gevolge van de financiële crisis maar ook door vervangingsinvesteringen die zich opdringen voor infrastructuur die zo'n 30-40 jaar geleden in gebruik werd genomen (bijvoorbeeld metrotunnels).

Deze evoluties worden ook weerspiegeld in de evolutie van de indicatoren.

In het algemeen stellen we vast dat de overheidsbijdrage per inwoner in alle regio's sinds 2009 ook in reële termen is gedaald en dat de tarieven van het openbaar vervoer in de meeste regio's sterker gestegen zijn dan de inflatie. De prestaties van

¹ U kan deze studie raadplegen op <http://www.mobielvlaanderen.be/studies/ov-benchmarkstudie/eindrapport.pdf>

² U kan het verslag van deze gedachtewisseling raadplegen op <http://docs.vlaamsparlement.be/docs/stukken/2009-2010/g456-1.pdf>

De Lijn liggen in lijn met de prestaties van buitenlandse vervoersbedrijven. De enige indicator met een sterke afwijking is de eigen inkomsten/inwoner. Dit is te wijten aan de verplichte lage tarieven voor openbaar vervoer in Vlaanderen ten opzichte van het buitenland. Vooral voor abonnementen bedraagt de prijs die de reiziger in Vlaanderen betaalt slechts een fractie van het bedrag dat een reiziger in Schotland, Nederland of Duitsland betaalt. De financiële compensaties voor doelgroepenbeleid (goedkoper of gratis bus-, tram- en metrovervoer (BTM) voor bijvoorbeeld scholieren, mensen met een handicap, of sociale kortingen) worden in de buitenlandse regio's via aparte financieringsstromen vergoed aan de vervoerbedrijven. In Vlaanderen is dit minder transparant. De Lijn moet deze compensaties dekken vanuit de dotatie.

De tariefstructuur en de financiering van de doelgroepkortingen hebben een belangrijke weerslag op de kostendekkingsgraad en is één van de belangrijkste redenen waarom de kostendekkingsgraad in Vlaanderen merkelijk onder het niveau van de andere regio's ligt.

De vergelijkbaarheid van de kostendekkingsgraad tussen regio's is hierbij sterk afhankelijk van het marktmodel en de rol die marktpartijen opnemen bij de financiering en exploitatie van het openbaar vervoer. Al naargelang de scopeafbakening van de rollen en verantwoordelijkheden van de marktpartijen komt men tot heel uiteenlopende resultaten voor deze indicator. In alle regio's is het wel zo dat de kostendekkingsgraad enkel betrekking heeft op operationele kosten van exploitatie en enkel een indicatie geeft van de investeringen voor zover die ook op eigen middelen gebeuren en niet gefinancierd worden via kapitaalsubsidies. Hierdoor blijft een deel van de financieringsbehoefte in feite verborgen.

In het algemeen kunnen we uit de internationale vergelijkingen van de kostendekkingsgraad ook stellen dat:

- Een sterk gecentraliseerd marktmodel met 1 regiefunctie en 1 uitvoerder minder indirecte kosten kent voor coördinatie van dienstregeling, tarieven en communicatie met de klanten.
- Vervoerbedrijven die samenwerken economies of scale realiseren op ondersteunende functies (vb. techniek en onderhoud) en dat door een gebrek aan technische standaardisatie tussen verschillende vervoerbedrijven er op termijn aanzienlijke meerkosten ontstaan.
- Het reizigersgedrag en de modal split verschilt sterk tussen dichtbevolkte gebieden, agglomeraties en landelijke gebieden. De opbrengsten zijn dus ook afhankelijk van de demografie. Kostendekkende ritten zijn meestal enkel mogelijk in verstedelijkte gebieden. Ook in regio's waar er een verregaande overdracht is van het opbrengstenrisico naar private marktpartijen is er nog steeds een behoefte om een deel van de kosten te vergoeden met een subsidie of een prestatievergoeding.

Leeswijzer

Dit rapport omvat de resultaten van de update van de internationale benchmark voor het openbaar vervoer. De cijfers werden geactualiseerd in de periode juli-september 2014 voor de jaren 2009, 2010, 2011 en 2012 en ook 2013 voor zover deze gegevens reeds beschikbaar waren.

Een internationale vergelijking is een heikele oefening omdat zowel de bestuurlijke als de bedrijfscontext in de verschillende regio's sterk verschilt. De grafieken en cijfers in het rapport worden dus best steeds samen gelezen met de duidende tekst in het rapport om misverstanden of onvolledige vergelijkingen te vermijden.

Dit document is als volgt gestructureerd:

Deel 1: Regiobeschrijvingen

Op welke manier werden de regio's geselecteerd?

Hoe evolueerden de belangrijkste socio-economische en demografische kengetallen van deze regio's sinds 2009?

Hoe evolueerde het openbaar vervoerlandschap in de regio? Welke veranderingen waren er op beleidsvlak en op het vlak van de organisatie en financiering van het openbaar vervoer? Welke tendensen kunnen we daaruit afleiden voor de toekomst?

Deel 2: Aanpassingen in de Europese regelgeving en beleidscontext sinds 2009

Deel 3: De indicatoren

Welke indicatoren zijn belangrijk voor de evaluatie van de effectiviteit en efficiëntie van het openbaar vervoer in Vlaanderen?

Toelichting per hoofdindicator

Conclusies voor de volledige beleids – en beheerscyclus

Deel 4: Aanbevelingen

Welke lessen kunnen we trekken uit de evoluties in buitenlandse regio's voor Vlaanderen? Welke zijn mogelijk de aandachtspunten bij de uitvoering van het Vlaamse regeerakkoord 2014-2019 en de nieuwe beheersovereenkomst tussen De Lijn en de Vlaamse minister voor mobiliteit vanaf 2015?

Overzicht van grafieken

Overzicht van bronnen

Overzicht van de gehanteerde terminologie

Regiobeschrijvingen

De selectie van vergelijkbare regio's

De eerste fase van de benchmarkstudie in 2009 was de selectie van vergelijkbare regio's. Dit gebeurde aan de hand van een trechtermethode waarbij eerst een groot aantal regio's werd vergeleken op hoofdlijnen en vervolgens een beperkter aantal meer in detail.



Figuur 1: trechtermethode die werd gebruikt voor de selectie van de benchmarkregio's in 2009

Bron: Eindrapport: "Internationale benchmarkstudie openbaar Vervoer" blz. 8

In overleg met De Lijn werd beslist voor de actualisatie van deze benchmarkstudie dezelfde regio's en vervoersbedrijven te hanteren. Dit omwille van de historische vergelijkbaarheid van cijfers en het opvolgen van tendensen op langere termijn.

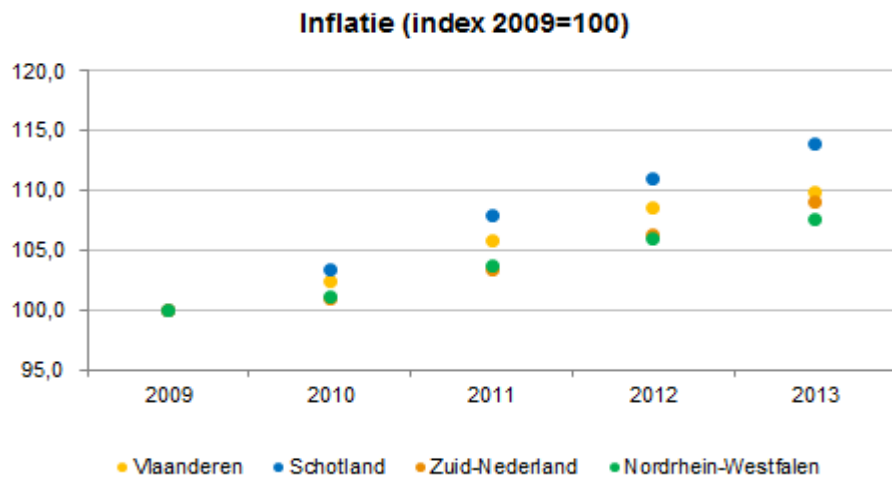
De eerste stap in deze studie was dan ook een update van de belangrijkste kengetallen van deze regio's. Significante wijzigingen t.o.v. de vorige studie komen aan bod in de regiobeschrijvingen op de volgende bladzijden.

Om de evolutie van de financieringsstromen, inkomsten en uitgaven correct weer te geven werd ervoor geopteerd de actuele bedragen in de grafieken die de historische evoluties weergeven uit te drukken in **euro 2013**. De term euro2013 duidt er op dat monetaire bedragen zijn uitgedrukt in reële euro's op het prijsniveau van 2013. Ook de cijfers uit de vorige benchmarkstudie werden op die manier herrekend (in die studie werd destijds gewerkt met actuele cijfers per jaar, niet gecorrigeerd voor inflatie).

Aangezien de meeste indicatoren worden uitgedrukt in een getal/inwoner, waarbij de noemer het inwonersaantal is in het betreffende jaar worden de indicatoren ook gecorrigeerd voor **bevolkingsevolutie**.

De bedragen in Britse ponden (£) werden omwille van de historische vergelijkbaarheid omgerekend tegen de **wisselkoers van 2/1/2001**.

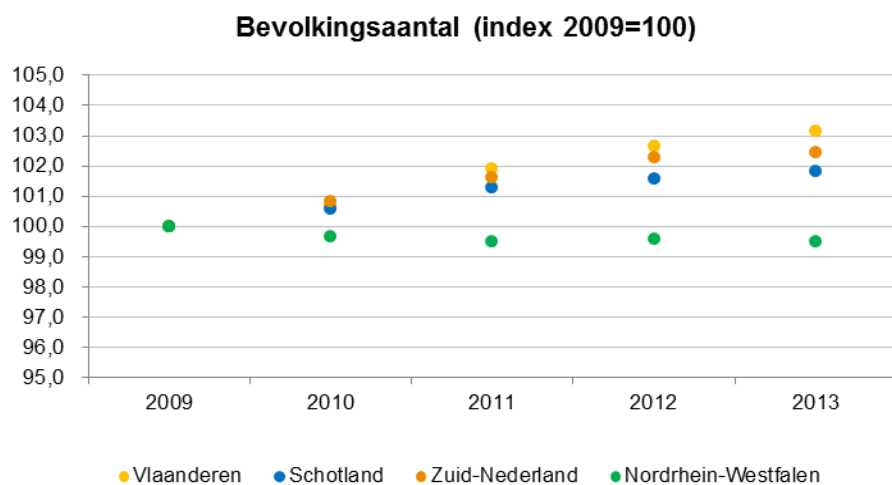
Deze evoluties worden in onderstaande grafieken geïllustreerd.



Figuur 2: evolutie van de inflatie in de benchmarkregio's (2009=100)

Bron: Eurostat

De inflatiecijfers zijn de landelijke cijfers zoals gerapporteerd door Eurostat voor België, UK, Nederland en Duitsland. Ze liggen het hoogst in Schotland en het laagst in Duitsland.



Figuur 3: evolutie van de bevolking in de benchmarkregio's (2009=100)

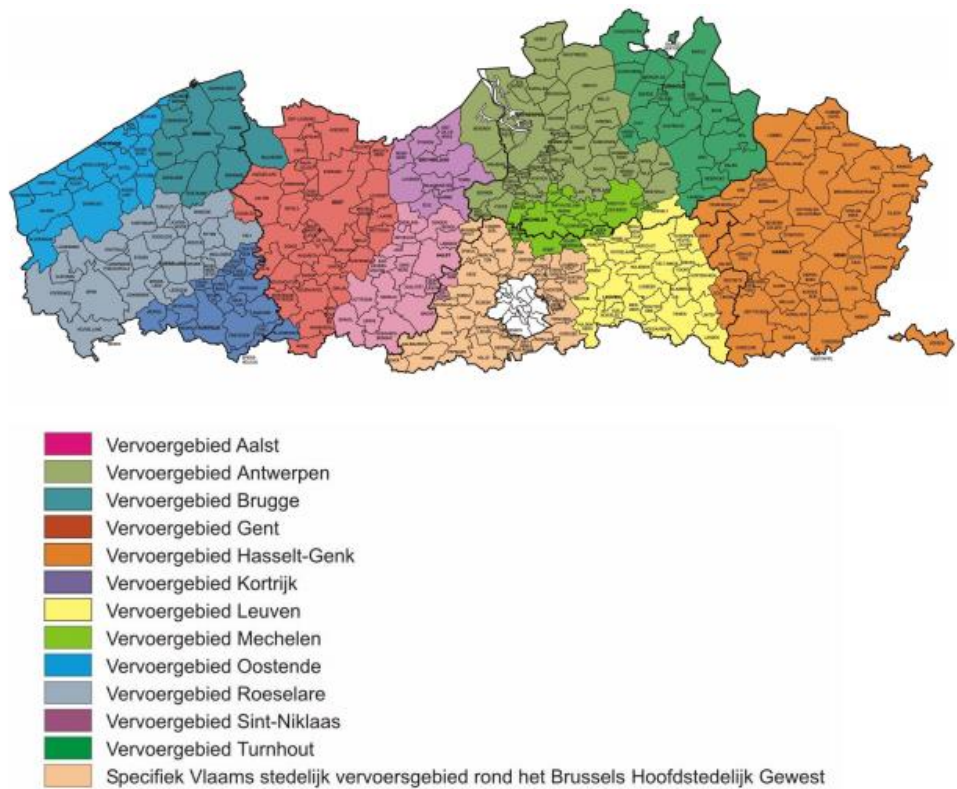
Bron: bevolkingsstatistieken van de regio's (voor NRW cijfers van de bevolkingstelling 2011 en geïnterpoleerde cijfers 2009,2010)

De bevolking kent een lichte groei in alle regio's behalve in NRW is er sprake van een reële bevolkingskrimp. De cijfers voor NRW zijn de reële bevolkingscijfers op basis van de volkstelling 2011. De cijfers voor 2009 en 2010 werden berekend aan de hand van het reële cijfer 2011 gecorrigeerd voor de evolutie die wordt gerapporteerd door Eurostat voor de periode 2009-2010-2011.

De basisregio in de benchmark: Vlaanderen

Situering van de benchmarkregio

In deze studie bekijken we de situatie van het openbaar vervoer in het Gewest Vlaanderen. Deze regio is opgedeeld in een aantal vervoersgebieden³. Deze zijn aangegeven op onderstaande figuur.



³ Document Jaarboek van het personenvervoer over de weg in Vlaanderen, 2013, p75

Onderstaande tabel geeft het aantal inwoners en het aantal gemeenten aan per vervoergebied⁴:

Vervoersgebied	Aantal inwoners	Aantal gemeenten
Antwerpen	1.263.365	43
Turnhout	323.622	20
Mechelen	269.605	12
Roeselare	333.003	24
Kortrijk	319.285	17
Oostende	234.233	14
Brugge	266.955	10
Brussel	596.885	34
Leuven	403.980	24
Gent	727.559	36
Aalst	416.038	18
Sint-Niklaas	241.064	9
Hasselt-Genk	890.722	47

De grootste vervoersgebieden op zowel het vlak van aantal inwoners en aantal gemeenten zijn Antwerpen, Hasselt-Genk en Gent.

Klemtonen van het openbaar vervoerbeleid in de regio

Tot op heden werd het openbaar vervoer in Vlaanderen gekenmerkt door kernwoorden als basismobiliteit voor de reizigers en een actief prijsbeleid voor verschillende doelgroepen.

In 2001 werd het principe van de **basismobiliteit** ingevoerd, dat als doelstelling had om binnen woonzones een minimumaanbod van geregeld vervoer aan gebruikers te voorzien. De basismobiliteit werd grotendeels behaald, maar een volledige basismobiliteit waarbij 100% van de woongebieden voldoende haltes heeft of 100% van de woongebieden voldoende zouden bediend worden, werd nooit uitgevoerd omwille van de zeer hoge exploitatiekosten.

Daarnaast voerde de Vlaamse Overheid een **actief prijsbeleid**. De prijzen gedifferentieerd naargelang:

1. De doelgroep: bijvoorbeeld jongeren kunnen onder de vorm van een Buzzy Pass een laag geprijsd netabonnement aanschaffen
2. De betaalwijze: bijvoorbeeld bij betaling via SMS of bij aankoop van een biljet in voorverkoop
3. De geldigheidsduur en het bereik
 - a. Er zijn bepaalde tariefformules waarvoor het aantal zones de prijs bepaalt en bepaalde tariefformules die onbeperkt toegang geven tot het volledige net
 - b. Bepaalde tariefformules zijn gericht op het gebruik van het openbaar vervoer aan gunstigere prijzen voor een bepaalde periode

⁴ Document Jaarboek van het personenvervoer over de weg in Vlaanderen, 2013, p77-81

Zowel het prijsbeleid als het aanbodbeleid werden bepaald door de Vlaamse Overheid en niet door De Lijn zelf (zie verder bespreking van de marktmodellen in de verschillende regio's).

Een nieuw element sinds de benchmark in 2009 is het **nieuwe mobiliteitsdecreet**. Het mobiliteitsdecreet van 20 maart 2009 stelt dat er een mobiliteitsplan opgemaakt dient te worden op gewestelijk ('Mobiliteitsplan Vlaanderen') en op gemeentelijk niveau. Deze plannen worden gecontroleerd door een kwaliteitsadviseur, die hierover een positief of negatief advies geeft. Het doel is dat het gewest en elke gemeente een goedgekeurd mobiliteitsplan heeft voor de lopende legislatuur. Bij het opmaken van de mobiliteitsplannen dient men volgende doelen voor ogen te houden:

- De bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten op een selectieve wijze te waarborgen
- Iedereen op een selectieve wijze de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen
- De verkeersonveiligheid terugdringen en het aantal verkeersslachtoffers terugdringen
- De verkeersleefbaarheid verhogen, en
- De schade aan milieu en natuur terugdringen

Zo werd in 2010 het Mobiliteitsplan Vlaanderen opgesteld, dat in hoofdlijnen de langetermijnvisie weergeeft op een duurzame mobiliteitsontwikkeling. Dit plan werd opgesteld door de Gewestelijke Planningscommissie.

In dit plan stelt men vijf strategische doelen voorop; bereikbaarheid, toegankelijkheid; veiligheid; leefbaarheid; en milieu- en natuurvriendelijkheid. Om dit wensbeeld te verkrijgen stelt men een aantal doelen voorop, zoals een betaalbare mobiliteit voor inkomenszwakke groepen, het aantal verkeersslachtoffers beperken, de broeikasgasemissies beperken, etc.

Om deze ambities waar te maken definieert het Mobiliteitsplan Vlaanderen vier operationele doelstellingen, namelijk:

1. Een samenhangend en robuust vervoersnetwerk: een vervoersnetwerk met minder storingen, meer samenhang en een betere informatie- en dienstverlening
2. Gebruiksvriendelijk, kwalitatief en comfortabel netwerk: een veilig netwerk, met een beter vervoersaanbod en een kwalitatief hoogstaande infrastructuur.
3. Een transportsysteem dat op een efficiënte en veilige manier wordt gebruikt: door het gebruik van andere vervoerswijzen, door een efficiënter vervoer en door veilig en milieuvriendelijk rijgedrag.
4. Milieuvriendelijk en energie-efficiënt vervoer: door milieuvriendelijke netwerken, voertuigen met betere milieu- en energieprestaties, en door het gebruik van alternatieve brandstoffen en aandrijfsystemen.

Uitdagingen voor de toekomst

In het nieuwe regeerakkoord (23 juli 2014) worden een aantal beleidslijnen naar voren geschoven die rechtstreeks een impact kunnen hebben op de werking en de kosten- en inkomstenstructuur van De Lijn.

1. Basisbereikbaarheid en vraaggestuurd vervoer

Waar voorheen basismobiliteit als standaard van kracht was, wordt de focus verlegd naar **basisbereikbaarheid**. Er dient ingezet te worden op het inzetten van de voertuigen op de meest efficiënte frequenties, routes en snelheden om de bereikbaarheid te optimaliseren. Dit betekent dat er in dunner bevolkte gebieden, waar de vraag naar openbaar vervoer kleiner is, een substantiële oplossing aangeboden dient te worden om de mobiliteitsmogelijkheden van deze regio's te behouden. Dit kan door het gebruik van belbussen, deel- en regiotaxi's, buurtbussen, deelfietsen en deelauto's. De uitdaging in deze materie ligt in het **herplannen van de aangeboden dienstverlening** over de verschillende regio's, met elk hun specifieke vraag naar openbaar vervoer. Tevens dient er aandacht besteed te worden aan het maatschappelijk draagvlak van de aangeboden alternatieve vervoerswijze. Hiervoor dient uiteraard voldoende communicatie voorzien te worden.

2. Evaluatie van het huidige mobiliteitsdecreet

Het huidige mobiliteitsdecreet versterkt de samenwerking tussen de lokale besturen, de Vlaamse overheid en actoren zoals De Lijn. Het geeft de gemeenten de regierol in handen om het lokale mobiliteitsbeleid proactief vorm te geven. **Het mobiliteitsdecreet wordt deze legislatuur geëvalueerd.**

3. Financiële gezondheid van De Lijn

Om het aanbod van openbaar vervoer in Vlaanderen in de toekomst veilig te stellen dient De Lijn **de kostendekkingsgraad te verhogen**. Hiervoor dienen zowel de uitgaven als de inkomsten herbekeken te worden. Voornamelijk de uitgaven van de interne organisatie en het genereren van extra inkomsten dient aangepakt te worden. Deze inkomsten worden onder andere gegeneerd door het instellen van gedifferentieerde tarieven volgens doelgroep, kwaliteit van het vervoer, de afstand van de rit en de tijd. Zo zal bijvoorbeeld het gratis vervoer niet meer van toepassing zijn, en zal er **verder gediversifieerd** worden, bijvoorbeeld voor laatavond- of nachtvervoer. Om deze principes in de praktijk uit te kunnen voeren wordt de beheersovereenkomst van De Lijn aangepast.

Organisatie van het openbaar vervoer in de regio

Het openbaar tramvervoer in Vlaanderen wordt volledig uitgevoerd door De Lijn. Het busvervoer wordt door De Lijn in eigen beheer en met private vervoersbedrijven uitgevoerd. In de loop van de tijd evolueerde de verhouding naar een lagere verhouding buskilometers die werd uitgevoerd door De Lijn zelf. In 2008 bedroeg de verhouding 53,6% De Lijn – 46,4% private vervoersbedrijven.

Het vervoer door private maatschappijen bevat echter ook een gedeelte leerlingenvervoer. Wanneer we dit gedeelte buiten beschouwing laten voerde De Lijn 58,7% van de ritten in eigen beheer uit in 2008. In 2013 bedraagt de

verhouding 50% De Lijn – 50% private vervoersmaatschappijen⁵. Wanneer we hier eveneens het leerlingenvervoer buiten beschouwing laten bedraagt het percentage uitgevoerde buskilometers van De Lijn in eigen beheer 56%.

Financiering van het vervoerlandschap in de regio

De aandeelhoudersstructuur van De Lijn bestaat uit⁶:

Aandeelhouders	Kapitaal in '000 EUR	Aantal aandelen	% aantal aandelen
Vlaams Gewest	41.606	2.206.731	81,55%
Provincies	4.523	183.057	6,76%
Gemeenten	7.729	312.499	11,55%
Particulieren	93	3.765	0,14%
TOTAAL	53.951	2.706.052	100%

De Vlaamse overheid voorziet De Lijn elk jaar van een dotatie. Hiernaast investeert de overheid eveneens in de openbare weg, die wordt ingericht in functie van het openbaar vervoer.

Daarnaast heeft De Lijn ook inkomsten uit de verkoop van vervoerbewijzen en uit de zogenaamde derdebetalerssystemen, waarbij een overheidsinstantie of een privaat bedrijf of vereniging, een deel van de vervoerskosten van bepaalde doelgroepen reizigers voor haar rekening neemt.

⁵ Jaarverslag De Lijn 2013, p83

⁶ Jaarverslag De Lijn 2013, p73

Regio 1: Zuid Nederland (Zuid-Holland, Noord-Brabant, Limburg)

Situering van de regio

De provincies Zuid-Holland, Noord-Brabant en Limburg liggen in het zuiden van Nederland. Met een oppervlakte van 9872 km² zijn de drie provincies samen ongeveer een kwart kleiner dan Vlaanderen. In 2013 is de bevolking 12% groter dan in Vlaanderen, wat leidt tot een bevolkingsdichtheid in 2013 van 725 inwoners/km², wat groter is dan in Vlaanderen (464 inwoners/km²).

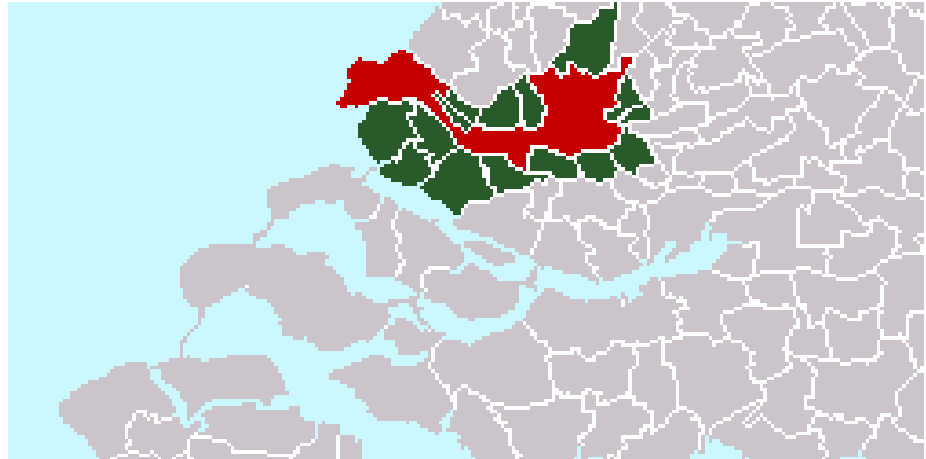


Figuur 4: Nederland en de drie provincies van het studiegebied

Bron: <http://www.landkaartnederland.net/>

Het gemiddeld bbp per capita in de drie provincies bedroeg volgens Eurostat 35 300 euro in 2011. In 2013 was de werkloosheidsgraad 9% in Zuid-Holland, 7,5% in Noord-Brabant en 8,3% in Limburg. Volgens het CBS is sinds 2008 de werkloosheidsgraad sterk gestegen.

Bij de rapportering van de indicatoren zullen in veel gevallen geconsolideerde gegevens voor Zuid-Nederland ontbreken. In dat geval zal er gerapporteerd worden voor de Stadsregio Rotterdam of voor de vervoersmaatschappij RET die instaat voor het merendeel van de verplaatsingen met het openbaar vervoer in de Stadsregio Rotterdam.



Figuur 5: Geografische situering van de stadsregio Rotterdam

Bron: wikipedia

Het openbaar vervoerbeleid in Nederland

De reguleringscontext voor het Nederlands openbaar vervoer wordt gevormd door de Wet Personenvervoer 2000. Voordien kon men spreken van een publiek monopolie. Alle tekorten werden gedekt door de overheid en er was geen expliciete aandacht voor de noden van de reizigers (Mouwen & Rietveld, 2013). Met de Wet Personenvervoer 2000 kwam de verplichting voor regionale overheden (provincies en stadsregio's) om het openbaar vervoer publiek **aan te besteden**.

In 2012 werd de Wet Aanbestedingsvrijheid OV grote steden⁷ aangenomen, om inbesteding ("inhouse") van openbaar vervoer mogelijk te maken in een plusregio die de gemeente Amsterdam, 's-Gravenhage, Rotterdam of Utrecht omvat.

In de loop van de tijd is het aantal concessiegebieden geconsolideerd waardoor de schaal van de concessiegebieden is toegenomen. In 2001 was Nederland verdeeld in 83 gebiedsconcessies (Mouwen & Rietveld, 2013). In 2014 zijn er nog 43 gebiedsconcessies, 13 lijnconcessies en 3 contracten OV over water (KpVV-CROW, Regionaal Openbaar vervoer per 1 januari 2014).

Er zijn **verschillende concessievormen** te onderscheiden (Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, 2012), onder andere in functie van de volgende kenmerken:

- Waar ligt de ontwikkelfunctie? Deze omvat "het achterhalen van de marktvraag, het ontwerp van het lijnennet, dienstregeling en tarieven, het realiseren van de marketing, communicatie en informatievoorziening en het sturen op een financieel haalbare exploitatie" (Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland (2012)). Er zijn vier mogelijke opties voor de ontwikkelfunctie: bij de overheid, gedeeld met initiatief bij de overheid, gedeeld met initiatief bij de vervoerder, en bij de vervoerder. De plaats van de ontwikkelfunctie heeft een grote impact op het opbrengstenrisico. Daarom liggen zowel de ontwikkelfunctie alsook het opbrengstenrisico vaak bij dezelfde partij.
- Waar ligt opbrengststrisico? Dit is het risico op schommelingen in de reizigersopbrengsten. Er zijn verschillende contractvormen mogelijk:
 - Bruto-contract (of kostencontract): het opbrengstenrisico ligt bij de overheid die ook verantwoordelijk is voor de ontwikkelfunctie. De

⁷ http://wetten.overheid.nl/BWBR0032225/geldigheidsdatum_26-08-2014

overheid betaalt een vaste vergoeding aan de vervoerder voor de geleverde diensten.

- Netto-contract (of opbrengstencontract): de vervoerder ontvangt de reizigersopbrengsten en een subsidie.
- Varianten, bv. waarbij de overheidsbijdrage afhankelijk is van de reizigersopbrengsten.
- Wordt er een bonus/malus toegepast? Een deel van de overheidsbijdrage kan afhankelijk gemaakt worden van de geleverde prestatie (bv. in termen van reizigersgroei).

De volgende tabel geeft een overzicht van de concessievormen, zoals gerapporteerd in 2012.

	Opdrachtgever			
	Opbrengstrisico	Ontwikkelfunctie	Contractvorm	Bonus/malus
Brabant	Ja	Ja	Bruto	
Groningen / Drenthe	Ja	gedeeld	Bruto	Ja
Overijssel	Ja	gedeeld	Bruto	
Zeeland	Ja	gedeeld	Bruto (m.u.v. 1 ^o jaar)	Nee
Gelderland	Nee/Ja	gedeeld	Netto	
Stadsgewest Haaglanden	Nee/Ja	Nee/Ja	Bruto en netto	Ja
Limburg	Nee/Ja	Nee	Netto	Ja
Stadsregio Amsterdam	Nee	Nee	Netto + suppletie	Nee
Stadsregio Rotterdam	Nee	Nee	Netto	Ja
Noord-Holland	Nee	Nee	Netto	Ja
Zuid-Holland	Nee	Nee	Netto	Nee

Figuur 6: Tabel: Overzicht concessievormen in Nederland

Bron: Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland 24 april 2012, Discussienota positie ontwikkelfunctie in het openbaar vervoer

Volgens KpVV-CROW (2013) was de Wet personenvervoer 2000 ontwikkeld met het idee dat de ontwikkelfunctie bij de vervoerder zou liggen, omdat deze daarvoor de meest geschikte partij zou zijn. De overheid zou via het bestek een kader definiëren dat de nodige ontwikkelvrijheid zou geven aan de vervoerders. Volgens hetzelfde rapport is de algemene evaluatie van het systeem goed, met een grote toename van de efficiëntie en van de kwaliteit voor de ov-gebruikers. Wel is het aantal reizigerskm niet toegenomen zoals verwacht. De context was er echter ook een van aanzienlijke bezuinigingen. Over de tijd heen lijkt er echter geen natuurlijke tendens te zijn naar een grote vrijheid voor de vervoerders. Daarom heeft KpVV-CROW het initiatief genomen om een modelbestek te ontwikkelen voor de aanbesteding van concessies met een stimulans voor innovatie en flexibiliteit.

De mate van concurrentie in Nederland is eerder beperkt. De cijfers geven aan dat het een geconcentreerde markt betreft. Het marktaandeel van de belangrijkste vervoerder (tot 2010 Connexxion en nadien Connexxion&Veolia) ligt in 2005-2012 tussen 40% en 60% in termen van omzet. In termen van het aantal concessies ligt het aandeel in dezelfde periode tussen 39% en 53%.

	2005		2006		2007		2008		2009		2010		2011		2012	
	€ ^a	# ^b	€ ^a	# ^b	€ ^a	# ^b	€ ^a	# ^b	€ ^a	# ^b	€ ^a	# ^b	€ ^a	# ^b	€ ^a	# ^b
Connexxion	40-50	39	50-60	47	40-50	45	40-50	47	40-50	47	40-50	46	30-40	42	30-40	40
Veolia	10-20	13	10-20	11	20-30	15	20-30	12	10-20	11	10-20	11	10-20	11	10-20	12
Connexxion + Veolia ^c													50-60	53	50-60	52
Arriva	10-20	18	20-30	20	20-30	21	20-30	19	20-30	19	10-20	20	10-20	24	10-20	23
Qbuzz	0-10	0	0-10	0	0-10	0	0-10	0	0-10	4	10-20	5	10-20	5	10-20	6
Syntus	10-20	16	0-10	13	0-10	11	0-10	11	0-10	11	0-10	10	0-10	11	0-10	12
NS	0-10	3	0-10	2	0-10	2	0-10	2	0-10	2	10-20	3	10-20	4	10-20	4
Overig	0-10	11	0-10	7	0-10	6	0-10	9	0-10	7	0-10	5	0-10	4	0-10	4
Aantal concessies	38		45		53		57		57		60		54		51	

Bron: ACM (2011)

a Marktaandeel in procenten in termen van omzet.

b Marktaandeel in procenten in termen van aantal concessies.

c Connexxion en Veolia zijn in 2011 gefuseerd.

Figuur 7: Tabel: Marktaandelen op de Nederlandse markt voor vermarkt openbaar vervoer

Bron: SEO (2013)

De volgende tabel geeft een indicatie van de concurrentie bij de gunning van de concessies. In de periode 2002-2010 werd 66% van alle gunningsprocedures van OV-concessies uitgevoerd met een openbare aanbesteding. In 54% van alle gunningsprocedures concurreerden meerdere bedrijven zichtbaar met elkaar. In 46% was er dus geen zichtbare concurrentie. Dit laatste omvat gevallen waarbij slechts één bedrijf meedong naar de concessie, bestaande concessies verlengd werden, de concessie onderhands gegund werd of situaties waarvoor geen informatie beschikbaar is.

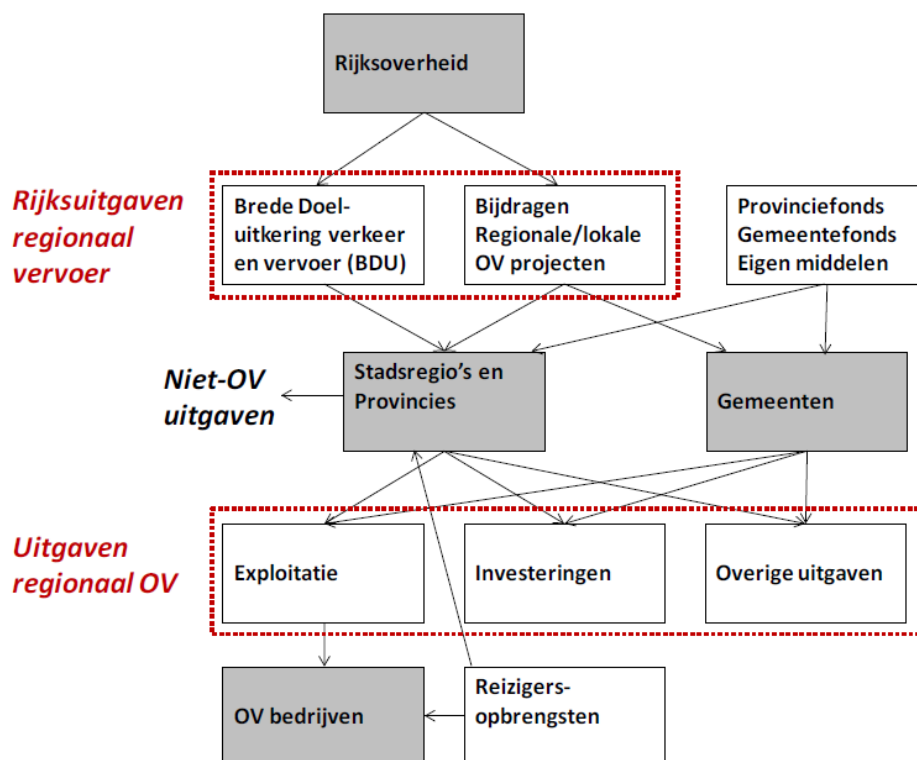
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Totaal 2002-2010	2011	2012
Openbaar aanbesteed	100%	75%	71%	90%	40%	67%	55%	47%	86%	66%	67%	73%
w.v. meer dan 1 bidder	67%	75%	71%	90%	40%	67%	25%	41%	57%	54%	50%	73%
1 bidder	33%	0%	0%	0%	0%	0%	30%	6%	29%	12%	17%	0%
Verlengingen	0%	0%	0%	0%	0%	0%	20%	53%	14%	13%	25%	18%
Onderhandse gunningen (excl. verlengingen)	0%	0%	0%	0%	33%	33%	20%	0%	0%	10%	8%	0%
Onduidelijk	0%	25%	29%	10%	27%	0%	5%	0%	0%	11%	0%	9%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Figuur 8: Tabel: Mate van concurrentie bij de gunning van concessies in Nederland

Bron: SEO (2013) op basis van Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV)

Financiering van het openbaar vervoer in Nederland

De OV-bedrijven worden enerzijds gefinancierd door de reizigersopbrengsten⁸. Deze volstaan echter niet om de kosten te dekken en een redelijk rendement te halen. Daarom worden de vervoerders gesubsidieerd in de vorm van een exploitatiebijdrage. De overheid doet ook andere uitgaven voor het openbaar vervoer. Deze omvatten investeringen in infrastructuur en uitgaven voor sociale veiligheid⁹. De volgende figuur geeft een schematisch overzicht van de geldstromen voor het openbaar vervoer in Nederland, op basis van SEO (2013).



Figuur 9: Schematisch overzicht van de geldstromen voor het openbaar vervoer in Nederland.

Bron: SEO (2013)

De rijksoverheid draagt bij aan de financiering van het regionaal openbaar vervoer met de Brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU) en uitgaven voor regionale en lokale projecten. Deze bijdragen gaan naar de stadsregio's en provincies (en sommige bijdragen aan regionale/lokale projecten ook naar gemeenten). De Stadsregio's en provincies kunnen zelf bepalen hoe zij de middelen van de BDU besteden. Zij kunnen ook sparen en ontsparen en de bedragen met eigen middelen verhogen. De OV-bijdragen van de Stadsregio's, provincies en gemeenten bestaan uit exploitatiebijdragen, investeringen in infrastructuur en overige uitgaven (bijvoorbeeld voor sociale veiligheid). De reizigersopbrengsten vloeien ofwel rechtstreeks naar de openbaar vervoerbedrijven of naar de stadsregio's en provincies al naargelang bij welke marktpartij het opbrengstenrisico in het contract werd gelegd (zie bespreking hierboven). Dit verklaart waarom er een pijl

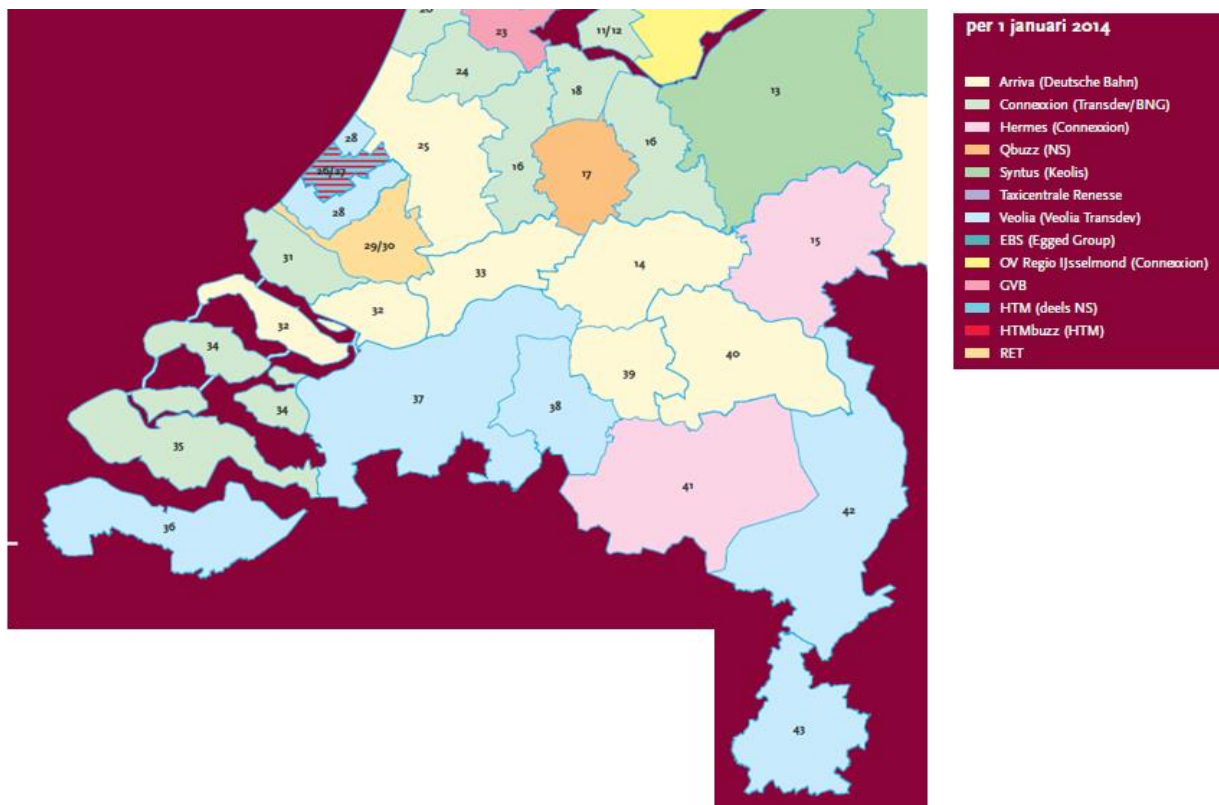
⁸ In sommige gevallen gaan de reizigersopbrengsten naar de provincie in plaats van naar de vervoerders. In dat geval subsidieert de provincie de volledige kosten (SEO, 2013).

⁹ <http://www.crow.nl/vakgebieden/verkeer-en-vervoer/bibliotheek/kennisdocumenten/achtergronden-organisatie-ampamp-spelregels-financ>, website geraadpleegd op 4/8/2014.

‘terugvloei’ in figuur 9 vanuit het blokje reizigersopbrengsten naar het blokje stadsregio’s en provincies.

Overzicht concessies Zuid-Nederland

De volgende figuur en onderstaande tabel geven een overzicht van de concessies in Zuid-Nederland per 1 januari 2014. In Noord-Brabant en Limburg lopen de huidige concessies sinds 2006 en is het concessielandschap stabiel gebleven sinds het voorgaande benchmark rapport. In Zuid-Holland zijn een aantal concessies opnieuw aanbesteed sinds 2008. In de Stadregio Rotterdam had dit bv. tot gevolg dat de concessie van Qbuzz werd overgedragen naar RET.



Figuur 10: Overzicht van de concessies voor het openbaar vervoer in Zuid-Nederland op 1 januari 2014

Bron: KpVV-CROW (2014)

Nummer op kaart	Concessiegebied	Bedrijf (toestand op 1/1/2014)	Start	Einde
Zuid-Holland				
25	Zuid-Holland Noord	Arriva (Deutsche Bahn)	9/12/2012	12/12/2020
26	Bus Haaglanden Stad	HTMbuzz	9/12/2012	7/12/2019
27	Agglomeratie Den Haag/Zoetermeer Rail	HTM	1/01/2006	31/12/2016
28	Regionaal Busvervoer Haaglanden	Veolia (Veolia Transdev)	1/09/2009	26/08/2017
29/30	Rail Rotterdam & Bus Rotterdam	Rail RET	10/12/2006	10/12/2016
		Bus RET	9/12/2012	7/12/2019
31	Voorne-Putten & Rozenburg	Connexxion (Transdev)	13/12/2009	10/12/2016
32	Hoeksche Waard/Goeree Overflakkee	Arriva (Deutsche Bahn)	1/01/2008	13/12/2014
33	Drechteden, Ablasserwaard, Vijheerenlanden	Arriva (Deutsche Bahn)	1/01/2007	31/12/2018
Noord-Brabant				
37	West-Brabant	Veolia (Veolia Transdev)	10/12/2006	13/12/2014
38	Midden-Brabant	Veolia (Veolia Transdev)	10/12/2006	13/12/2014
39	Meijerij	Arriva (Deutsche Bahn)	10/12/2006	13/12/2014
40	Oost-Brabant	Arriva (Deutsche Bahn)	10/12/2006	13/12/2014
41	Concessie SRE	Hermes (Connexxion)	10/12/2008	10/12/2016
Limburg				
42	Noord- en Midden Limburg	Veolia (Veolia Transdev)	10/12/2006	9/12/2016
43	Zuid-Limburg	Veolia (Veolia Transdev)	10/12/2006	9/12/2016

Figuur 11: Overzicht van de concessies voor het openbaar vervoer in Zuid-Nederland op 1 januari 2014

Bron: KpVV-CROW, Regionaal openbaar vervoer per 1 januari 2014

Regio 2: Schotland

Situering van de benchmarkregio

Schotland is samen met Wales, Engeland en Noord Ierland een constituerend land van het Verenigde Koninkrijk. Schotland is gelegen in het noorden van de Britse eilanden en ongeveer zes keer groter dan Vlaanderen. Het grootste deel van Schotland is echter zeer dun bevolkt. Zo ligt de bevolkingsdichtheid in Schotland zeven keer lager dan in Vlaanderen. Aldus is het inwonersaantal van Schotland vergelijkbaar met Vlaanderen.

Ook het BNP per capita, het aandeel van de beroepsbevolking in de totale bevolking, de werkloosheidsgraad, de leeftijdsopbouw en het aantal kilometer wegennetwerk zijn vergelijkbaar.

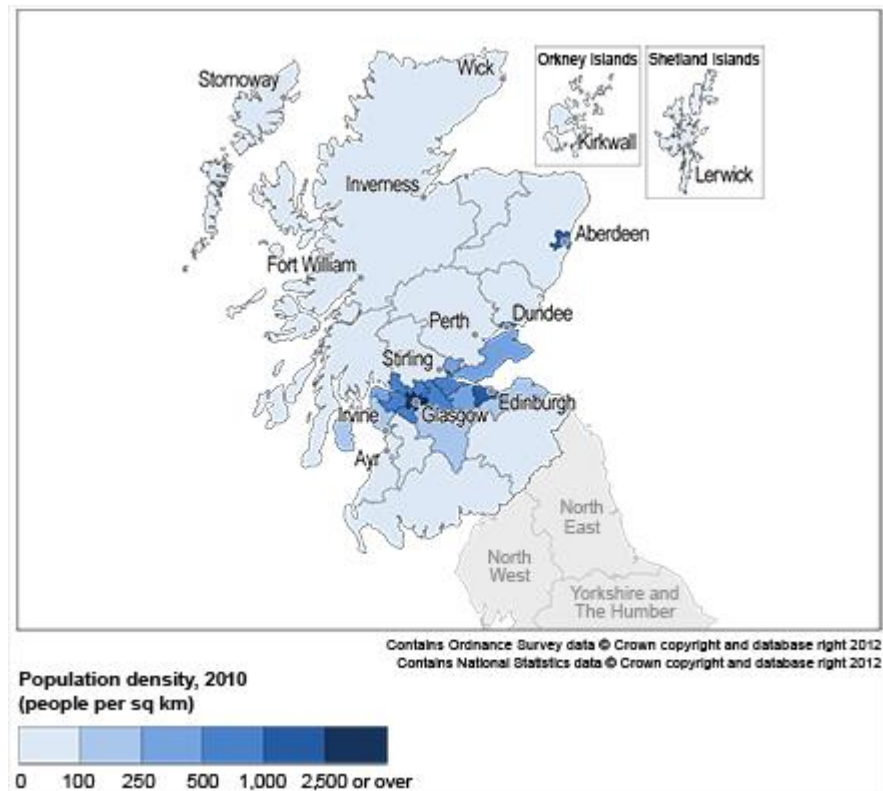


Het autobezit in Schotland ligt evenwel veel lager dan in de andere benchmarkregio's en is bovendien erg ongelijkmatig verdeeld. 30% van de Schotse gezinnen beschikt niet over een wagen.

De bevolkingsdichtheid van de verstedelijkte gebieden in Schotland ligt in dezelfde orde van grootte als in Vlaanderen. De lijst met grootste steden: (National Records of Scotland 2011)

Steden	Aantal inwoners
Glasgow	592,820
Edinburgh	486,120
Aberdeen	217,120
Dundee	144,290
Inverness	56,660
Stirling	89,850

De meer landelijke gebieden in het Noorden en Zuiden zijn echter zeer dun bevolkt. Dit kan worden tevens worden afgeleid uit volgende kaart, die de populatie dichtheid weergeeft.



Figuur 12: overzicht van de spreiding van de bevolkingsdichtheid in Schotland (2010)

Bron: Office for National Statistics 2012

Klemtonen van het openbaar vervoerbeleid in de regio

In Schotland kunnen drie verschillende niveaus beleidsmatig ingrijpen op het openbaar vervoer. Elk van deze niveaus kunnen beleidsinitiatieven nemen om het openbaar vervoer vorm te geven.

- Nationaal: Hoewel Schotland geen soevereine staat is, heeft het wel een zogenaamd 'nationale' bevoegdheid over het openbaar vervoer in het land.
- Regionaal: Om deze Schotse beleidsinitiatieven kracht bij te zetten en te vertalen, heeft men in 2005 7 Regional Transport Partnerships (RTP's) opgezet. De lokale besturen zijn lid van de RTP in hun regio.

De 7 RTP's zijn:

- Strathclyde Partnership for Transport (SPT)
- South West of Scotland (SWESTRANS)
- South East of Scotland (SESTRANS)
- Central of Scotland and Tay (TACTRAN)
- North East of Scotland (NESTRANS)
- Highland and islands (HITRANS)
- Shetland (ZetTRANS)
- Lokaal: Binnen de regio's kunnen steden/gemeenten tevens beleidsinitiatieven uitwerken.

Deze 3 niveaus scheppen samen het beleidskader waarin operatoren dienen te werken zoals aangegeven in de volgende tabel:

National policies	
Transport (Scotland) Act 2005	Disability Discrimination Act 2005
Scotland's National Transport Strategy	Second National Planning Framework
An Action Plan for Buses in Scotland	SPP17 and PAN 75 Planning for Transport
Government Economic Strategy	The Next Decade – A Tourism Framework for Change
Choosing our Future: Scotland's Sustainable Development Strategy	Air Quality Strategy for England, Wales, Scotland and Northern Ireland
Regional policies	
TACTRAN Regional Transport Strategy	Dundee and Angus Structure Plan
NESTRANS Regional Transport Strategy	Stirling and Clackmannanshire Structure Plan
HITRANS Regional Transport Strategy	Perth and Kinross Structure Plan
SEStran Regional Transport Strategy	
SPT Regional Transport Strategy	
Local policies	

In 2006 werd de Scotland National Transport Strategy vastgelegd waarbij enkele uitdagingen werden geformuleerd:

- Het verbeteren van reistijden en connecties;
- Het verder terugdringen van emissies;
- Het verbeteren van de kwaliteit, bereikbaarheid en betaalbaarheid van openbaar vervoer.

Deze worden vertaald in regionale beleidsinitiatieven, waarbij verschillende accenten gelegd worden op het vlak van veiligheid, gezondheid, toerisme...

Sinds 2009 zijn er geen nieuwe nationale wetten of decreten uitgewerkt die het landschap fundamenteel veranderd hebben. De RPT's en lokale overheden dienen evenwel hun strategie en bijbehorende projecten op regelmatige basis te verfrissen.

Het prijsbeleid wordt steeds uitgewerkt door de verschillende operatoren zelf.

Uitdagingen voor de toekomst (geplande wijzigingen)

De toekomst visies van de RTPs bevatten enkele gemeenschappelijke uitdagingen zoals:

- Economische groei ondersteunen
- Integratie van het vervoer voor de gebruikers
- Duurzaamheid en ecologische impact verbeteren

Verschillende RTPs zetten ook in op de modernisering van de diensten met bijvoorbeeld de invoering van smart ticketing.

Door de budgettaire crisis op lokaal en regionaal niveau in Schotland staat de financiering van het openbaar vervoer erg onder druk. Daarom zijn er een aantal

wetsontwerpen die werden voorbereid om het financieringssysteem van BTM te wijzigen en om de regiefunctie van de lokale besturen te versterken¹⁰.

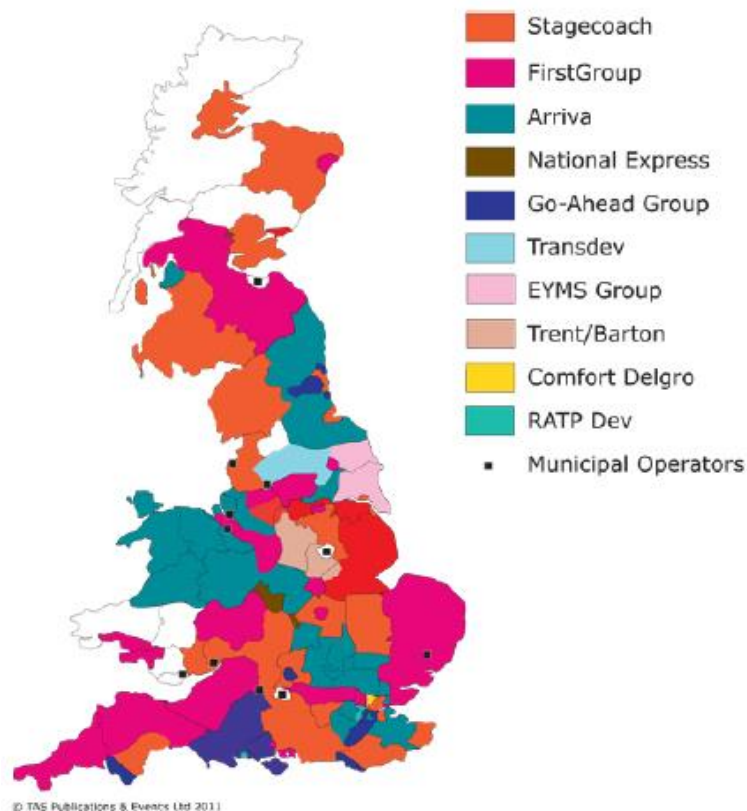
Organisatie van het openbaar vervoer in de regio

Door de privatisering van de openbare vervoerssector in 1986 is er een verdere opdeling gebeurd van de gebieden op basis van de aanwezigheid van verschillende operatoren. Binnen deze groep van operatoren maakt men een onderscheid tussen nationaal (UK-wijd - dit wordt als out-of-scope gezien) en regionaal opererende organisaties.

De belangrijkste private operatoren zijn:

- First
- Lothian Busses - dit is de enigste operator die publiek geleid wordt en de grootste publieke operator in de UK
- National Express Dundee
- Stagecoach
- Arriva

In onderstaande kaart vindt u de verdeling van de openbaar vervoermarkt voor Schotland in 2011 terug.



Figuur 13: overzicht van de opdeling van de vervoersmarkt in Schotland over verschillende operatoren (2011)

Bron: TAS – Bus industry monitor

¹⁰ Mei 2013, Bus Regulation (Scotland) bill, A proposal for a Bill to provide transport authorities with greater powers to set service levels for local bus services, including a power to group profitable routes with non-profitable routes before they are put out to tender with operators.

In de dun bevolkte gebieden in het noorden zijn vooral de kleinere operatoren actief. In enkele zeer afgelegen gebieden dient de postbus gebruikt te worden.

Naast de private operatoren zijn er ook nog andere vormen van vervoer:

- Edinburgh Tram: Deze lijn verbindt de binnenstad met de luchthaven;
- Glasgow metro bedient de stad van snel en ondergronds vervoer in de binnenstad;
- In zeer dunbevolkte gebieden biedt de Royal Mail postbus de enige mogelijkheid van openbaar vervoer.

Omdat in Schotland verschillende vervoerbedrijven actief zijn, zijn er ook overkoepelende organisaties. Zo verzorgt “Traveline Scotland” op een geïntegreerde manier informatie over alle transportdiensten (onder andere ook openbaar bus en tramvervoer). Traveline Scotland is een partnership tussen lokale besturen en de private vervoersbedrijven.

Financiering van het vervoerlandschap in de regio

De RTPs worden gefinancierd door de Schotse overheid en de betrokken steden en gemeenten.

Er zijn verschillende geldstromen van de overheid naar de vervoersbedrijven.

1. Concessionary fares
2. BSOG
3. Vergoeding “secured bus services”

Deze financieringsstromen waren er ook voor 2009. We bespreken hieronder kort wat ze juist inhouden.

1. De Concessionary fares

In Schotland is er sinds 2007 een systeem van “concessionary fares”. Dit betekent dat de overheid beslist heeft dat 60-plussers en bepaalde doelgroepen gratis openbaar vervoer krijgen. De vervoerbedrijven worden daarvoor gecompenseerd: per rit door een 60-plusser krijgt het vervoersbedrijf een compensatie ter waarde van 67% van de normale prijs van een biljet. Dit systeem is in voege sinds 1 april 2006.



Voor 2006 was er een soortgelijk systeem waarbij lokale besturen de vervoersbedrijven konden compenseren

Het systeem van de concessionary staat echter onder druk en de compensatie voor de vervoerbedrijven zal in de toekomst worden verlaagd van 67% naar 60% in 2013/2014 en tot

58.1% in 2014/15. (bron: <http://www.bbc.com/news/uk-scotland-21279899>).

2. BSOG (Bus service operator grant)

Vervoersbedrijven kunnen subsidies aanvragen voor het busvervoer. Ze krijgen dan een subsidie wordt berekend op basis van:

- de subsidiabele voertuigkilometers
- het totale volume brandstof

- een vooraf gedefinieerde standaardkostprijs die wordt vastgelegd door Transport Scotland

3. Secured bus service:

Het betreft overheidssteun voor de exploitatie van lijnen die niet kostendekkend kunnen worden uitgebaat. Vooral op dit vlak is er de laatste vijf jaar sterk bespaard in het aanbod (zie vb. bespreking H4 dienstverleningskilometer).

Daarnaast zijn er in Schotland twee fondsen die verbeter-, innovatie- en investeringsprojecten in openbaar vervoer subsidiëren:

- The **Bus investment Fund**: kent jaarlijks 3 miljoen £ toe aan verschillende initiatieven via een open oproep met wedstrijd formule
- The **Community transport vehicle fund**: met een jaarlijkse portefeuille van 1 miljoen £ om oude voertuigen te vervangen en uitbreiding van dienstverlening mee te financieren voor community transport (dit is voornamelijk vraaggestuurd transport van personen met een handicap en geen geregeld vervoer).

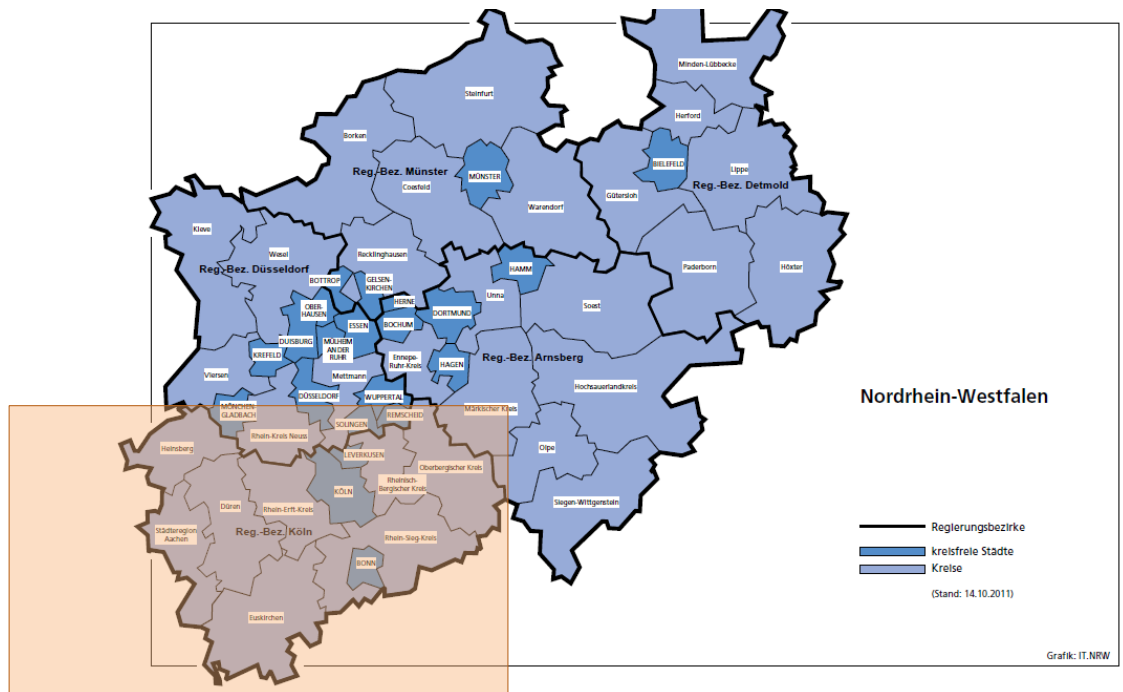
Regio 3: Nordrhein-Westfalen

Situering van de benchmarkregio

Nordrhein-Westfalen (NRW) is een bondsstaat in het westen van Duitsland. Deze regio is dichtbevolkt: bijna 22% van de Duitsers wonen in de regio. Het is dan ook een regio met een belangrijke economische activiteit. Met een BBP van 568,9 miljard EUR vertegenwoordigt deze regio 22,1 % van het Duitse BBP. De regio omvat onder andere het Ruhrgebied, een belangrijk verkeersknooppunt zowel in noord-zuidelijke richting als in oost-westelijke richting. De regio heeft twee grote internationale luchthavens en vier andere luchthavens met een Europese verbinding.

NRW is veel uitgestrekter dan Vlaanderen en telt ook bijna 18 miljoen inwoners. Naast grote agglomeraties zijn er ook grote landelijke gebieden. In NRW ligt bijvoorbeeld de regio Arnsberg met het Sauerland, een middengebergte, vergelijkbaar met de Ardennen en dus minder bruikbaar voor de vergelijking met Vlaanderen. Derhalve werd in het kader van de benchmarkstudie in 2009 beslist om te focussen op het zuid-westelijke deel van NRW, het “regierungsbezirk” of arrondissement Keulen.

Dit gebied wordt gekenmerkt door steden als Keulen en Bonn en het grootstedelijk gebied Aken en een relatief klein landelijk (heuvelachtig) gebied (Oberbergischer Kreis). Onderstaande kaart geeft weer welk deel van NRW bedoeld wordt:



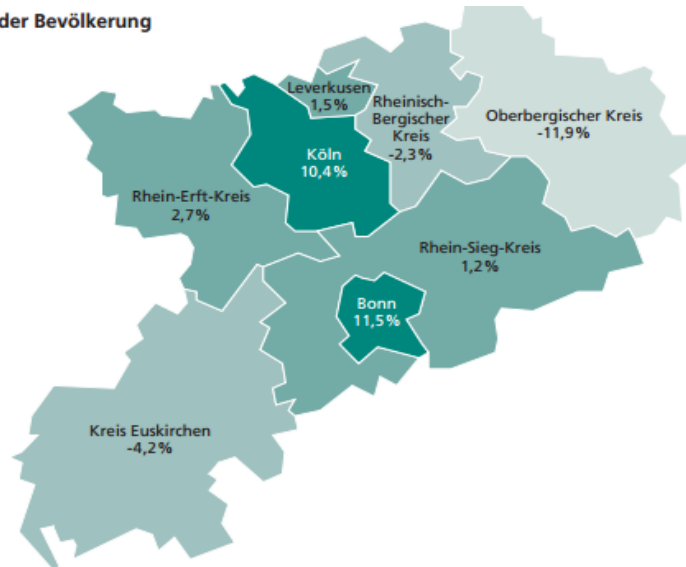
Figuur 14: bestuurlijke indeling van Nordrhein-Westfalen

Bron: (Information und Technik Nordrhein-Westfalen, Geschäftsbereich Statistik, 2013)

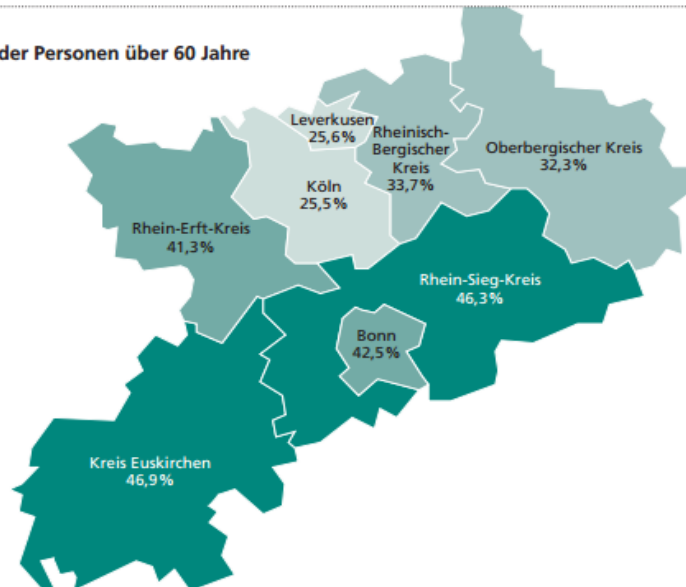
Het arrondissement Keulen staat op vrij korte termijn voor belangrijke demografische uitdagingen. Zo wordt er een relatief sterke bevolkingsstijging verwacht in de steden (+10% in Keulen over een periode van 20 jaar) en een ontvolking van de landelijke gebieden. Dit in combinatie met een sterk stijgende

vergrijzing van de bevolking en dus ook de reizigers, vooral in de landelijke gebieden (tot +46% in 20 jaar). Deze evolutie heeft ook belangrijke gevolgen voor de organisatie en financiering van het openbaar vervoer. Zo worden de landelijke gebieden nu al gekenmerkt door een erg disperse vraag naar openbaar vervoer en een relatief groot aandeel vervoer van schoolkinderen (specifiek gefinancierd – zie verder).

**Veränderung der Bevölkerung
bis 2030**
Basis 2011



**Veränderung der Personen über 60 Jahre
bis 2030**
Basis 2011



Figuur 15: overzicht verwachte bevolkingsevolutie regio Keulen tot 2030

Bron:

https://www.vrsinfo.de/fileadmin/Dateien/downloadcenter/Verbundbericht2012_.pdf

Organisatie van het openbaar vervoer in de regio

De historie

Sinds 1974 was NRW opgesplitst in negen vervoersregio's. Binnen deze regio's staan tientallen vervoersondernemingen in voor de exploitatie van het zogenaamde "öffentlicher Personennahverkehr" (ÖPNV) of lokaal openbaar vervoer.

ÖPNV wordt gedefinieerd als het aanbod aan geregeld vervoer dat voor iedereen toegankelijk is. Het gaat daarbij zowel om lokaal personenvervoer per spoor als om personenvervoer met metro, trams en bussen voor zover het merendeel van de reizigers niet over een grotere afstand dan 50km of meer dan een uur reist (Mobi-Wissen). Bus- of spoorvervoer over langere afstanden wordt tot het "Fernverkehr" gerekend.

Deze definitie is in lijn met de Europese definitie van openbaar personenvervoer als personenvervoersdiensten van algemeen economisch belang die op permanente en niet-discriminerende basis aan het publiek worden aangeboden.¹¹

In 1996 werden zowel het lokale spoorverkeer als het lokale busverkeer in Duitsland geregionaliseerd. Zo kreeg ook de regering van NRW de bevoegdheid om de planning, organisatie en regelgeving voor het lokale openbare vervoer op regionaal niveau vorm te geven. Naar aanleiding van deze regionalisering werd in NRW een wet uitgewerkt die de verantwoordelijkheid voor het **lokale spoorverkeer** verder delegeerde tot op het niveau van de zogenaamde Kreise (een soort arrondissementen) en van de grotere steden (die niet binnen een Kreis vallen). De verantwoordelijkheid voor de financiering en exploitatie van het **bus- en tramverkeer** was historisch reeds een gedecentraliseerde aangelegenheid en in elke grotere gemeente of stad was er dan ook reeds een publiek vervoersbedrijf. De verschillende actoren kregen in 1996 wel wettelijk de opdracht te streven naar één gemeenschappelijk tarief voor tram, bus en trein in de regio.

In 1996 was het ook de bedoeling de negen bestaande vervoersregio's te gebruiken voor de coördinatie van zowel het busverkeer als van het lokaal spoorverkeer in negen coördinatiestructuren, de zogenaamde 'vervoersregioverbanden'. In elke vervoersregio werd daartoe een organisatie opgericht of in het geval van de reeds bestaande vervoersregioverbanden VRR, VRS en AVV werden deze verder uitgebouwd.

Deze hervorming slaagde in 1996 niet volledig: het bleek niet mogelijk te komen tot een eenheidsstructuur waarbij de nieuwe vervoersregioverbanden zowel de belangen van het lokaal spoorverkeer als het busverkeer zouden behartigen. Daarom werd beslist de verantwoordelijkheid voor het spoorverkeer en die voor het gemeenschappelijk tariefbeleid voor het busvervoer institutioneel te splitsen in enerzijds lokale samenwerkingsverbanden (in NRW zijn er een vijftigtal Kreise en arrondissementen bevoegd) en anderzijds samenwerkingsverbanden van (overwegend gemeentelijke) vervoersbedrijven (in totaal meer dan honderd).

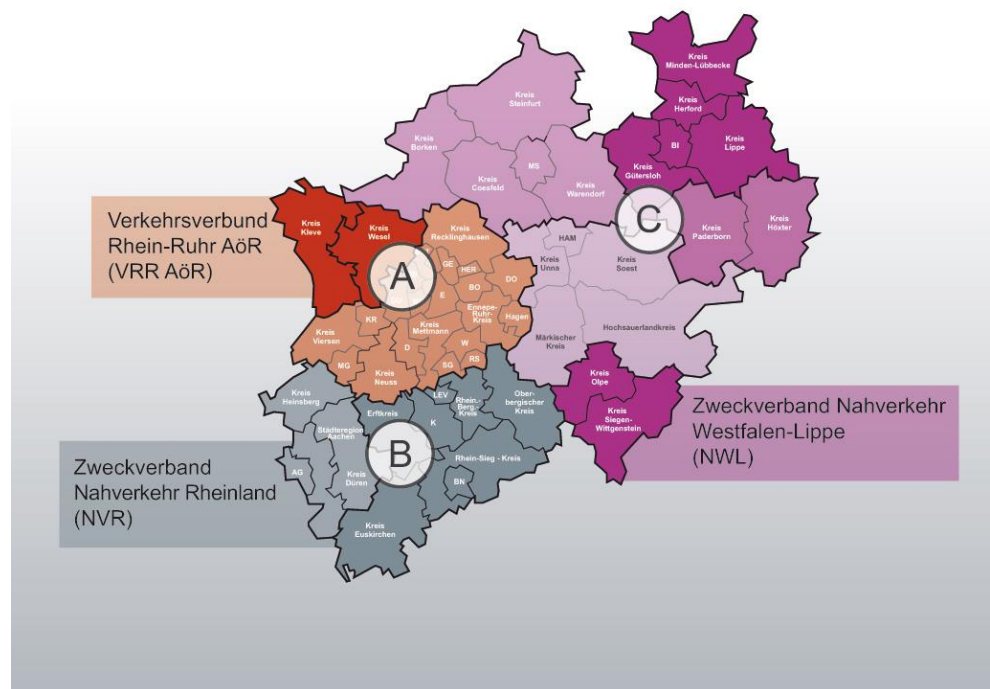
In de periode 1996-2000 bleek het wel mogelijk de regieverantwoordelijkheid voor het lokale spoorverkeer geleidelijk over te hevelen naar deze samenwerkingsverbanden van vervoersbedrijven. Het feit dat bij wet was voorzien dat er één tarief moest komen in NRW voor lokale trein, tram en bus was hiertoe een belangrijke drijfveer.

¹¹ Bron: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/ALL/?uri=CELEX%3A32007R1370>

De opdeling van het NRW in negen vervoersgebieden bleek echter vooral voor het lokaal spoorvervoer veel minder geschikt omdat deze modus juist gekenmerkt wordt door een bovenlokale problematiek.

In 2008 werd dan ook beslist de negen vervoergebieden te herschikken tot drie coöperatiegebieden voor alle lokaal spoorverkeer.

De kaart hieronder geeft de wijziging in het vervoerslandschap weer:



Figuur 16: overzicht van de hergroepering van verkeersregio's in NRW voor lokaal spoorvervoer

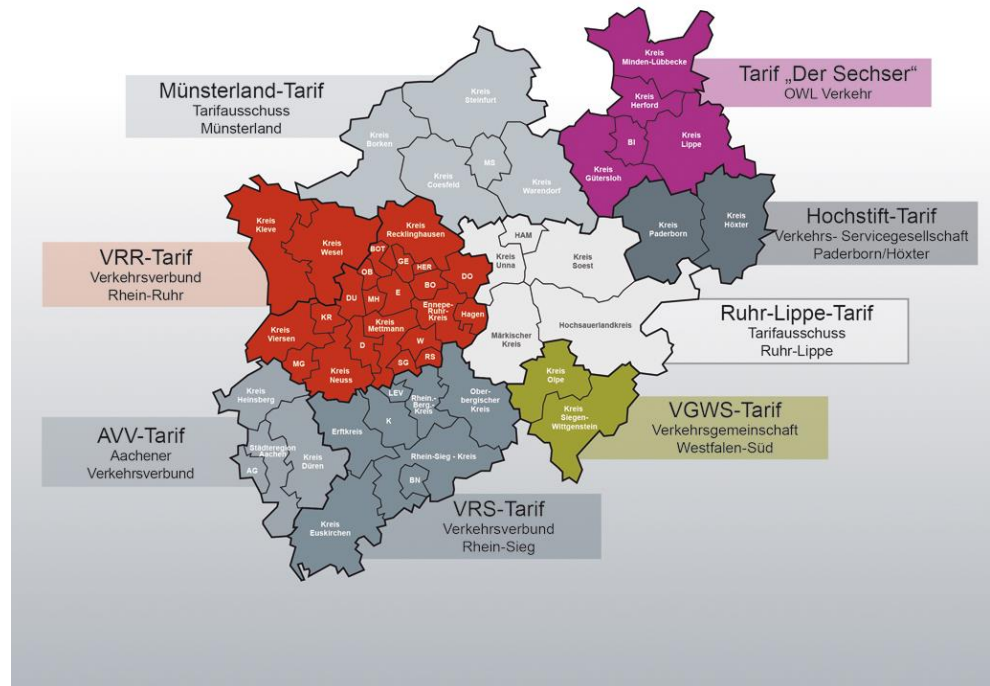
Bron: <http://busse-und-bahnen.nrw.de/service-organisation/organisation/oepnv-organisationsstruktur/>

De focus van deze studie ligt op regio B (NVR) of de bestuurlijke regio Keulen. De Nahverkehr Rheinland GmbH (NVR) is sinds 1 januari 2008 verantwoordelijk voor de planning, exploitatie en financiering van het lokaal spoorverkeer in regio B.

Een realisatie van de centralisatie van het spoorverkeer is de invoering van een **NRW tarief** dat in heel NRW geldt voor alle OPNV modi. Indien reizigers opstappen op een bus of tram van een andere maatschappij of van een ander samenwerkingsverband moeten ze geen nieuw ticket kopen. Het ticket geeft naast bus en tram ook toegang tot metrovervoer, sneltrams en lokale treinen. Slechts enkele verbindingen zijn uitgesloten van dit systeem (vb. nachtbussen in Bielefeld). Een van de doelstellingen is aan te moedigen het voor- en natraject van en naar de trein met het openbaar vervoer af te leggen.

Naast het NRW-tarief voor BTM en spoor blijven er acht aparte tariefstructuren

Daarnaast blijven de negen oorspronkelijke gebieden verantwoordelijk voor de bepaling van tarieven voor lokaal bus- en tramvervoer en de regiefunctie in elk vervoergebied. Enkel in VRR werden twee tariefstructuren tot nu toe op elkaar afgestemd. De kaart hieronder geeft een overzicht van de tariefgebieden die zo ontstaan.



Figuur 17: overzicht van de tariefregio's en verkeersverbunden in NRW

Bron: ibidem

In de regio Keulen (= regio B voor het lokaal spoorverkeer) gelden dus het AVV tarief en het VRS tarief. Het Aachener Verkehrsverbund (AVV) en het Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) zijn verantwoordelijk voor de marketing, de coördinatie en ten dele ook de financiering van het openbaar vervoer in de regio.

Naast de Verkehrsverbunden per tariefregio zijn er ook vijf overkoepelende organisaties

De fragmentering van het openbaar vervoeraanbod in diverse tariefstructuren en bij meer dan honderd vervoerbedrijven stelt bijzondere uitdagingen qua coördinatie op het vlak van:

- Marketing en de ontwikkeling van 1 tarief
- Afstemming van de dienstregeling en opvolging van de stiptheid (vooral voor spoor)
- Informatie voor de reizigers
- Invoering van elektronische betalingen
- Veiligheid op de trein, tram en bus en in stations en bij haltes

Om hieraan tegemoet te komen werden overkoepelend in NRW **vijf competentiecentra** opgericht. Deze competentiecentra zijn fysisch veelal ondergebracht bij één van de verbundorganisaties (de werkingskosten worden ook vanuit deze organisaties gedragen en het personeel wordt ook vaak (gedeeltelijk) gedetacheerd. Hieronder volgt een beknopte bespreking van deze competentiecentra:

Kompetenzcenter Marketing (KCM) staat in voor de promotie van de tarieven, de verdeling van de inkomsten uit de gemeenschappelijke tariefstructuren en de rapportering. Daarnaast neemt KCM ook nog andere coördinerende taken op zich zoals o.a. de ontwikkeling en het onderhoud van een Internetticketshop, een verkeersportaal, tariefbrochures, campagnes (vb. wandelbrochures), de klantentevredenheidsmetingen (2 jaarlijks) en de onderhandeling van de tariefstructuren in NRW. KCM heeft ook een ombudsfunctie.

Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan (vooral opvolging van de dienstregelingen van het spoorvervoer - stiptheidsproblematiek).

Kompetenzcenter Fahrgastinformation staat in voor de geïnformatiseerde informatieverstrekking over de dienstregeling in alle vervoersgebieden. Historisch gezien waren de vervoersgebieden zelf verantwoordelijk voor de reizigersinformatie. In de jaren negentig werden daartoe drie verschillende applicaties gebruikt door de verschillende actoren: "EFA", "ASS" en "BUSSPUR". Tien jaar geleden werd beslist een project op te starten om de informatie in de drie systemen te aligneren en via één interface aan de reiziger ter beschikking te stellen. Ook de afstemming op de HAFAS-applicatie van de Deutsche Bahn AG kwam daarbij aan bod. Daarnaast staat dit Kompetenzcenter ook in voor de exploitatie van een call center "Die schlaue Nummer" (het slimme nummer). Reizigers kunnen gecentraliseerd via 1 nummer informatie opvragen voor heel NRW. Het competentiecenter werkt nauw samen met het Verbund VRR die de centrale coördinatie doet van de dienstregelingen tussen de verkeersgebieden.

Het **Kompetenzcenter Elektronisches Fahrgeldmanagement (KCEFM)** is ondergebracht bij het Verkehrsverbund Rhein-Ruhr in Gelsenkirchen. Het staat sinds 2002 in voor de ontwikkeling van een elektronisch ticketsysteem. De hoofdtaken zijn:

- Bewaken van gezamenlijke standaarden en systemen voor eticketting;
- Ontwikkeling van gezamenlijke standaarden en systemen voor e- en m-commerce;
- Coördinatie van projecten, adviesverlening aan vervoersbedrijven over ticketingprocessen en -systemen;
- Opvolging van het project van VDV over de invoering van een nationale applicatie eTicket Deutschland. Het Verbund VRR waar het competentiecenter is ondergebracht is voor 14,68 % aandeelhouder van de VDV eTicket Service GmbH & Co. KG (Köln).

Het **Kompetenzcenter Sicherheit im Nahverkehr (KCS)** is ook ondergebracht bij het Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR). Het staat sinds 2008 in voor de algemene, sociale veiligheid. Het competentiecenter is de spilfiguur tussen de politie, het ministerie voor binnenlandse zaken en de vervoersbedrijven indien er meldingen zijn over bedreiging van de algemene veiligheid. Dit initiatief is gegroeid uit het feit dat VRR de centrale was voor veiligheidsmanagement en preventie en de communicatiecentrale uitbaatte tijdens het wereldkampioenschap

voetbal in 2006. Het center staat ook in voor de opleidingen van personeelsleden van vervoersbedrijven in verband met preventie en veiligheid.

Klemtone van het openbaar vervoerbeleid in de regio

In 2008 vond er een grondige reorganisatie plaats van de financiering van het openbaar vervoer. De doelstellingen van deze verandering waren:

- Meer verantwoordelijkheid leggen bij gemeenten en de inmenging van het regionale niveau afbouwen
- Bovengemeentelijke bevoegdheden toewijzen aan intercommunale samenwerkingsverbanden
- Gemeenten meer autonomie geven bij de besteding van de overheidsdotatie die op niveau van NRW ter beschikking worden gesteld.

BRON: <http://mobi-wissen.de/begriff/gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-gvfg>

De facto is het lokale personenvervoer bestuursrechtelijk toegewezen aan het lokale bestuursniveau.

Omwillen van de invoering van de nieuwe Europese richtlijn (zie hiervoor) is er een ook een nieuwe wet op het openbaar vervoer, die de principes uit de richtlijn omzet voor Duitsland. Daarbij wordt een evenwicht gezocht tussen het feit dat veel vervoersconcessies de facto 'in house' door publieke bedrijven worden uitgevoerd (zonder dat dit expliciet in contracten geregeld was) en het feit dat er ook private bedrijven zijn die het initiatief kunnen nemen om bepaalde trajecten op een bedrijfseconomische manier te exploiteren (via vb. vergunningenstelsels). Het onderscheid met overheidsopdrachten (dienstverleningsovereenkomsten) is hierbij vaag en wordt via het nieuwe juridische kader beter geregeld. Omwillen van de omvang en de bestaande versplintering van de Duitse openbare vervoermarkt heeft dit een grote impact. Er moet veel opnieuw geregeld worden. Veel bestaande exploitaties zijn ook toegekend voor een aantal jaren zodat een overgangsregeling noodzakelijk zal zijn.

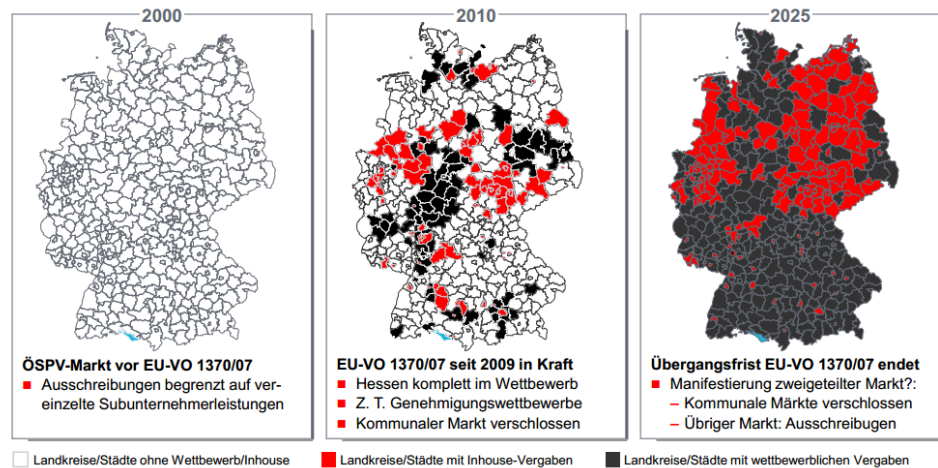
In totaal zijn er meer dan 400 vervoerbedrijven actief met openbaar busvervoer in NRW (waarvan 50 grotere aanbieders met meer dan 250.000 reizigers per jaar). Er zijn 13 maatschappijen die in NRW tramverkeer aanbieden.

De toewijzing van de exploitatieopdracht verloopt per stad/Kreis op een andere manier. Generiek gezien zijn er vijf mogelijke organisatievormen:

1. **Inhouseconstructies:** vooral in steden met eigen publieke vervoerbedrijven
2. **Concessies van openbare dienst:** vooral in landelijke gebieden – Kreise die geen eigen vervoerbedrijven hebben (concessies vaak in handen van dochtermaatschappijen van Deutsche Bahn)
3. **Overheidsopdracht** aanbesteed door Kreise
4. **Onderaannemers van vervoerbedrijven** (overheidsopdracht – soms onderhands): het volledige ontvangstrisico blijft bij het vervoerbedrijf
 - a. Betaling per gereden uur
 - b. Onderaannemers rijden vaak met oude tweedehands bussen die door vervoerbedrijven worden verkocht / verhuurd
5. Private maatschappijen nemen het initiatief en vragen **een vergunning** aan

Hieronder vindt u een overzicht van de vermoedelijke ontwikkeling van de markt voor heel Duitsland: in 2000 waren er bijna geen aanbestedingen of officiële inhousecontracten. De eerste regio die bijna volledig is overgegaan tot de aanbesteding van het vervoer (vergelijkbaar met de Nederlandse situatie) is Hessen- zwarte vervoersregio's. De rode regio's hebben een inhousetoekenning geregulariseerd. Tegen 2025 zal er een gemengd vervoerslandschap zijn met vervoersgebieden die de vervoerscontacten aanbesteden en die ze inhouse toekennen aan publieke vervoersbedrijven.

Wandel der Wettbewerbslandschaften Deutschlands 2000 – 2025

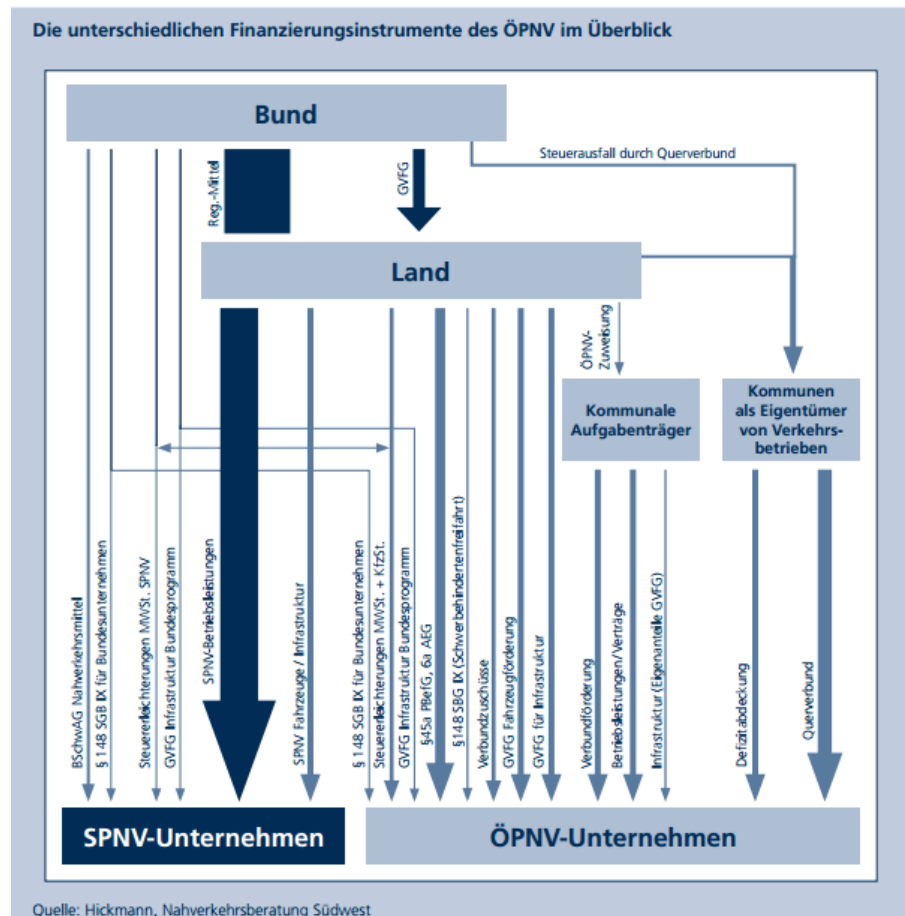


Figuur 18: overzicht van de vermoedelijke marktontwikkeling voor openbaar vervoer in Duitsland naar aanleiding van de nieuwe Europese verordening (2000-2025)

Bron: (DB Bahn Regiobus, 2013)

Financiering van het vervoerlandschap in de regio

De financiering van het openbaar vervoer in Duitsland is een complexe aangelegenheid en ze verschilt ook per bondsland. De figuur hieronder geeft een generiek overzicht van de verschillende geldstromen die van de 'bond' (Duitsland) via de verschillende landen (waaronder NRW) rechtstreeks of onrechtstreeks naar de spoorbedrijven (SPNV-Unternehmen) of naar de bus-en trambedrijven (ÖPNV-Unternehmen) vloeien. De gemeenten nemen hier de rol op van gemeentelijke opdrachtgever (kommunale aufgabenträger) of participeren vaak ook nog als hoofdaandeelhouder in een belangrijk aantal van de vervoerbedrijven. De vervoerbedrijven worden in belangrijke mate gefinancierd vanuit de gemeentelijke begrotingen.



Figuur 19: overzicht van de verschillende financieringsinstrumenten voor openbaar vervoer in Duitsland

Bron: Hickmann, Nahverkehrsberatung Südwest in: (René Bormann, 2010)

Het Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) was sinds 1971 de wettelijke basis voor een belangrijke financieringsstroom van de Duitse staat naar de regio's en ÖPNV bedrijven. Het betrof een nationale financiering voor **lokale investeringen** in het openbaar vervoer. Een deel van deze nationale financiering was daarbij afhankelijk van de inkomsten uit accijnzen op brandstoffen. Tot 1980 gold in Duitsland (zoals nu nog altijd in Frankrijk) een nationale financiering via een door de werkgever te betalen bijdrage op de loonkost. Het zogenaamde "Lohnsummensteuergesetz". Die werd echter afgeschaft omwille van loonkostenverlaging (René Bormann, 2010).

Door de regionalisering van het openbaar vervoer wordt deze regelgeving tijdelijk (tot 2019) vervangen door een uitdovende overgangsregeling. Dit betekent dat deze financiële stroom van de Duitse staat naar de Bundesländer in 2020 ophoudt te bestaan. Vanaf 2014 is er in de overgangsregeling ook geen verplichting meer voor de deelstaten om het geld dat zij ontvangen van de Duitse staat daadwerkelijk in te zetten voor openbaar vervoer. NRW heeft echter, evenals Brandenburg, besloten dit wel te doen. De middelen in de overgangsregeling zijn echter ook vrij beperkt: ze groeien jaarlijks met 1,5% en groeien daarmee trager dan de effectieve kostenstijging van de exploitatie van BTM die wordt geraamd op 2,12% door de vakorganisatie VDV.

Deze evolutie heeft tot gevolg dat de financiering van het openbaar vervoer momenteel sterk ter discussie staat en dat de toekomstige financiering van de vervoersbedrijven vrij onzeker is.

Een recente studie over de toekomstige uitdagingen voor het openbaar vervoer in Duitsland geeft ook aan dat de werking en financiering van het openbaar vervoer aangepast moet worden aan nieuwe tendensen zoals bijvoorbeeld het stimuleren van multimodaal vervoer (verdere integratie van de modi) en de vereisten van de nieuwe Europese verordening.

Een bijzonderheid in het financieringssysteem van NRW is ook dat scholieren wettelijk het recht hebben op gratis openbaar vervoer als zij op een bepaalde afstand van de school wonen. Vroeger werd dit vervoer verzorgd met private schoolbussen maar tegenwoordig nemen bijna alle scholieren het reguliere OV. De inrichtende macht van de school treedt daarbij op als derdebetalen. De vervoerbedrijven worden dus 100% vergoed voor scholierenverkeer (traject woonplaats- school). De scholier kan het abonnement ook uitbreiden tot het volledige net en betaalt dan rechtstreeks een bedrag aan het vervoerbedrijf. Daarnaast worden de bedrijven ook vergoed door de overheid omdat de scholieren tijdens de spitsuren reizen en men in de onderhandelingen voor deze vergoeding heeft aangevoerd dat een "scholierenkilometer" duurder is dan een gemiddelde reizigerskilometer. Daarnaast hebben de vervoerbedrijven ook de wettelijke verplichting gratis vervoer aan te bieden aan personen met een handicap. Ook hiervoor worden ze vergoed.

Deze extra vergoeding voor doelgroepenbeleid (zowel de compensatie voor het transport van scholieren tijdens de spits als het gratis reizen van gehandicapten) bedraagt jaarlijks ongeveer 130 miljoen EUR.

Wijzigingen in de Europese regelgeving

Sinds 3 december 2009 is de nieuwe Europese verordening betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad en Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad (VERORDENING (EG) Nr. 1370/2007 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD van 23 oktober 2007) van kracht.

Deze verordening schetst het kader waarbinnen lidstaten en regio's het openbaar vervoer kunnen organiseren en financieren.

De verordening heeft tot doel vast te stellen op welke manier instanties die bevoegd zijn voor het openbaar personenvervoer er, in het licht van het Gemeenschapsrecht, voor kunnen zorgen dat, in vergelijking met een volledig vrije marktwerking, onder meer het aantal, de veiligheid en de kwaliteit van de diensten van algemeen belang toenemen en deze diensten worden verzekerd tegen een lagere kostprijs. Daartoe worden in deze verordening de voorwaarden gesteld waaronder de bevoegde instanties, wanneer zij een openbaredienstverplichting opleggen of daartoe een contract afsluiten, aan exploitanten van openbare diensten een compensatie voor de kosten en/of exclusieve rechten verlenen als tegenprestatie voor het vervullen van openbaredienstverplichtingen.

Een ex post evaluatie van de implementatie van de verordening in 2010 (DLA Piper, 2010) wees uit dat er verschillende onduidelijkheden zijn bij de interpretatie van de richtlijn. Zo zijn er internationaal uiteenlopende interpretaties van bepalingen inzake de definitie van openbaredienstverplichtingen, de reikwijdte van openbaredienstcontracten, de gunning van die contracten en de compensatie voor openbare dienstverplichtingen.

De Europese Commissie publiceerde naar aanleiding daarvan richtsnoeren over de tenuitvoerlegging (Europese Commissie, 2014). Deze richtsnoeren geven een duidelijk overzicht van de toepasselijke regelgeving in de verschillende openbaar vervoerssectoren:

Tabel

Overzicht van de toepasselijke rechtsgrondslag voor contractgunningen per type contractuele regeling en per vervoerswijze

Openbaar personenvervoer per	(Overheids)opdrachten voor diensten als gedefinieerd in de Richtlijnen 2014/24/EU en 2014/25/EU	Concessies voor diensten als gedefinieerd in Richtlijn 2014/23/EU
Bus en tram	Richtlijnen 2014/24/EU en 2014/25/EU	Verordening (EG) nr. 1370/2007
Spoor en metro	Verordening (EG) nr. 1370/2007	Verordening (EG) nr. 1370/2007

Deze tabel illustreert meteen de problematiek dat de organisatie van BTM-vervoer zich op de scheidslijn bevindt tussen overheidsopdrachten, publieke

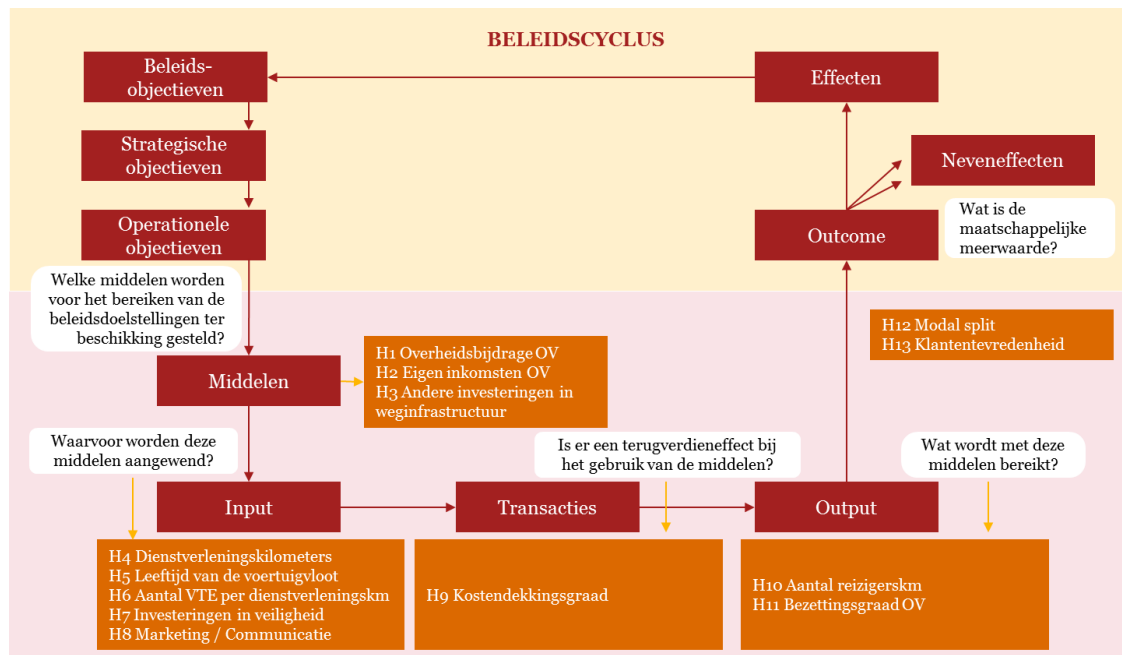
dienstverplichtingen en de inhouseorganisatie van diensten van algemeen economisch belang.

Voor wat betreft de overheidsopdrachten is er in 2014 een nieuwe richtlijn uitgevaardigd die betrekking heeft op de vervoerdiensten. RICHTLIJN 2014/25/EU VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD van 26 februari 2014 betreffende het plaatsen van opdrachten in de sectoren water- en energievoorziening, vervoer en postdiensten en houdende intrekking van Richtlijn 2004/17/EG

Dit overzicht van de wijzigingen in de Europese regelgeving geeft het wettelijke kader weer waarbinnen De Lijn eventuele aanpassingen aan beleid en structuur dient te toetsen. Het is evenwel zo dat de veelheid en verscheidenheid van marktmodellen in Europa aangeven dat de ruimte en interpretatie van deze regels voldoende groot gebleken is in het buitenland om een aangepaste manier van werken te vinden die past binnen de huidige politieke keuzes en historische situatie van de regio's. De Regiofiches van de landen in scope duiden hierbij de verschillende keuzes die gemaakt zijn voor de gebruikte marktmodellen (bvb. zeer decentraal en publiek in NRW, eerder centraal en privaat gestuurd in Schotland).

De benchmarkindicators

Voor de benchmarkstudie in 2009 werd een set van indicatoren gedefinieerd die moeten toelaten om de regio's te vergelijken. Het betreft zowel input als outputindicators. De hoofdindicatoren worden hieronder weergegeven.



Figuur 20: overzicht van de hoofdindicatoren voor de benchmark

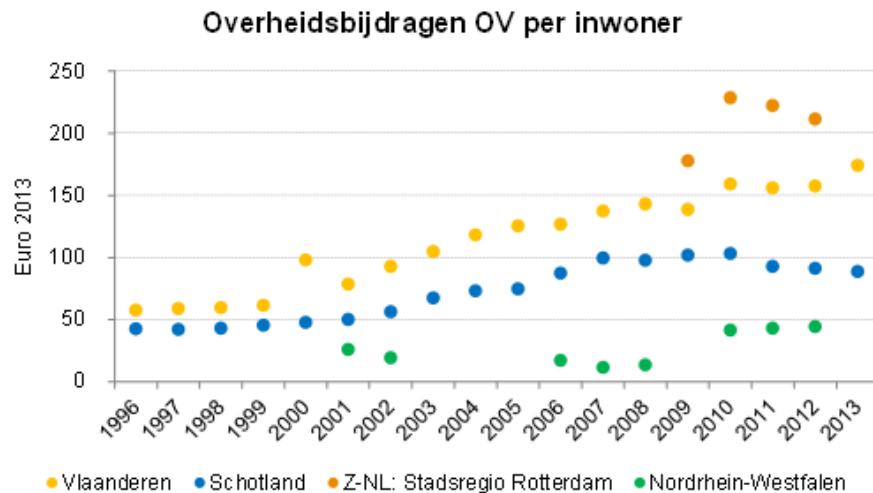
De hoofdindicatoren voor de benchmark (H1 tot en met H13) geven een beeld van de middelen die in een regio worden geïnvesteerd in openbaar vervoer. Ze geven ook weer op welke manier deze middelen worden besteed en omgezet in een openbaar vervoeraanbod en op welke manier daarvan gebruik wordt gemaakt. We bekijken eveneens de maatschappelijke outcome.

De vergelijking van de hoofdindicatoren geeft enkel waardevolle informatie over de efficiëntie en de effectiviteit van het openbaar vervoer als ze ook kwalitatief gekaderd worden. Daarom werden er per hoofdindicator ook mogelijke subindicatoren ontwikkeld die nadere informatie verschaffen over het aspect dat de hoofdindicator wil beoordelen. Zo bekijken we bijvoorbeeld naar de leeftijd van de voertuigvloot (H5) ook de vergroening van de voertuigvloot en de mate waarin de regio investeert in nieuwe voertuigtechnologie.

H1: overheidsbijdrage voor het openbaar vervoer

Vergelijking tussen de regio's

Algemene grafiek



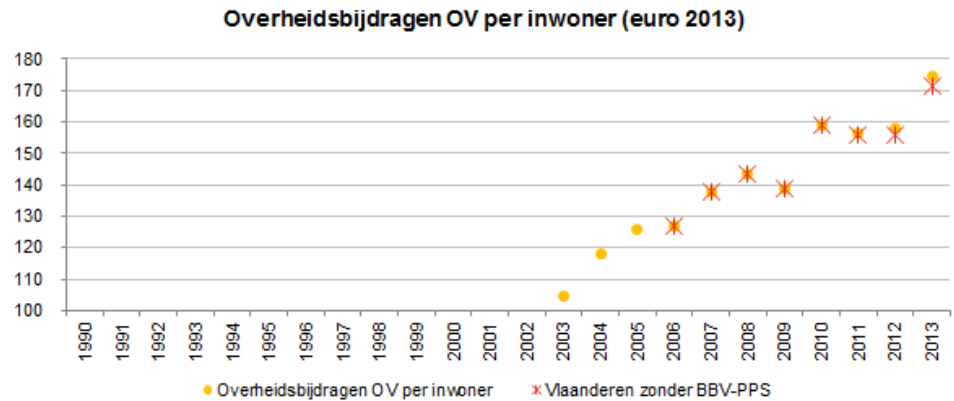
Figuur 21: Overheidsbijdragen OV per inwoner

Specifieke informatie over de evolutie in Vlaanderen

Voor Vlaanderen zijn de overheidsbijdragen de laatste vijf jaar sterk gestegen. Wanneer we hieruit het leerlingenvervoer elimineren komt de overheidsbijdrage in 2013 op 1,11 miljard euro. Deze evolutie van de overheidsbijdrage (zonder leerlingenvervoer) over de voorbije vijf jaar komt neer op een nominale stijging van 40%.

Sinds 2011 betaalt De Lijn ook beschikbaarheidsvergoedingen voor de PPS die werden opgezet om een aantal investeringswerken te financieren. Bijvoorbeeld de stelplaatsen in Tongeren, Brugge, Overijse en Zomergem en ook de investeringen in het kader van LINAN 1 en Brabo 2.

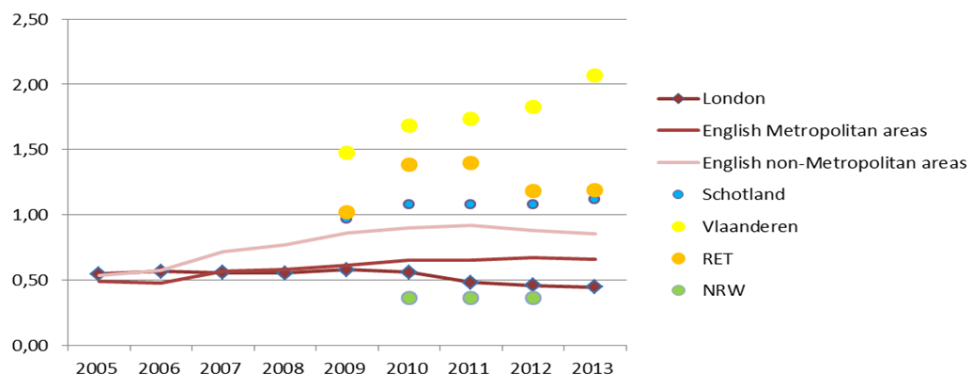
De financiering van deze beschikbaarheidsvergoedingen voor De Lijn is impliciet vervat in de dotatie van De Lijn en verklaart derhalve ook een klein gedeelte van de historische stijging sinds 2011. Voor 2013 bedragen de beschikbaarheidsvergoedingen zo'n 1,45% van de dotatie. Dit wordt weergegeven in de volgende grafiek.



Figuur 22: overzicht van de overheidsbijdrage OV per inwoner (euro 2013) voor Vlaanderen met en zonder beschikbaarheidsvergoedingen PPS

Waarschijnlijk is het zo dat de benodigde overheidsbijdrage in verstedelijkte gebieden relatief lager ligt dan in landelijke gebieden omdat de bezettingsgraden van de bussen er lager ligt en de afstanden langer zijn. Uiteraard wordt de gemiddelde kostprijs van een rit ook beïnvloed door het kostenverschil tussen tram-, metro- en busexploitatie. In het kader van deze studie werd hiernaar geen verder onderzoek verricht. We beperken ons hier tot het weergeven van de overheidsbijdrage per rit voor de benchmarkregio's en voor Engeland (een regio waarvoor een opsplitsing van de indicator voor grootstedelijk, stedelijk en landelijk gebied beschikbaar is).

Totale overheidsbijdrage per rit in reële EUR (niet gecorrigeerd voor inflatie)



Figuur 23: Eevolutie van de overheidsbijdrage per rit in verschillende regio's (2005-2013)

Specifieke informatie over de evolutie in Zuid-Nederland

Een recente studie van SEO (2013) wijst op weinig transparantie over de totale uitgaven van de stadsregio's en provincies in Nederland voor regionaal openbaar vervoer. Een globaal beeld voor Zuid-Nederland is daarom moeilijk te schetsen.

De studie van SEO (2013) geeft cijfers voor de **Stadsregio Rotterdam** op basis van drie definities:

- Smalle definitie: op basis van het programma openbaar vervoer in de jaarrekening van de stadsregio
- Brede definitie: op basis van het programma openbaar vervoer en andere programma's die ook uitgaven aan het openbaar vervoer bevatten, beide uit de jaarrekening van de stadsregio
- De uitgaven van de Stadsregio Rotterdam aan de exploitatie van het openbaar vervoer op basis van gegevens van SkVV (Stadsregio's kader Verkeer en Vervoer)

Daarnaast geeft het jaarverslag van de RET ook cijfers voor de ontvangen exploitatiebijdrage van de RET. Op basis van dat laatste cijfer werd in het vorige benchmarkverslag de overheidsbijdrage per inwoner berekend.

De volgende tabel geeft de reële evolutie in de periode 2009-2013 van de overheidsbijdrage (totaal en per inwoner) voor het openbaar vervoer in de Stadsregio Rotterdam, volgens de verschillende definities. (NB betekent "niet beschikbaar").

Categorie	2009	2010	2011	2012	2013
H1 Overheidsbijdragen OV per inwoner					
Bijdragen totaal (reële prijzen in EUR)					
Exploatiebijdragen RET	166.746.000	196.891.000	198.592.000	171.768.000	178.088.000
OV-uitgaven Stadsregio Rotterdam - smalle definitie	253.000.000	272.000.000	311.000.000	266.013.232	266.831.888
OV-uitgaven Stadsregio Rotterdam - brede definitie	512.000.000	507.000.000	385.000.000	319.424.012	306.944.388
Uitgave voor exploitatie OV in Stadsregio Rotterdam	194.000.000	254.000.000	255.000.000	251.000.000	
Totaal per inwoner - euro 2013					
H1a Exploatiebijdragen RET	153	177	173	145	146
H1b OV-uitgaven Stadsregio Rotterdam - smalle definitie	232	245	271	224	219
H1c OV-uitgaven Stadsregio Rotterdam - brede definitie	469	457	336	269	252
H1d Uitgave voor exploitatie OV in Stadsregio Rotterdam	178	229	222	212	

Figuur 24: Overheidsbijdrage voor het openbaar vervoer in de Stadsregio Rotterdam – verschillende definities (euro2013)

Bron: Eigen berekeningen op basis van SEO (2013), RET jaarverslagen, jaarrekeningen Stadsregio Rotterdam

De uitgaven per inwoner voor het OV zijn volgens de brede definitie voortdurend gedaald in reële termen tussen 2009 en 2013. Voor de andere definities zijn deze uitgaven eerst gestegen om vervolgens te dalen.

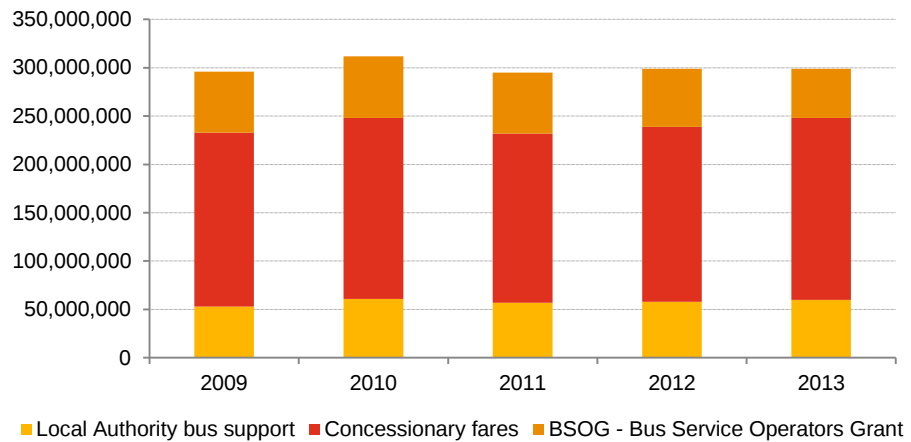
Specifieke informatie over de evolutie in Schotland

De meest recente en complete cijfers over de overheidsbijdrage worden gepubliceerd door de TAS Bus Monitor. De overheidsbijdragen voor openbaar vervoer kunnen in Schotland worden opgesplitst in drie verschillende types van financiële steun:

- Local authority support: directe subsidies van de overheid
- Concessionary fares: deze bijdragen compenseren verschillende kortingen die de operatoren aan specifieke doelgroepen toekennen. Deze kortingen worden toegekend aan verschillende sociale groepen zoals mindervaliden, ouderen, enz. Deze regeling bestaat sinds 2006 en vergoedt operatoren voor de misgelopen inkomsten door deze kortingsregeling.
- Bus service operator grant (BSOG): deze subsidie wordt direct betaald aan de operatoren met als doel hun tarieven laag te kunnen houden, om zo bepaalde lijnen in dienst te houden waar dit anders niet mogelijk zou zijn. Het bedrag dat deze steunmaatregel inhoudt die operatoren ontvangen is afhankelijk van het aantal gereden kilometer.

Onderstaande grafiek geeft weer welk aandeel de drie categorieën van staatssteun hebben in de totale overheidsbijdrage. Hieruit blijkt dat in 2013 de 'concessionary fares' ongeveer 63% van het totaal bedraagt, gevolgd door 20% voor de 'local authority support'.

Types van overheidsbijdragen



Figuur 25: overzicht van de samenstelling van de overheidsbijdrage voor OV in Schotland (2009-2013)

Bijna de helft, 46%, van de inkomsten van de vervoersoperatoren komt van overheidsbijdragen.

Specifieke informatie over de evolutie in Nordrhein-Westfalen

Jaarlijks wordt op de begroting van NRW 1,5 miljard EUR voorzien voor de financiering van het openbaar vervoer in de regio. Voor 2012 was dit bedrag als volgt samengesteld:

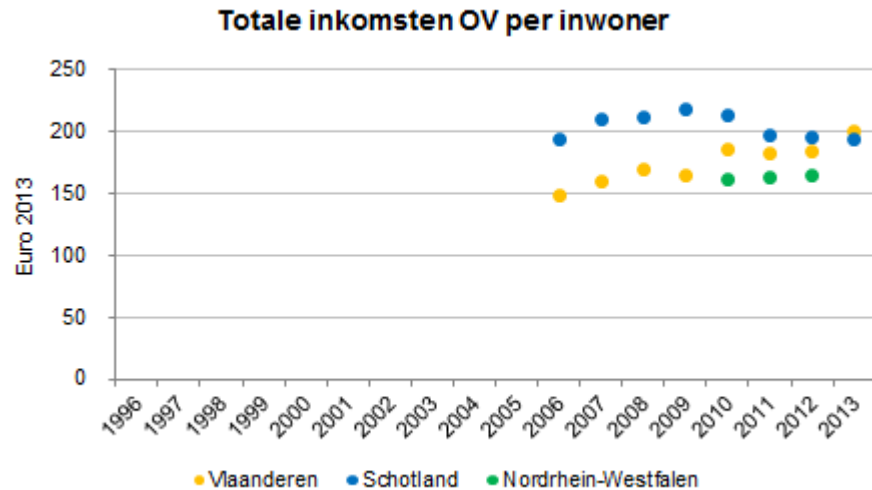
- 1.117 miljoen EUR doorstorting van de middelen die nationaal worden toegekend. Met dit bedrag ontvangt NRW 15,76% van de totale middelen die door de Duitse regering ter beschikking worden gesteld voor openbaar vervoer in Duitsland. Het merendeel daarvan wordt besteed aan het lokale spoorverkeer. 110 miljoen EUR ging naar het lokale vervoer per tram en bus in NRW (ÖPNV-Zukunftskommission NRW, 2013) –blz. 107. Van de 110 miljoen EUR moest minstens 80% direct worden doorgestort aan de vervoerbedrijven. De rest kan worden aangewend voor de bevordering van het openbaar vervoer (door vb. de koepelverbanden, gemeenten, enz...)
- 91 miljoen EUR investeringsmiddelen voor infrastructuurwerken voor gemeenten – zowel spoor als bus en tram (wordt meegerekend in H3)
- 130 miljoen EUR voor investeringen in de uitbouw van openbaar vervoer – zowel spoor als bus en tram
- 130 miljoen EUR compensatie voor kortingen op de tarieven voor schoolkinderen – waarvan 87,5% wordt doorgestort aan de vervoerbedrijven. 12,5% wordt gebruikt voor de verbetering van het vervoeraanbod voor deze doelgroep.
- 30 miljoen EUR compensatie voor kortingen op de tarieven voor sociale doelgroepen zowel spoor als bus en tram

Ook in 2013 zal een vergelijkbaar bedrag worden voorzien. Vanaf 2014 zal de financiering fundamenteel wijzigen (zie regiofiche).

H2: Eigen inkomsten van het openbaar vervoer

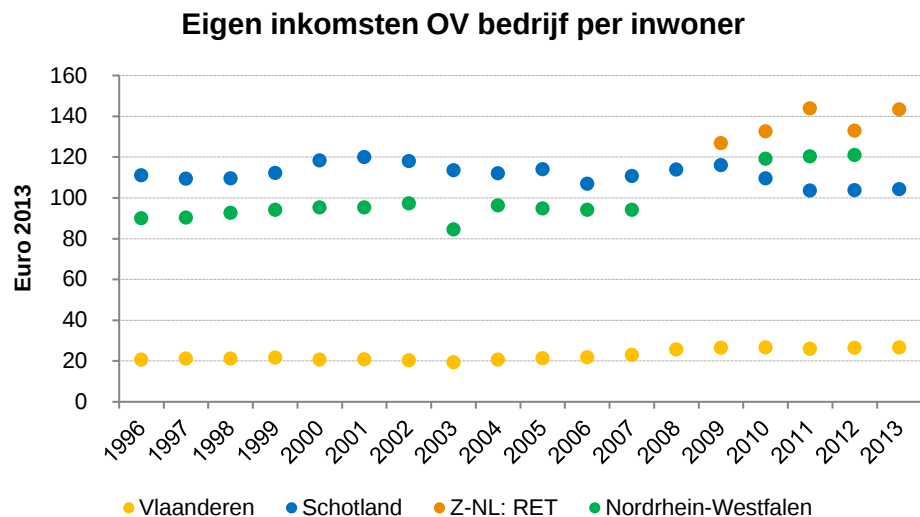
Vergelijking tussen de regio's

Algemene grafiek



Figuur 26: overzicht van de evolutie van de totale inkomsten voor het OV per inwoner in euro 2013

De inkomsten van het openbaar vervoer per inwoner liggen voor Vlaanderen op een min of meer vergelijkbaar niveau als in NRW en Schotland. De bron van de inkomsten verschilt echter significant tussen de regio's zoals zal blijken uit de bespreking van indicator H1 (eigen inkomsten uit reizigersontvangsten) en H2 (overheidsbijdrage OV).



Figuur 27: Eigen inkomsten OV bedrijf per inwoner

Specifieke informatie over de evolutie in Vlaanderen

De nominale eigen inkomsten van De Lijn zijn over de voorbij vijf jaar gestegen met 14%. Wanneer we deze inkomsten corrigeren met inflatie, blijken deze een lichte stijging te vertonen van 164 miljoen euro in 2009 tot 171 miljoen euro in

2013, wat neerkomt op een reële stijging van 3,9%. Zoals verder zal blijken zijn de dienstverleningskilometers gedaald met 2,8%, wat vervolgens neerkomt op een stijging van de inkomsten per dienstverleningskilometer (zie verder).

Ook groeide het gebruik van sms-tickets bij gebruikers gevoelig. Met 8 miljoen verkochte sms-tickets in 2013 werd een stijging van 45% gerealiseerd ten opzichte van 2012. In de loop van 2013 voerde men een testproject uit waarbij reizigers pas na 60 seconden hun sms-ticket ontvangen, in plaats van onmiddellijk na hun aankoop. Dit resulteerde in een opmerkelijke stijging van de verkochte sms-tickets de dag nadien.

De inkomsten stegen eveneens in het jaar 2013 doordat er meer dan ooit gecontroleerd werd op zwartrijders. In totaal werden er 1.860.563 reizigers gecontroleerd. (jaarverslag p15).

Specifieke informatie over de evolutie in Zuid-Nederland

Er zijn geen globale cijfers beschikbaar met betrekking tot de totale reizigersinkomsten van de vervoerders in de regio Zuid-Nederland. Voor de Stadsregio Rotterdam rapporteert de RET in het jaarverslag gegevens over de eigen inkomsten. In dit rapport houden we rekening met twee categorieën: de opbrengsten uit de kaartverkoop en de overige bedrijfsopbrengsten.

De opbrengsten uit de kaartverkoop omvatten de inkomsten van de ov-chipkaart en een schatting van de toegerekende opbrengsten van de nationale vervoerbewijzen. Daarnaast wordt er rekening gehouden met een compensatie voor het aanbieden van een gereduceerd tarief voor studenten. Ook wordt er rekening gehouden met de toegerekende opbrengsten voor 65+ vrij reizen in Rotterdam en Capelle aan den IJssel. Het aandeel van de vergoedingen voor 65+ en studenten in de inkomsten van de RET bedraagt ongeveer 19% in 2013.

Overige bedrijfsopbrengsten bestaan volgens het jaarverslag van RET uit opbrengsten vanuit de verkoop van gepersonaliseerde en anonieme chipkaarten waarop reissaldo kan gezet worden, uit reclameopbrengsten, uit verrichte werkzaamheden voor derden, uit ontvangen vergoedingen vanuit geschreven processen-verbaal, uit opbrengsten van verschroting en verkoop van activa en uit de ontvangen vergoeding voor het voeren van de directie van RET Infrastructuur BV en RET Railgebonden Voertuigen NV.

Specifieke informatie over de evolutie in Schotland

54% van de inkomsten van de vervoerbedrijven komt van reizigers. Het overige wordt gesubsidieerd door de overheid. Voor 2013 betroffen de eigen inkomsten 351 miljoen pond. De daling van de indicator sinds 2009 moet vermoedelijk in verband worden gebracht met de daling in dienstverleningskilometers (zie verder). Verder onderzoek naar het causale verband is niet beschikbaar.

Specifieke informatie over de evolutie in Nordrhein-Westfalen

De totale inkomsten in de acht tariefgebieden van NRW worden voor 2012 geraamd op 2.090 miljoen EUR. Via de verkoop van de multimodale NRW tickets werden 164 miljoen EUR genereerd. DE Kölner Verkehrsbetriebe (KVB) hebben hierin een aandeel van zo'n 10,8% in 2012.

We bekijken de inkomstenstructuur van KVB hieronder in detail:

Inkomsten volgens tariefformule KVB (Kölner Verkehrsbetriebe) 2012	aantal ritten	inkomsten in EUR	inkomsten per rit in EUR
ticketverkoop - cashtarief	25.200.000	51.300.000	2,04
abonnementen volwassenen	131.400.000	116.900.000	0,89
abonnementen scholieren	81.400.000	38.300.000	0,47
andere tariefformules (waaronder 900.000 SMS-tickets)	9.400.000	5.900.000	0,63
Totaal / gewogen gemiddelde inkomst per betalende rit	247.400.000	212.400.000	0,86
Gratis ritten en zwartrijders (3,78% van de ritten)	27.800.000		
VRS-tariefcompensatie		-12.200.000	
NRW compensatie sociale tickets		1.300.000	
Minderopbrengsten KölnPass (sociale verminderingpas)		-500.000	
Opbrengsten voor KVB uit betalende ritten		201.000.000	0,81
Compensatie voor sociale tarieven		10.300.000	
Periodevreemde opbrengsten		-1.100.000	
overige opbrengsten uit exploitatie		2.500.000	
overige operationele opbrengsten (prestaties voor derden, compensatie voor onderhoud metrotunnels, reclameinkomsten)		12.900.000	
Totale operationele opbrengsten KVB		225.600.000	0,91

Figuur 28: overzicht van de inkomsten van KVB (2012)

Bron: eigen verwerking op basis van jaarverslag KVB en interviews

Ongeveer 10% van de betalende ritten wordt aan het ‘volle tarief’ van een standaardbiljet vergoed (gemiddelde ontvangst = 2,04 EUR per rit). Meer dan de helft van de inkomsten wordt gegenereerd via de verkoop van abonnementen. Gemiddeld ontving KVB zo’n **0,86 EUR per rit uit verkoop van vervoerbewijzen**. Voor scholieren geldt een derdebetalersregeling waarbij de inrichtende macht van de onderwijsinstelling het vervoerbedrijf vergoedt¹².

Daarnaast zijn er ook meer dan 27 miljoen ritten die niet betaald worden door de reiziger omdat hij of zij zwart rijdt of recht heeft op een sociale pas.

KVB wordt gecompenseerd voor tariefverminderingen voor gehandicapten en voor het aanbieden van sociale tickets en voor het vervoeren van scholieren tijdens de spits (rechtstreeks door NRW voor 1,3 miljoen EUR en onrechtstreeks door de nationale compensatie ten belope van 10,3 miljoen EUR¹³). KVB moet een deel van de verkoopopbrengsten (12,2 miljoen EUR) doorstorten aan VRS (i.v.m. vervoersgebiedoverschrijdende ticketing).

Al naargelang de opbrengsten die men al dan niet meerekent als eigen opbrengst kan men stellen dat de eigen opbrengsten voor KVB tussen 0,81 EUR – 0,91 EUR per rit ligt. Dit komt overeen met een gemiddelde eigen inkomst per inwoner van 217 EUR voor Keulen in 2012. Voor heel NRW bedragen de eigen inkomsten gemiddeld 128 EUR per inwoner in 2012. Dit duidt meteen op een grote spreiding

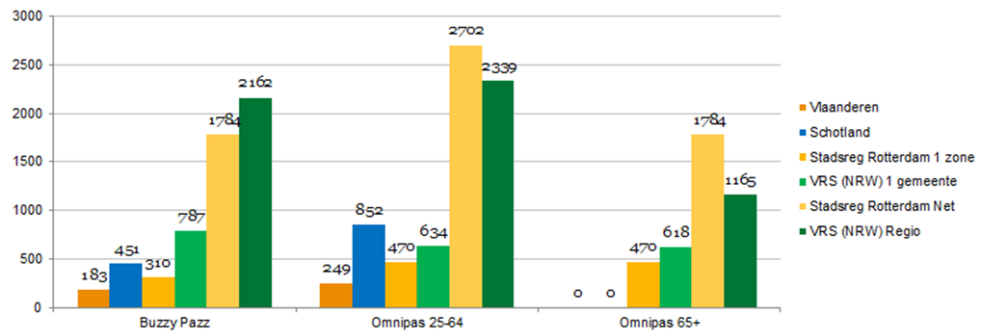
¹² Bron: interview Volker Went, VDV, Köln

¹³ Van de 10,3 miljoen EUR zijn 2,6 miljoen EUR compensaties voor het scholierenvervoer en 7,7 miljoen EUR compensaties voor het aanbieden van gratis vervoer aan personen met een handicap.

van de eigen ontvangsten al naargelang het gaat om een grote stad, centrumstad of landelijk gebied.

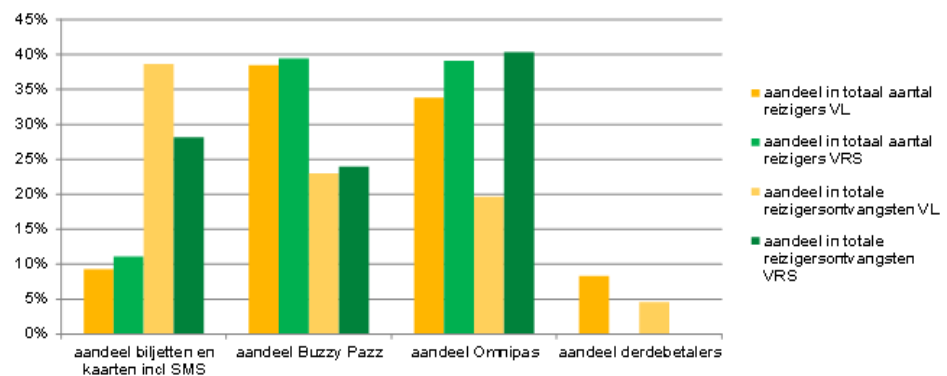
Vergelijking tarieven tussen de regio's

Hieronder worden de tarieven voor Vlaanderen en de andere benchmarkregio's met elkaar vergeleken. Opvallend is het sterke verschil van de prijs voor abonnementen in de regio's.



Figuur 29: vergelijking van de tarieven in de benchmarkregio's (cijfers 2014)

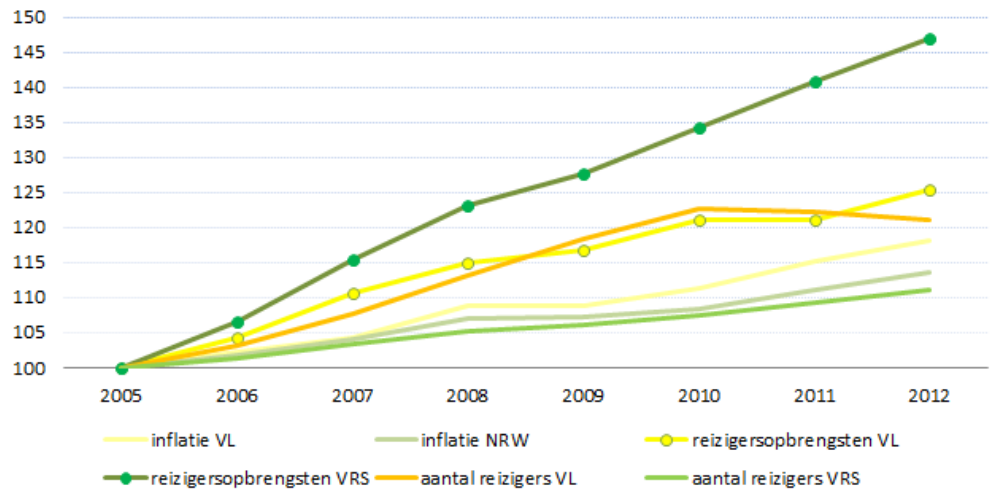
Dit heeft voor gevolg dat het aandeel van de inkomsten uit de verkoop van biljetten in Vlaanderen wel relatief hoog is. Dit blijkt uit volgende grafiek waarin respectievelijk het aandeel van de vervoersbewijzen in het totaal aantal ritten en het totaal van de ontvangsten worden vergeleken tussen Vlaanderen en VRS (de regio rond Keulen).



Figuur 30: aandeel van elk type vervoerbewijs in het aantal reizigers en de reizigersopbrengsten (VRS en Vlaanderen 2012)

Uit onderstaand overzicht blijkt dat de reizigersopbrengsten in Vlaanderen ongeveer evenredig stijgt met het aantal reizigers. Enkel in 2012 is hierin een kentering. In NRW zijn de reizigersopbrengsten in de periode 2005-2012 bijna met de helft gestegen. De stijging is veel sterker dan het aantal reizigers en dan de inflatie.

in samenwerking met



Figuur 31: historische evolutie van de reizigersopbrengsten, het aantal reizigers en de inflatie in Vlaanderen en VRS (2005-2012)

Belangrijke evolutie in Nederland

In Nederland is er een belangrijke evolutie wat betreft de tarifiering. Door de invoering van de OV-chipkaart waarbij de reiziger chipt bij het in- en uitstappen wordt een variabilisering van de tarieven mogelijk per effectief gereden afstand.

Met de ov-chipkaart betaalt de reiziger in het regionale openbaar vervoer een basistarief en een tarief per kilometer. Het basistarief is een vast tarief en geldt alleen voor het stads- en streekvervoer (bus, tram en metro). Als de reiziger binnen 35 minuten na het uitchecken overstapt op een andere bus, tram of metro, hoeft die het basistarief niet nog een keer te betalen. Het basistarief is overal hetzelfde (€ 0,87 in 2014). Een nieuwe ov-chipkaart kost € 7,50. De kaart is maximaal 5 jaar geldig.

Er is geen landelijk vastgesteld kilometertarief. Dit betekent dat de reiskosten per regio kunnen verschillen.

In Rotterdam zijn dit de reiskosten die in 2014 worden aangerekend:

Saldo reizen vol tarief

Basistarief € 0,87
 Kilometertarief stadsregio Rotterdam € 0,134
 Kilometertarief stadsgewest Haaglanden
 (Den Haag Centraal - Laan van NOI) € 0,146
 Kilometertarief stadsgewest Haaglanden
 (Laan van NOI - Pijnacker Zuid) € 0,170

Saldo reizen reductie (= 34% korting op vol tarief)

Basistarief € 0,57
 Kilometertarief stadsregio Rotterdam € 0,088
 Kilometertarief stadsgewest Haaglanden
 (Den Haag Centraal - Laan van NOI) € 0,096
 Kilometertarief stadsgewest Haaglanden
 (Laan van NOI - Pijnacker Zuid) € 0,112

H3: Andere investeringen in infrastructuur

Vergelijking tussen de regio's

Algemene grafiek

Niet beschikbaar omwille van de onvergelykbaarheid tussen de regio's. Hieronder is evenwel een kwalitatieve beschrijving van de initiatieven mee gegeven om de verschillen met betrekking tot jaarlijkse investeringen te duiden.

Specifieke informatie over de evolutie in Vlaanderen

Agentschap Wegen en Verkeer investeert in weginfrastructuur in Vlaanderen. Een deel van deze investeringen hebben betrekking op infrastructuur die ten goede komt van BTM. In 2012 wordt deze investering geraamd op 16,3 miljoen euro.

Volgende tabel geeft een overzicht van de samenstelling van het investeringspakket in 2011.

Effectief programma				
Afdeling	Locatie	Gemeente	Projectnaam	Bedrag
Antwerpen	RUISBROEK		Heraanleg bushaltes in district Puurs	350
Antwerpen	R12	MECHELEN	Studie herinrichting R12	300
Antwerpen	N1	BRASSCHAAT	Heraanleg in functie van doorstroming openbaar vervoer	1500
Antwerpen	N1	BRASSCHAAT	Heraanleg in functie van doorstroming openbaar vervoer (VRI)	200
Antwerpen	N1	ANTWERPEN	N1-Antwerpen: Aanpassen en vernieuwen VRI installaties ikv doorstroming OV op Bredabaan (zie ook Historianr 195)	650
Antwerpen	Afdeling		Aanpassen en vernieuwen van VRI installaties ikv doorstroming OV	350
EMT	Afdeling		A.1.1. Coördinatie van verkeerslichten ten behoeve van de doorstroming	600
EMT	Afdeling		A.2.3 Draadloze beïnvloeding van verkeerslichten door het openbaar vervoer	400
Limburg	Afdeling		aanpassing bushaltes tot toegankelijke haltes	500
Limburg	N702	HASSELT	aanleg busbaan tussen Voorstraat en Universiteit Hasselt	1800
Limburg	N715	HOUTHALEN-HELCHTEREN	diverse aanpassingen busbaan Helchteren	300
Limburg	N750	GENK	busbaan t.h.v. rotonde N750-N75	200
Limburg	Afdeling		concrete dossiers volgend uit studie doorstroming snelbus Spartacus en toekomstplan 2020 (aan te besteden in fasen)	150
Limburg	Afdeling		aanpassing verkeerslichten ikv busbeïnvloeding	300
Limburg	N702	DIEPENBEEK	busbaan tussen Bewel en bocht	100
Oost-Vlaanderen	N42	WETTEREN	N42 Doortocht Mariagaard te Wetteren	1645
Oost-Vlaanderen	Afdeling		Verplaatsen van bushaltes, realiseringen van uitstulpingen en busbanen langs gewestwegen in Oost-Vlaanderen door middel van kleine ingrepen.	300
Oost-Vlaanderen	N9	AALST	N9 Herinrichting Gentsesteenweg tussen Vijfhuizen en R41 te Aalst met aanleg busbaan	150
Oost-Vlaanderen	GENT		Doorstroming Stadsring R40 Gent	105
Oost-Vlaanderen	Afdeling		Stockbestek doorstroming in district Aalst, St. Niklaas, Oudenaarde en Eeklo.	400
Vlaams-Brabant	Afdeling		Uitbouw van uitstulpende haltes binnen de bebouwde kom	150
Vlaams-Brabant	Afdeling		Aanleg BOB dmv markeringen en verticale signalisatie	200
Vlaams-Brabant	Afdeling		Kleine ingrepen voor busdoorstroming aan kruispunten	350
Vlaams-Brabant	N21	STEENOKKE RZEEL	Busbaan tussen Stationslaan en N227 richting Kampenhout (+ doortrekking dubbelrichtingsfietspad)	100
Vlaams-Brabant	R23	onbekend	Busdoorsteek (+ hulpdiensten) Gasthuisberg vanuit binnenring	1600
Vlaams-Brabant	N3	BIERBEEK	Doorstromingsmaatregelen in doortocht Korbeek-Lo en Bierbeek	50
Vlaams-Brabant	N2	KORTENBERG	Studieopdracht betreffende de verbetering van de doorstroming op de openbare vervoersas Leuven - Kortenberg - Brussel	100
Vlaams-Brabant	N4	OVERIJSE	Studieopdracht betreffende de verbetering van de doorstroming op de openbare vervoersas Waver - Overijse - Brussel	100
Vlaams-Brabant	N9	ASSE	Studieopdracht betreffende de verbetering van de doorstroming op de openbare vervoersas Aalst –Asse - Brussel	100
Vlaams-Brabant	ASSE-VILVOORDE		Studieopdracht betreffende een doorstromingsonderzoek voor de tangentiële ringverbinding in de Brusselse rand	100
Vlaams-Brabant	N285	TERNAT	Studieopdracht betreffende een doorstromingsonderzoek voor de GEN-busverbinding Asse –Ternat – Lennik –Gooik	75
Vlaams-Brabant	N2	LEUVEN	Studieopdracht betreffende een haalbaarheidsstudie doorstroming voor alle snelbuslijnen naar Leuven	100
Vlaams-Brabant	Afdeling		Raamcontracten investeringen doorstroming cel EM - Vlaams-Brabant	300
Vlaams-Brabant	N2	LUBBEEK	Aanleg van een busbaan op het wegvak aansluitend op de doortocht Sint-Bernard	25
West-Vlaanderen	N323	KORTRIJK	N323b Kortrijk. Kennedylaan - busbanen N50 tot Munkendoornstraat.	133
West-Vlaanderen	N33	MIDDELKERKE	N33 Middelkerke - aanleg busbaan vanaf halte Molenhuis tot halte Kromme Elleboog.	1295
West-Vlaanderen	Afdeling		Aanpassing bushaltes districten Oostende/Diksmuide/Ieper	639
West-Vlaanderen	N32	ROESELARE	Aanpassen kruispunt + installatie verkeerslichten met busbeïnvloeding Brugsesteenweg x Noordlaan	500
West-Vlaanderen	Afdeling		Kleine ingrepen voor aanpassing van kruispunten en bushaltes ter bevordering van het openbaar vervoer in de districten Kortrijk, Oostende en Diksmuide	233
West-Vlaanderen	Afdeling		Kleine ingrepen voor aanpassing van kruispunten en bushaltes ter bevordering van het openbaar vervoer in de districten Brugge, Ieper en Pittern	200
West-Vlaanderen	Afdeling		Elektrische installaties: plaatsen van verkeerslichten met beïnvloeding ten behoeve van het openbaar vervoer en/of aanpassen van bestaande installaties met het oog op verbeterde doorstroming van het openbaar vervoer; aansluitingen op electriciteits- en te	350
totaal				17000

Specifieke informatie over de evolutie in Zuid-Nederland

Er zijn geen geconsolideerde gegevens beschikbaar voor Zuid-Nederland. Voor de Stadsregio Rotterdam zijn er meerdere gegevensbronnen mogelijk. In de jaarrekening van de Stadsregio Rotterdam worden elk jaar de verplichtingen voor het programma kleine projecten en de regionale bijdrage BDU voor grote projecten voorgesteld. Voor de eerste post wordt in deze studie enkel rekening gehouden met de kleine projecten onder de noemer “Fiets & OV”, “Haltetoegekankelijkheid”, “OV” en “P&R”. De bedragen schommelen sterk in de tijd. In 2013 bedroegen zij 39,1 mio euro.

Een tweede mogelijke berekeningsmethode vertrekt van de overheidsuitgaven volgens de brede en smalle definitie uit H1 en trekt daar de exploitatiebijdragen voor het openbaar van af. Dezelfde caveats gelden hier als bij H1. Bovendien is deze maatstaf niet beperkt tot BTM.

Een laatste mogelijke berekeningsmethode is gebaseerd op de jaarverslagen van de RET. Daarin worden de vergoedingen opgenomen die de RET ontvangt voor het uitvoeren van een aantal onderhouds- en renovatiewerken aan de infrastructuur voor BTM. Deze zijn in reële termen sterk geëvolueerd tussen 2009 en 2013: van 240,7 mio euro in 2009 tot 67,7 mio euro in 2013. Deze berekeningsmethode wordt hier gebruikt voor het opstellen van de vergelijkende grafiek. Zij komt ook overeen met de methode uit de vorige benchmarkstudie.

	2009	2010	2011	2012	2013
METHODE 1					
Investeringen in infrastructuur		61599851	33987951	8426221	39114061
Programma kleine projecten (verplichtingen, incl. rijksbijdrage)		15500000	21560659	2906000	6614061
Regionale bijdrage BDU grote projecten (verleende subsidies)		41500000	10670000	5310000	32500000
METHODE 2					
Verschil tussen overheidsbijdrage smalle definitie en exploitatie bijdrage OV	64353570	19452585	59053252	15397372	
Verschil tussen overheidsbijdrage brede definitie en exploitatie bijdrage OV	346854837	273416884	137087907	70174759	
METHODE 3					
Eigen inkomsten RET voor werken derden	240662720	155051148	159204405	91945902	67702000

Figuur 32: Investerings in het openbaar vervoer in de Stadsregio Rotterdam – drie methodes (euro 2013)

Bron: Jaarrekeningen Stadsregio Rotterdam, SEO (2013), jaarverslagen RET

Specifieke informatie over de evolutie in Schotland

In Schotland worden investeringen in infrastructuur die gelinkt zijn aan openbaar vervoer uitgevoerd door de lokale overheden. Deze steden en gemeenten coördineren in samenwerking met één van de RTP's deze werken. Ze beslissen welke werken er wanneer worden uitgevoerd, beheren de budgetten, doen de aanbestedingen, enz. Alle informatie over deze investeringskosten is enkel beschikbaar bij de vele lokale overheden. Eveneens is het moeilijk de specifieke kosten die toegewezen kunnen worden aan openbaar vervoer te verbijzonderen.

Specifieke informatie over de evolutie in Nordrhein-Westfalen

Reeds in 2009 was duidelijk dat de nodige middelen ontbraken om de vervangingsinvesteringen en renovatie van haltes en metrostations te financieren. Deze nood is nog altijd actueel. Uit het verslag van de Toekomstcommissie blijkt dat voor de periode 2012-2016 zo'n 1,1 miljard EUR nodig is voor het onderhoud van het tramnetwerk en de metro in NRW. Hiervan zou ongeveer 25% kunnen gefinancierd worden door de vervoersbedrijven. Voor het resterende bedrag is nog geen financiering gevonden.

in samenwerking met



Daarnaast is er recurrent 23 miljoen EUR per jaar nodig voor het onderhoud van stations en tunnels.

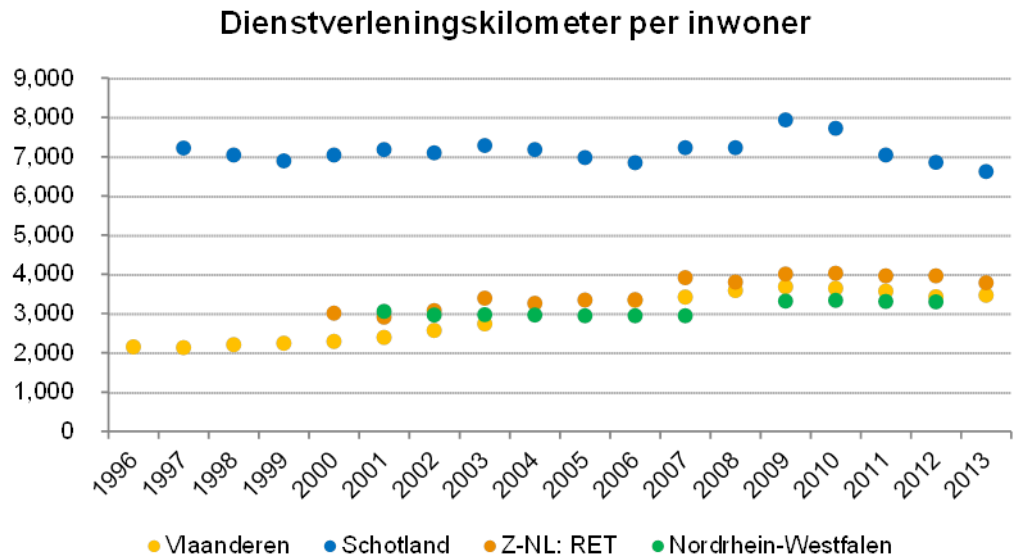
Ook voor het perpetueel onderhoud van de voertuigen is tot 2016 enkel 32% van de financiering min of meer zeker.

Deze financieringsproblematiek hangt samen met de afbouw van de nationale investeringssubsidies voor infrastructuurwerken en de bestuurlijke decentralisatie.

H4: Dienstverleningskilometers

Vergelijking tussen de regio's

Algemene grafiek



Figuur 33: Dienstverleningskilometer per inwoner

Specifieke informatie over de evolutie in Vlaanderen

Het aantal dienstverleningskilometers vertoont in de periode van 2009 tot 2013 een licht dalende trend, die neerkomt op een vermindering van 2,8%.

Specifieke informatie over de evolutie in Zuid-Nederland

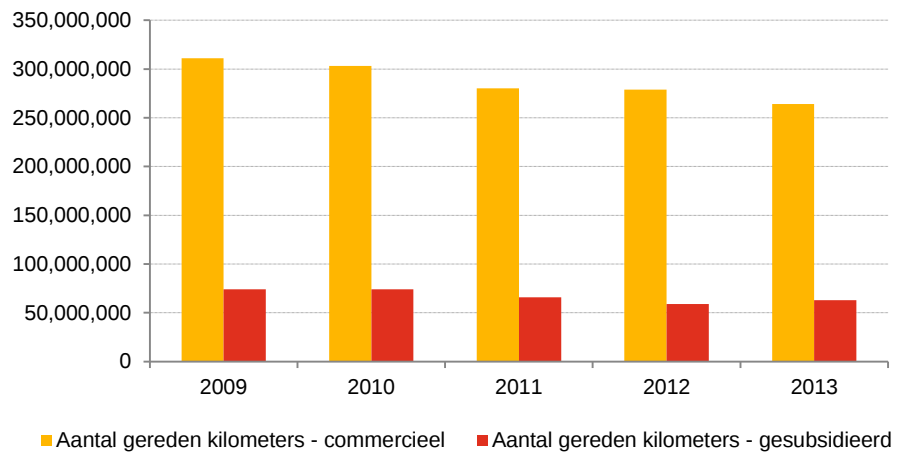
Ook de RET rapporteert sinds 2010 licht dalende cijfers (sinds december 2012 is de busconcessie van Qbuzz wel overgedragen naar de RET).

Specifieke informatie over de evolutie in Schotland

Voor Schotland kunnen we de vergelijking maken tussen het aantal gereden kilometers door private operatoren die volledig commerciële lijnen uitbaten en de private operatoren die gesubsidieerde lijnen uitbaten. Zoals op onderstaande grafiek wordt aangetoond worden er ongeveer vier keer zoveel kilometers gereden op commerciële lijnen dan op gesubsidieerde.

Wanneer we naar de evolutie van het totaal aantal gereden kilometer kijken, merken we in Schotland een daling over de voorbij 5 jaar. Deze daling wordt voornamelijk veroorzaakt door een daling in het aantal gereden kilometer door commerciële lijnen. De reden hiervoor zijn de stijgende operationele kosten, waardoor men bussen efficiënter is gaan inzetten. Ook de gesubsidieerde lijnen kennen een licht dalend verloop.

Gereden kilometers per type vervoer



Figuur 34: Gereden kilometers per type vervoer

Het aantal dienstverleningskilometers voor deze indicator wordt bepaald op basis van het aantal gereden kilometer en het aantal plaatsen op een bus. Dit aantal plaatsen op een bus werd bepaald op basis van gedetailleerde vlootcijfers van het wagenpark van de vier grootste bus operatoren. De analyse op basis van deze data komt op gemiddeld 107.8 plaatsen op een bus.

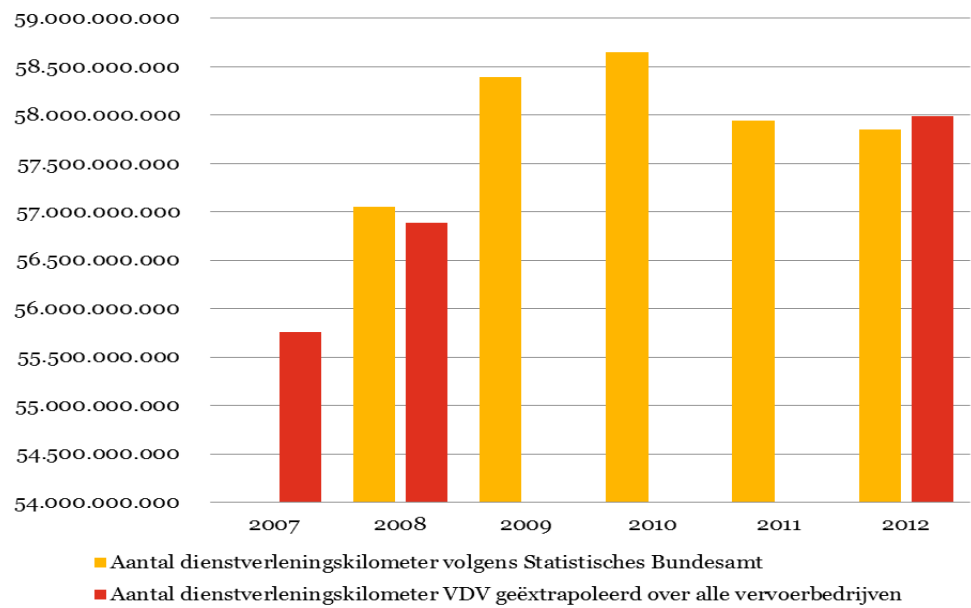
Specifieke informatie over de evolutie in Nordrhein-Westfalen

Voor Nordrhein-Westfalen zijn er verschillende bronnen die data leveren over het aantal dienstverleningskilometer. Elk van deze bronnen verschilt in scope:

- Het Nationaal Instituut voor Statistiek in Wiesbaden rapporteert cijfers voor alle vervoersbedrijven die in NRW hun maatschappelijke zetel hebben (dus niet noodzakelijk voor BTM in NRW).
- VDV, de federatie van vervoersbedrijven, levert cijfers voor haar leden. Het betreft daarbij wel BTM in NRW. VDV raamt dat deze cijfers 90-95% van het totale vervoeraanbod betreffen.

Via deze cijfers krijgen we dus een indicatie van het vervoeraanbod in de regio. In de figuur hieronder worden deze cijfers en de cijfers van VDV (geëxtrapoleerd over alle vervoerbedrijven) weergegeven.

in samenwerking met



Figuur 35: evolutie van het aantal dienstverleningskilometer in NRW volgens verschillende bronnen (2007-2012)

Voor de jaren 2009-2011 zijn er geen VDV gegevens over NRW beschikbaar (die worden sinds 2008 enkel gerapporteerd over heel Duitsland). VDV leverde voor deze studie cijfers aan over 2012. Beide bronnen wijzen evenwel op een gelijkaardige evolutie. De dienstverleningskilometers kennen een stijgend verloop tot 2009. Vanaf 2010 wordt een lichte daling ingezet.

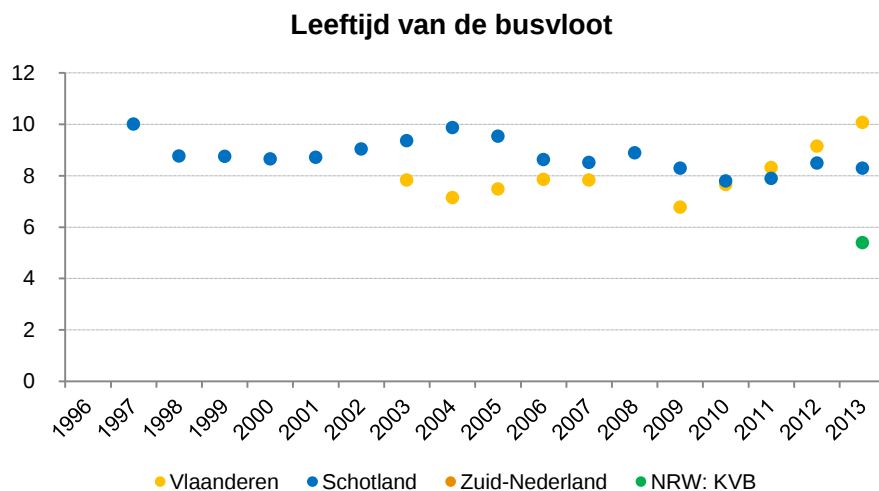
H5: Leeftijd van de voertuigvloot

Vergelijking tussen de regio's

Deze indicator geeft belangrijke informatie over de kwaliteit van het aanbod. De kostendekkingsgraad van een vervoerbedrijf kan immers hoog zijn omdat bijvoorbeeld er ook weinig inspanningen worden gedaan om de vloot te vernieuwen of ze aan te passen aan nieuwe milieukenmerken. Hieronder geven we een beeld van de gemiddelde leeftijd van de voertuigvloot (bus en tram apart) in de benchmarkregio's en de milieukarakteristieken ervan.

In dit kader moet ook vermeld worden dat sinds de vorige benchmark de RICHTLIJN 2009/33/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD van 23 april 2009 inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen van kracht is. Ook investeringen in alternatieve brandstoffen zoals bussen op CNG, waterstof of elektriciteit zijn van belang bij een vergelijking van de performantie van de verschillende regio's op het vlak van vloot. Hieronder worden ook enkele kengetallen op dit vlak besproken.

Algemene grafiek

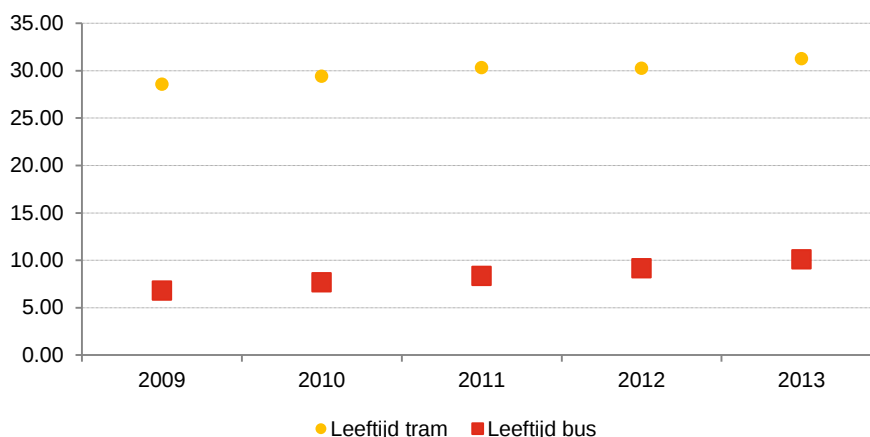


Figuur 36: Leeftijd van de busvloot

Specifieke informatie over de evolutie in Vlaanderen

De leeftijd van de voertuigvloot van De Lijn vertoont een stijgende lijn over de voorbij 5 jaar, voor zowel trams als bussen. Een tram heeft een veel hogere leeftijd dan bussen. In 2013 kwam de gemiddelde leeftijd van een tram op 31,25 jaar. De leeftijd van een gemiddelde bus bedroeg in 2013 10,08 jaar.

Leeftijd van tram en bus



Figuur 37: Leeftijd van tram en bus

Wanneer we kijken naar de ecologische kenmerken van de vloot kunnen we het aantal bussen vergelijken die al dan niet een roetfilter hebben. Wanneer we zowel de vloot van De Lijn als van de exploitanten bekijken, is in 2013 ongeveer 66% van de vloot uitgerust met een roetfilter. Specifieke informatie over de evolutie in Zuid-Nederland

Specifieke informatie over de evolutie in Zuid-Nederland

Voor Nederland stelt KpVV-CROW gegevens beschikbaar over de samenstelling van de busvloot in de verschillende ov-concessies volgens de milieukeurmerken van de bussen. De volgende tabel geeft een overzicht voor de Stadsregio Rotterdam, de drie Zuid-Nederlandse provincies en Nederland.

	Euro 0-II	Euro III	Euro IV	Euro V & EEV	Euro V	EEV	Euro VI	Elektrisch	Andere	Totaal
Toestand voorjaar 2014										
Stadsregio Rotterdam ^a		7%	0%		28%	65%	0%	0%		317
Zuid-Holland, Noord-Brabant en Limburg		7,0%	0,6%		4,8%	87,4%	0,1%	0,2%		1856
Nederland		5%	2%		10%	76%	5%	1%		4962
Toestand voorjaar 2009										
Stadsregio Rotterdam	0%	0%	19%	81%				0%	0%	317
Zuid-Holland, Noord-Brabant en Limburg	6,8%	22,3%	12,1%	58,8%				0,1%	0,0%	1792
Nederland	11,0%	39,8%	9,4%	37,7%				0,0%	2,1%	4981

^a De RET zet 4 hybride bussen in (<http://corporate.ret.nl/over-ret/materieel/busmaterieel.html>)

Figuur 38: overzicht van de milieukeurmerken van de RET vloot

Bron: KpVV-CROW (Poster Milieuprestatie ov-bussen 2009 en 2014)

Tussen 2009 en 2014 is de busvloot aanzienlijk vergroend. KpVV-CROW geeft aan dat in de loop van de tijd de aandacht voor milieuprestatie bij de toekenning van concessies belangrijk is geworden (poster milieuprestatie ov-bussen 2014). In het voorjaar van 2014 is de meerderheid van de bussen van het EEV type (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle). Vanaf 1 januari 2014 moeten alle nieuw verkochte bussen beantwoorden aan de Euro VI norm, die in vergelijking met de Euro V norm een sterke daling van de emissies van fijnstof en stikstofoxides oplegt. Ook wordt een permanente monitoring voorgeschreven zodat de emissienormen gedurende minstens 700.000 km worden gegarandeerd.

Het jaarverslag van RET rapporteert sinds 2011 het aandeel van groene stroom, dat 100% bedraagt. Ook wordt er informatie gegeven rond de CO₂-uitstoot en het energieverbruik per reizigerskm voor bus, tram en metro.

	2011	2012	2013
CO₂ emissies (g/rkm)			
bus	209,66	187,72	174,71
tram	2,96	2,89	3,52
metro	2,47	2,13	2,20
Energieverbruik (Kwh/rkm)			
bus	0,70	0,63	0,59
tram	0,19	0,19	0,24
metro	0,16	0,13	0,15

Bron: RET jaarverslagen

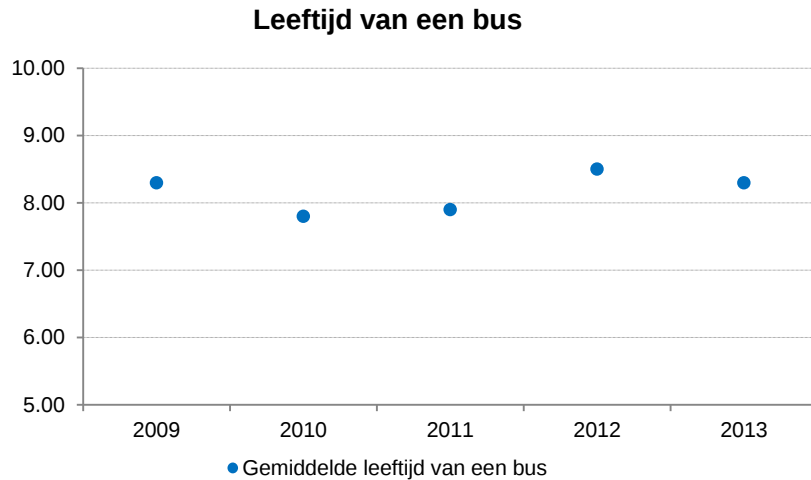
De chauffeurs van de RET passen het “Nieuwe Rijden” toe. De RET tekende in 2007 met het “Rotterdam Climate Initiative”¹⁴, een convenant om de CO₂-uitstoot te verminderen. In het Europees project “Ticket to Kyoto”¹⁵ werkte de RET aan een verdere energiebesparing en de vermindering van de uitstoot van schadelijke gassen. Voorbeelden zijn het langdurig opslaan en hergebruiken van remenergie van trams en metro’s, de inzet van bewegingssensoren voor efficiënt gebruik van licht en roltrappen in stations, groene daken voor isolatie van stationsgebouwen en gebruik van energiebesparende led verlichting.

Specifieke informatie over de evolutie in Schotland

De leeftijd van de busvloot in Schotland varieert licht per jaar, maar vertoont over de voorbije 5 jaar een lichte stijging

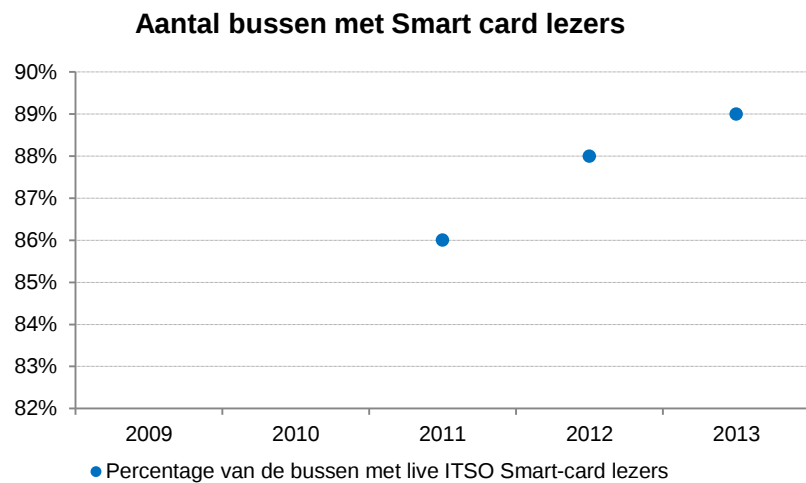
¹⁴ <http://www.rotterdamclimateinitiative.nl/>

¹⁵ <http://www.tickettokyoto.eu/>

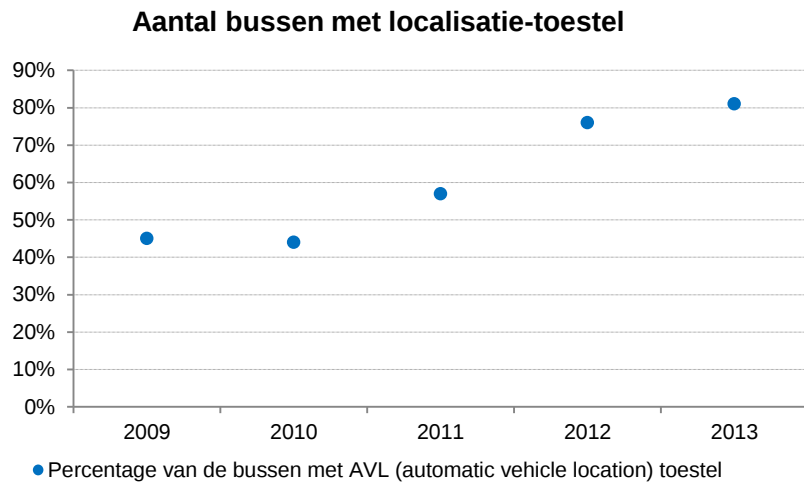


Figuur 39: evolutie van de gemiddelde leeftijd van een bus in Schotland (2009-2013)

Wanneer we kijken naar nieuwe technologische toestellen in bussen, zien we een sterke stijging van de verschillende nieuwe technologieën die de busvloot hedendaags houdt. Zo is het aantal bussen met een Smart card lezer licht gestegen van 86% in 2011 naar 89% in 2013. Wanneer we kijken naar het aantal bussen met een localisatietoestel merken we bijna een verdubbeling van het aantal bussen die op hun weg steeds kunnen gevolgd worden.



Figuur 40: aandeel van de bussen met een smart card lezer in Schotland (2010-2013)



Figuur 41: aandeel van de bussen met een localisatietoestel in Schotland (2009-2013)

Specifieke informatie over de evolutie in Nordrhein-Westfalen

Er zijn geen cijfers beschikbaar over de gemiddelde leeftijd van de vloot in NRW.

In het algemeen hangt het investeringsritme sterk samen met de beleidsmaatregelen die de aankoop en vergroening ondersteunen. De aankoopsubsidies verschillen per Kreis/stad en per jaar. Hierdoor zijn er grote verschillen.

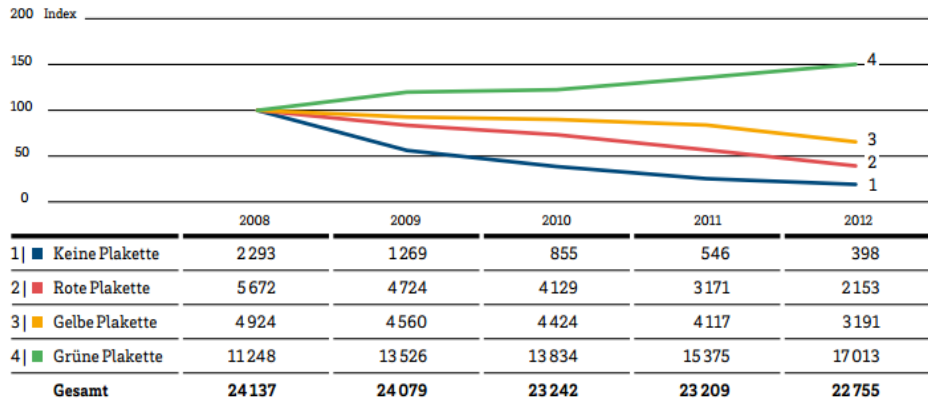
In het kader van de klimaatdoelstellingen van NRW die in 2013 werden vastgelegd wordt ook in NRW volop ingezet op de vergroening van de voertuigvloot. NRW wil in 2020 25% minder uitstoot van broeikasgassen en in 2050 zelfs 80% minder dan het niveau 1990. Hiertoe werd een omvattend klimaatplan vooropgesteld dat voor transport volgend back-cast scenario omvat: de 80% vermindering zal voor een deel worden gehaald door de demografische krimp (waardoor 27% minder uitstoot wordt verwacht. De rest zal voor de helft moeten worden gegenereerd via technologie en voor de andere helft via gedragswijziging. Zo wil men 6,6% emissies vermijden door planologische ingrepen en meer telewerk en 19,8% door een modal shift. Het grootste deel van deze modal shift wordt verwacht te gaan van fossiel privaat transport naar openbaar vervoer (ÖPNV).

In het algemeen kan wel worden gesteld dat de grotere vervoerbedrijven een modernere vloot hebben dan de kleine onderaannemers die vaak tweedehandsbussen opkopen. Omdat deze bussen worden ingezet voor een beperkt aantal ritten (vb. bij evenementen of tijdens de spits) wordt dit niet meteen aanzien als een grote issue door de federatie van vervoersbedrijven¹⁶.

Onderstaande grafiek geeft een overzicht van de vergroening van de busvloot in NRW.

¹⁶ Bron: interview met Volker Wente, VDV, september 2014

52 Busse nach Abgasnormen 2008-2012



© VDV | Statistik 2012 | Quelle: VDV | nur eigene, geleaste oder gecharterte Busse

Figuur 42: overzicht van de evolutie van milieukeurmerken van bussen in Duitsland (niet enkel NRW)

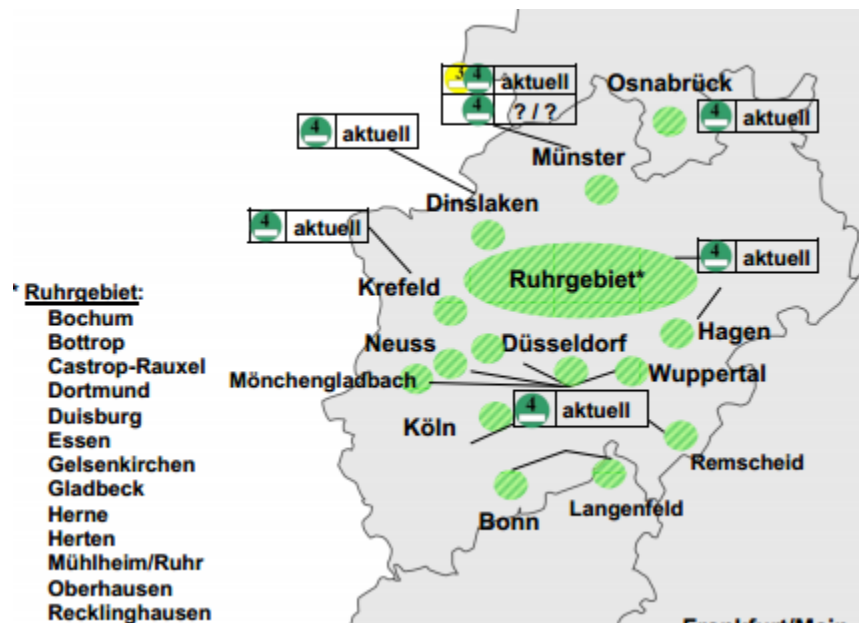
Bron: VDV, 2012 Statistik blz. 35

De proeftuinen en modelregio's elektrisch vervoer waren hierbij een stimulerende factor maar ook de invoering van lage emissiezones die lokaal de reductie van fijn stof beogen waren daarbij belangrijk. Daarnaast worden in NRW hogere investeringssubsidies toegekend voor de aankoop van milieuvriendelijke bussen op alternatieve brandstoffen.

In 2012 had bijna 75% van de Duitse busvloot in 2012 een groen vignet voor de LEZ (Lage Emissie Zones – veelal in steden en agglomeraties). Dit betekent dat ze voldoen aan de EUR 4 norm. Dieselbussen EUR2 krijgen een rood vignet en EUR3 een geel vignet.

Momenteel zijn er 25 LEZ in NRW. O.a. de polycentrische agglomeratie "Ruhrgebiet" is één grote LEZ. Bussen met een rood of geel vignet kunnen in bepaalde zones een ontheffing krijgen en mogen dan wel ingezet worden voor het openbaar vervoer en leerlingenvervoer.¹⁷

¹⁷ Bijvoorbeeld: in Essen mochten bussen met een rood vignet rijden tot en met 2012 en bussen met een geel vignet tot en met 2015 (bron http://www.essen.de/leben/verkehr/ausnahmegenehmigung_umweltzone_busse_im_oePNV.de.html)



Figuur 43: overzicht van de LEZ in NRW (2014)

De vervoerbedrijven zetten ook volop in op nieuwe technologieën. Vooral van waterstof wordt veel verwacht. In de regio Keulen werd het innovatieproject HyCologne opgestart. Doelstelling is waterstofreststromen van de chemische industrie te hergebruiken voor allerlei toepassingen, waaronder het tanken van fuel cell bussen. Uit een studie¹⁸ bleek dat de reststromen zouden volstaan om 300.000 brandstofcellen van personenwagens te bevoorraden of een equivalent van 6000 brandstofcellen voor bussen.

In Hürth bij Keulen rijden momenteel vier zulke bussen.

In 2014 leverde Van Hool twee prototypes van een hybride waterstofbus in het kader van een EFRO project. Het gaat om zogenaamd derdegeneratiebussen van het type A330FC (13 meterbussen met een vermogen van 150kW – Lithium Ion batterij).

Er wordt ook volop geïnvesteerd in hybride voertuigen. Zo werden in het vervoersgebied VRR 70 hybride bussen van vijf verschillende constructeurs door verschillende vervoersbedrijven in gebruik genomen. De ervaringen met deze nieuwe technologie werd gebundeld in een rapport (<http://www.vrr.de/blaetterkatalog/Hybridbussbroschuere/blaetterkatalog/>)

Reeds sinds het einde van de jaren '90 worden in NRW ook aardgasbussen ingezet voor het openbaar vervoer.

¹⁸ Bron: http://www.brennstoffzelle-nrw.de/main/start/news/?no_cache=1&tx_ttnews%5Bttnews%5D=405&cHash=701775dfec

Andere milieuinitiatieven¹⁹

KVB is sinds 1998 EMAS (Eco Management and Audit Scheme) gecertificeerd en heeft het UITP Charter voor duurzame ontwikkeling ondertekend in 2003.

Andere initiatieven die werden opgestart sinds 2009:

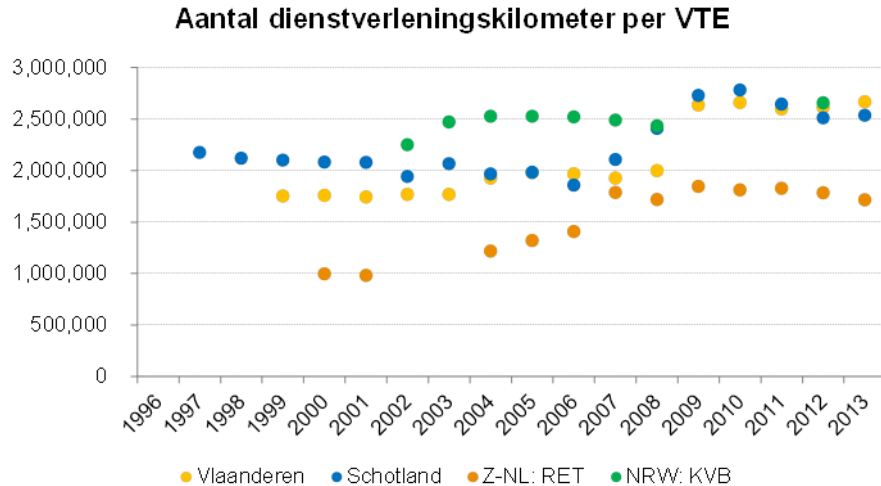
- Bijvoorbeeld KVB en Stadtwerke Bonn: stroomrecuperatie bij spoorvervoer
- Vervoerbedrijf Hüttebräucker maakt sinds 2005 gebruik van afkoppelbare aanhangers voor bussen: tijdens de daluren kan het busvolume en het gewicht verminderd worden
- Bij RVK daalde het drinkwaterverbruik met 90% door de bussen te wassen met regenwater (200 liter per wasbeurt)
- Bij KVB werd een automatische washal in gebruik genomen die toelaat een geleed tramvoertuig in elf minuten te wassen met 70% waterrecuperatie.

¹⁹ Bron: http://www.kvb-koeln.de/downloadRepository/klimaschutz_gute_fahrt_gutes_klima.pdf

H6: Aantal dienstverleningskilometers per VTE

Vergelijking tussen de regio's

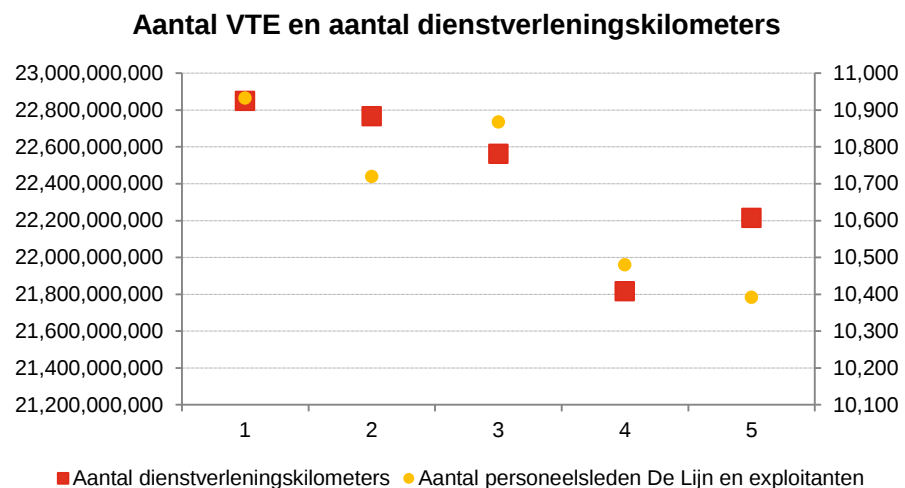
Algemene grafiek



Figuur 44: Aantal dienstverleningskilometer per VTE

Specifieke informatie over de evolutie in Vlaanderen

In Vlaanderen vertonen het aantal dienstverleningskilometers een dalende trend. Ook het aantal personeelsleden bij de vervoersmaatschappij en de exploitanten daalt in gelijke mate. Hierdoor blijft deze indicator relatief stabiel.



Figuur 45: overzicht van het aantal VTE en de DVL-km in Vlaanderen

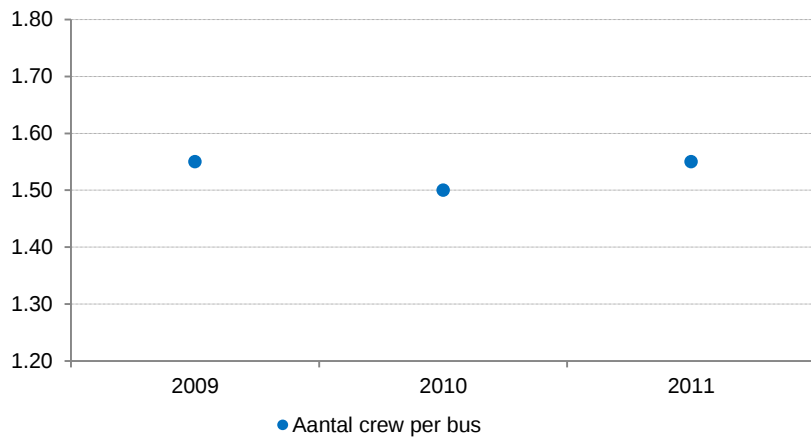
Specifieke informatie over de evolutie in Zuid-Nederland

Er bestaan geen geconsolideerde gegevens voor Zuid-Nederland. Voor deze indicator maken we daarom gebruik van gegevens van de RET. De plaatskm worden jaarlijks gepubliceerd in het jaarverslag van de RET, net als het aantal VTE dat door de RET wordt tewerkgesteld. Er wordt in de bovenstaande figuur nog geen rekening gehouden met het aantal ingehuurd VTE. Indien deze wel zouden opgenomen worden, zou de waarde voor de RET nog licht dalen. Bij de RET werkt een VTE ongeveer 1320 uur per jaar.

Specifieke informatie over de evolutie in Schotland

Voor deze indicator baseren we ons op het aantal voltijdsequivalenten. Deze data is in Schotland niet beschikbaar daarom gebruiken we het aantal werknemers. Dit aantal ligt hoger dan het aantal VTE's, aangezien er in dit cijfer geen rekening gehouden wordt met werknemers die niet voltijds werken. Deze data dient dus met enige voorzichtigheid in de vergelijking te worden gehanteerd.

Gemiddeld aantal werknemers per bus

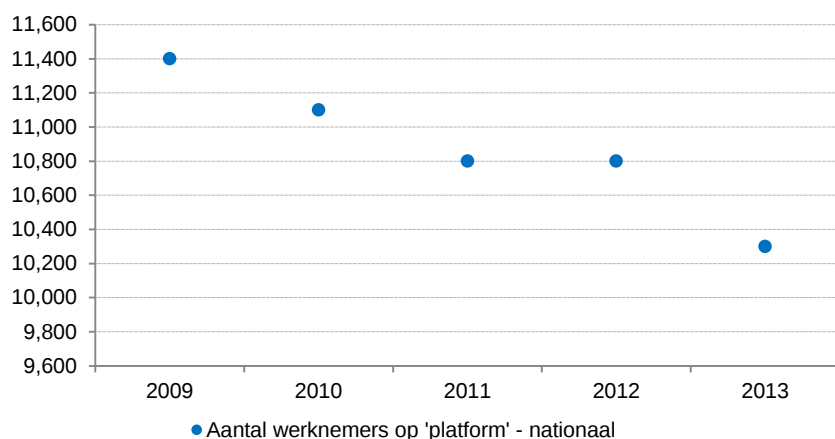


Figuur 46: overzicht van het aantal werknemers/bus in Schotland (2009-2011)

Idealiter gebruiken we het aantal werknemers dat in dienst is als chauffeur. Deze gedetailleerde data is eveneens niet beschikbaar, we beschikken echter wel over het aantal werknemers op het 'platform', wat neerkomt op de werknemers die zich op de bus bevinden, namelijk de chauffeur en soms de conducteur.

Wanneer we naar de evolutie van het aantal werknemers op de bus kijken is deze over de laatste 5 jaar met ongeveer 10% gedaald. Dit komt voornamelijk door een daling in het aantal gereden kilometer, aangezien het aantal werknemers op een bus status quo blijft.

Aantal werknemers werkzaam op de bus



Figuur 47: aantal werknemers op de bus in Schotland (absolute aantallen voor 2009-2013)

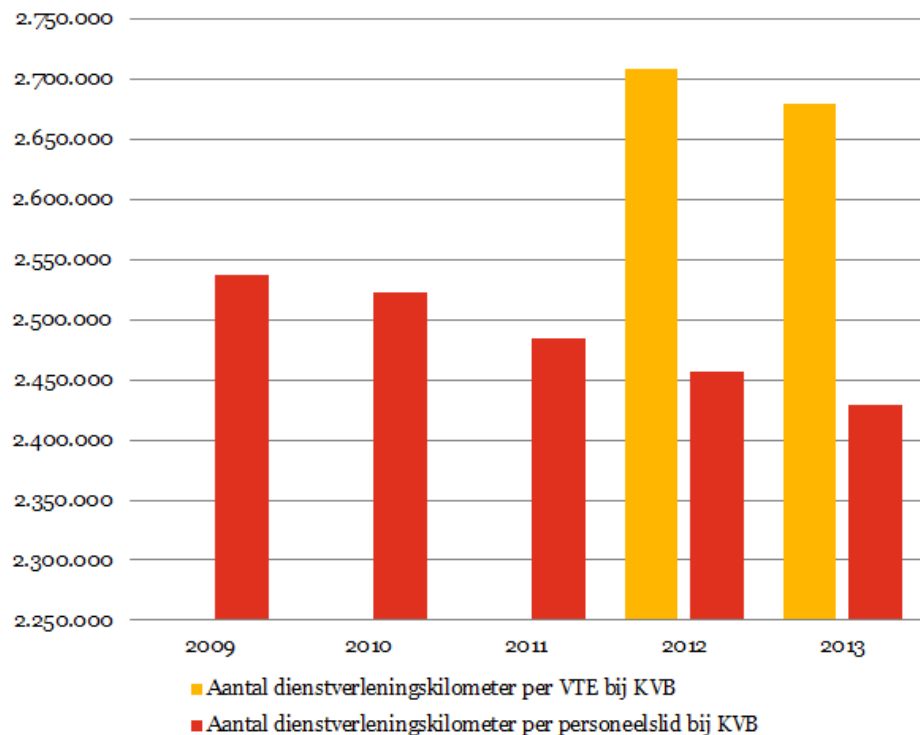
Specifieke informatie over de evolutie in Nordrhein-Westfalen

De nationale vereniging van vervoerbedrijven VDV publiceert cijfers over het personeelsbestand van haar leden. Deze cijfers zijn representatief voor een groot aantal vervoerbedrijven in Duitsland (inclusief lokaal spoorvervoer).

Hieruit blijkt dat 57,4% van het personeel (personeelsleden geen VTE) rijdend personeel is. 24,9% werkt in technische diensten en 17,7% in de administratie.

Voor NRW zijn er geen gegevens op regioniveau voor deze indicator. De cijfers zijn enkel beschikbaar voor een aantal vervoerbedrijven.

Bij KVB is er na een stagnatie van het aantal medewerkers in de periode 2006-2010 is er een vrij sterke stijging sinds 2010. Daarnaast rapporteert KVB ook een stijging van de productiviteit per medewerker in de periode (uitgedrukt in EUR/kop van 25% in de periode 2006-2011 tot 73.140 EUR/kop in 2011). Als we kijken naar het aantal DVL-km per personeelslid stellen we vast dat die met 4% gedaald zijn sinds 2009. KVB rapporteert enkel sinds 2012 aantal VTE.



Figuur 48: overzicht van het aantal dienstverleningskilometer per personeelslid en VTE bij KVB (2009-2013)

Bron: jaarverslag KVB

H7: Investerings in veiligheid

Vergelijking tussen de regio's

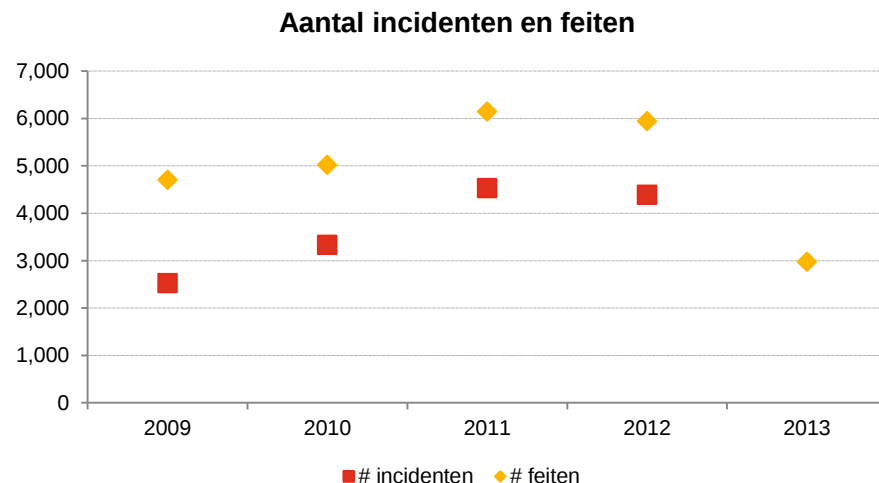
Algemene grafiek

Niet beschikbaar omwille van de onvergelykbaarheid tussen de regio's. Hieronder is evenwel een kwalitatieve beschrijving van de initiatieven mee gegeven om de verschillen met betrekking tot investeringen in veiligheid te duiden.

Specifieke informatie over de evolutie in Vlaanderen

De voorbije jaren zijn tussen de periode van 2009 en 2012 het aantal incidenten en feiten op een bus van De Lijn respectievelijk met 74% en 26% gestegen. Ter verduidelijking: Naar aanleiding van een incident kunnen verschillende feiten gemeld worden. Zo wordt er bv. naast verbale agressie ook beledigingen en bedreigingen gemeld. In dit voorbeeld heeft dit ene incident drie feiten.

In 2013 is het aantal feiten echter sterk gedaald van ongeveer 5,941 feiten in 2012 tot 2,977 in 2013. Over het aantal incidenten in 2013 zijn geen cijfers beschikbaar. Het aantal incidenten op voertuigen van De Lijn waarbij de politie dient tussen te komen vertoont eveneens een stijgende trend, die over de periode van 5 jaar neerkomt op een stijging van 32%.

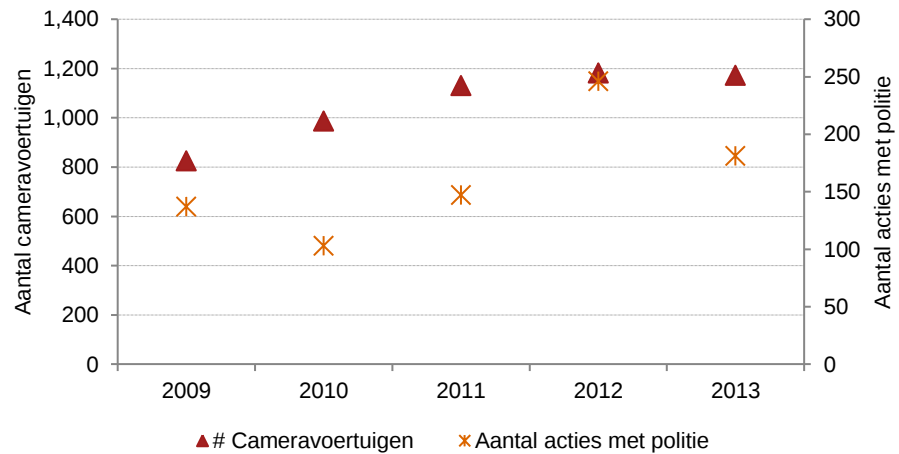


Figuur 49: Aantal incidenten en feiten

Om de sociale veiligheid te bevorderen heeft De Lijn dan ook geïnvesteerd in beveiliging. Zo werden een aantal voertuigen uitgerust met camera's.

Om het voertuig zo volledig mogelijk in beeld te kunnen brengen, worden op gewone bussen 4 camera's geplaatst, op gelede bussen 6 camera's en op een tram 8 camera's. In het aantal cameravoertuigen zijn zowel de bussen als de trams vervat.

Aantal cameravoertuigen en acties met politie



Figuur 50: Aantal cameravoertuigen en acties met politie

Specifieke informatie over de evolutie in Zuid-Nederland

Twynstra Gudde (2012) geeft een overzicht van de middelen die in de Stadsregio Rotterdam apart beschikbaar gesteld werden voor sociale veiligheid.

Concessie	2010	2011	2012
Bus Rotterdam en rail Rotterdam	34,9	35,5	32,9
Bus streek overig	0,1	0,1	0,1
Bus Voorne – Putten Rozenburg	-	-	-

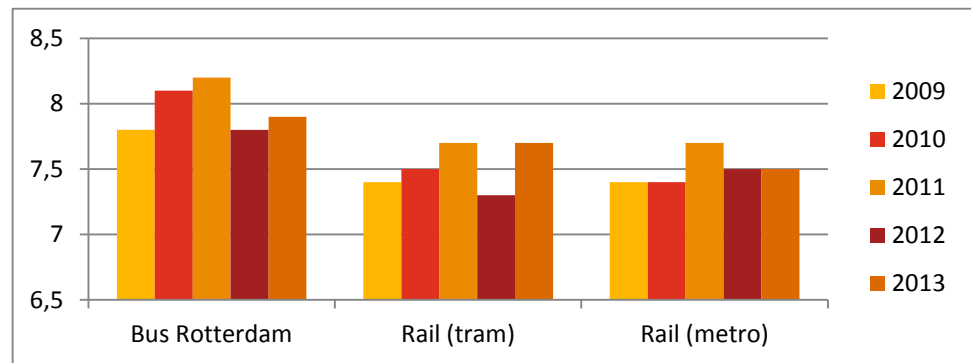
Tabel: Beschikbaar gestelde middelen voor sociale veiligheid in de Stadsregio Rotterdam (mio euro 2011)

Bron: Twynstra Gudde (2012)

Nota: De controleurs van RET voeren ook controles uit in de bussen van Qbuzz en Connexion. Voor de concessies Bus Streek overig en Bus Voorne-Putten Rozenburg is sociale veiligheid onderdeel van de exploitatie en inbegrepen in de prijs per dienstregelingsuur

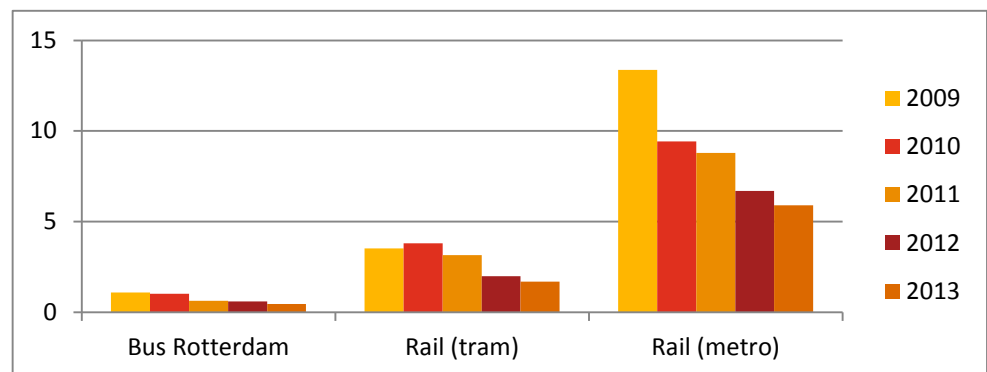
Het beleid sociale veiligheid werd kritisch doorgelicht in een rapport van de Rekenkamer Rotterdam (2011) en als onvoldoende beoordeeld. Als gevolg daarvan heeft de Stadsregio beslist om een nieuw beleidskader op te stellen en stappen te ondernemen om de kosteneffectiviteit te verbeteren. De resultaten van het onderzoek naar de herijking van het regionaal beleid sociale veiligheid openbaar vervoer worden gerapporteerd in Twynstra Gudde (2012).

De realisaties inzake sociale veiligheid worden gemonitord aan de hand van een aantal indicatoren. De volgende figuren geven de evolutie van een selectie van de indicatoren. Volgens Twynstra Gudde (2012) is de bijdrage van de gevoerde maatregelen en ingezette middelen aan de evolutie van de indicatoren onduidelijk, waardoor er onzekerheid is over de doeltreffendheid en efficiëntie van de middelen (zie ook Rekenkamer Rotterdam, 2011).



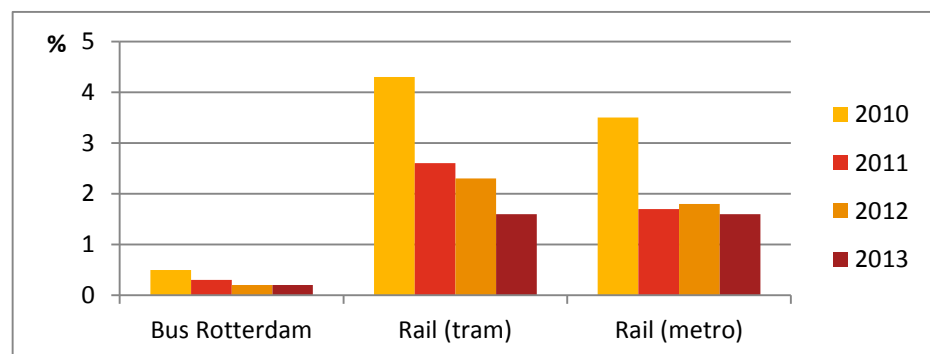
Figuur 51: Oordeel naar sociale veiligheid op het openbaar vervoer in de Stadsregio Rotterdam – 2009-2013

Bron: KpVV (2014), Rapportage OV-Klantenbarometer 2013, Sociale veiligheid in het openbaar vervoer, Stadsregio Rotterdam



Figuur 52: Aantal ernstige incidenten per 1000 dienstregelingsuren in de Stadsregio Rotterdam – 2009-2013

Bron: Twynstra Gudde (2012), Stadsregio Rotterdam, Verantwoording OV-concessies 2013



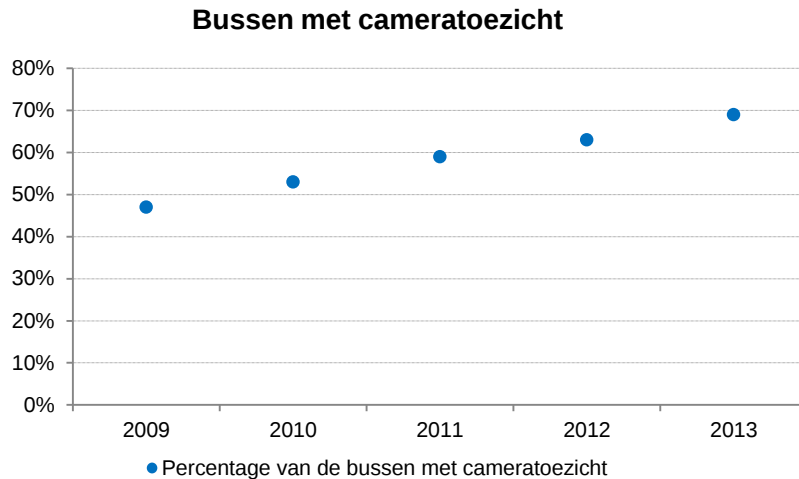
Figuur 53: Percentage zwartrijders in de Stadsregio Rotterdam – 2010-2013

Bron: RET Jaarverslag, Twynstra Gudde (2012)

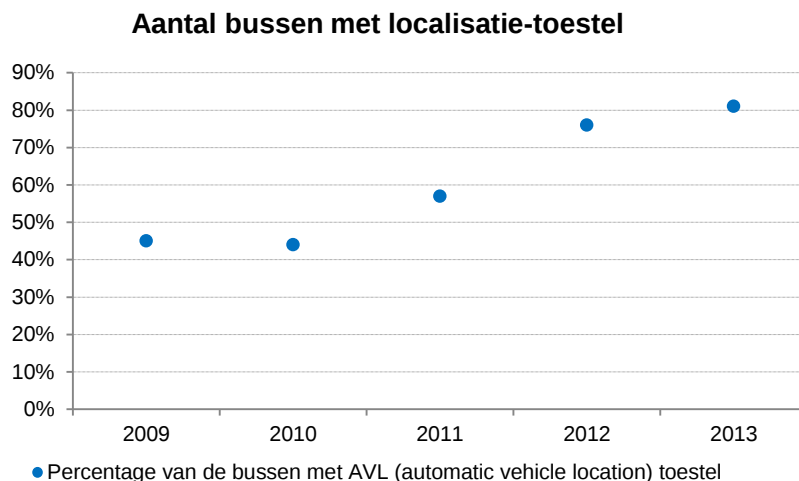
Specifieke informatie over de evolutie in Schotland

Wanneer we kijken naar de algemene veiligheid voor gebruikers van het openbaar vervoer, komen zowel de bussen als de openbare plaatsen in aanmerking. In Schotland zijn voornamelijk de RTP's en de lokale overheden verantwoordelijk voor het voorzien van de infrastructuur voor openbaar vervoer zoals stations, etc.

Wanneer we de evolutie van technologische functionaliteiten op de bus bekijken die de veiligheid van passagiers en chauffeurs ten goede komt, zien we, zoals reeds aangegeven bij indicator H3, een sterke stijging in onder andere het aantal bussen met cameratoezicht en met een localisatietoestel.



Figuur 54: Bussen met cameratoezicht



Figuur 55: Aantal bussen met locatie-toestel

Specifieke informatie over de evolutie in Nordrhein-Westfalen

Het competentiecentrum Veiligheid is verantwoordelijk voor de uitbating van een communicatieplatform dat gebruikt wordt bij calamiteiten of preventief bij grote evenementen. <http://www.kcsicherheit.de/kcs/impressum/index.html>.

Het competentiecentrum organiseert ook opleidingen in dit kader voor het personeel van de vervoersbedrijven in NRW.

De koepelorganisatie AVV subsidieert de aankoop van bussen en ook de uitrusting van bussen met accessoires waaronder **veiligheidsuitrusting**. Het gaat om een co-financierde subsidie van AVV en de gemeentebesturen waar de bus zal worden ingezet. De subsidiebedragen worden geraamd op 80% van de effectieve aankoopprijs en bedragen:

Videobewakingssysteem met dataopslag:

12 m bus: 4.400 EUR

18m bus: 5.500 EUR

Beschermingsscherm chauffeur:

12m bus: 4.000 EUR

18m bus: 4.000 EUR

antigraffitilak

12m bus: 200 EUR

18m bus: 300 EUR

**Communicatiesysteem chauffeur (verbinding met centrale) of
handsfreeset met gsm**

12m bus: 500 EUR

18m bus: 500 EUR

Bij de Kölner Verkehrsbetriebe zijn sinds januari 2014 alle bussen (ook die van onderaannemers) uitgerust met camera's (3 voor solobussen en 4 voor hermelijnbussen). Deze camera's filmen continu zowel de chauffeur als de volledige binnenruimte. De beelden worden na 48 uren automatisch gewist. Als de noodrem of de alarmknop van het voertuig wordt bediend worden de beelden tot één week bewaard. De beelden kunnen gebruikt worden in rechtszaken.

Op de voertuigen van KVB gold sinds 2007 een algemeen eet- en drinkverbod. Dit verbod werd aangevuld in 2014 met een specifiek verbod op alcohol aan boord en in metrostations om tegemoet te komen aan opmerkingen van reizigers over overlast door dronken personen.

H8: Uitgaven voor marketing en communicatie

Vergelijking tussen de regio's

Algemene grafiek

Niet beschikbaar omwille van de onvergelykbaarheid tussen de regio's. Hieronder is evenwel een kwalitatieve beschrijving van de initiatieven mee gegeven om de verschillen met betrekking uitgaven voor marketing en communicatie te duiden.

Specifieke informatie over de evolutie in Vlaanderen

Om voor Vlaanderen de kosten voor marketing en communicatie in te schatten dienen we door onbeschikbaarheid van gedetailleerde data gebruik te maken van de boekhoudkundige kostenrekeningen, zoals aangegeven in onderstaande tabel.

Van al deze kosten zijn deze voor publiciteit het hoogste, welke in de loop van de periode van 5 jaar een stijgende trend vertonen. De totale uitgaven voor marketing en communicatie vertonen een dalende trend van ongeveer 4,3%.

			2009	2010	2011	2012	2013
Advertenties & inlassingen	61200000	Advertenties & inlassingen	382,433	395,259	306,366	140,461	171,212
Documentatie en diverse publicaties	61220000	Administratieve documentatie	68,368	58,388	25,512	21,294	35,487
	61230000	Publicaties voor externen	1,760,779	1,913,112	1,593,396	1,488,458	1,128,286
	61231000	Publicaties voor internen	183,527	305,478	312,305	471,338	370,086
	61232000	Jaarverslag	37,102	38,845			
	61233000	Diverse publicaties	453,051	480,630	291,721	245,904	329,454
Marketing, Publiciteit & Events	61210200	Public relations & gadgets	64,751	232,380	183,745	330,871	303,918
	61240000	Tentoonstellingen & beurzen	10,684	7,992	15,736	9,768	3,211
	61250000	Ceremonieën & evenementen	224,784	54,522	157,569	119,187	176,646
	61270000	Publiciteit	3,790,955	4,950,727	3,875,552	3,472,256	5,187,501
	61280000	Promotie vervoerbewijzen	1,076,316	251,810			
	61281000	Vervoerbewijzen	3,224	32,443			
Totaal			8,055,973	8,721,586	6,761,903	6,299,536	7,705,800

Specifieke informatie over de evolutie in Zuid-Nederland

Voor Zuid-Nederland bestaan er geen geconsolideerde gegevens. De Stadsregio Rotterdam geeft elk jaar een exploitatiesubsidie aan de RET voor het uitvoeringsplan Verkoop en Marketing. Dit wordt gebruikt als basis voor de indicator H8. De subsidie is tussen 2010 en 2013 gedaald in lopende prijzen en dus nog meer in reële prijzen.

Specifieke informatie over de evolutie in Schotland

In Schotland wordt er door verschillende partijen op verschillende niveaus marketing en communicatie over openbaar vervoer gevoerd.

Het allergrootste aandeel in marketing en communicatie wordt gevoerd door de private operatoren. Deze dienen de lijnen die ze uitbaten zo goed mogelijk in de markt te plaatsen door o.a. marketingcampagnes te voeren.

Naast deze private ondernemingen wordt een zeer beperkte en bijna verwaarloosbare 'hoeveelheid' marketing gevoerd door de RTP's. Deze hebben enkele bussen in dienst die geleased kunnen worden aan operatoren. Op deze bussen staat reclame waar ze zelf voor betaald hebben. Buiten deze 'bestickering' van de bus voeren deze geen campagnes om bijvoorbeeld het gebruik van bussen te stimuleren. Sommige RTP's hebben bijvoorbeeld wel metro stations en metro lijnen in eigendom welke ze opereren, hiervoor gebeurt uiteraard wel marketing,

maar dus niet voor busvervoer, welke steeds worden geopereerd door private ondernemingen.

Naast deze partijen wordt er ook door Traveline Scotland gecommuniceerd op het vlak van het aanbod van busdiensten. Op hun website kunnen bijvoorbeeld de verschillende rijtijden, schema's etc. geraadpleegd worden. Deze overkoepelende organisatie is een samenwerking van de private operatoren, de RTP's en de overheid. De verschillende operatoren betalen een jaarlijkse bijdrage om deze alles samenvattende website en dienst te onderhouden.

Specifieke informatie over de evolutie in Nordrhein-Westfalen

In Nordrhein-Westfalen zijn er op verschillende "niveaus" uitgaven voor marketing en communicatie: in de competentiecentra (overkoepelend voor NRW), bij de verkeersverbunden (voor de acht tariefgebieden) en bij de individuele vervoerbedrijven.

De informatie over de kosten is moeilijk te achterhalen omdat de competentiecentra veelal zijn ondergebracht bij de verkeersverbunden en gebruik maken van de verkeersverbunden. De werkingskosten worden betaald door het Ministerie voor transport (MBWSV). Daarnaast werden bepaalde ontwikkelingen ook projectmatig gefinancierd.

Cijfers:

Centrale infolijn verwerkt gemiddeld 70.000 calls per maand (Die Schlaue Nummer) – bron:

<http://www.newstix.de/?session=&site=sales&entmsg=true&mid=16589>

H9: Kostendekkingsgraad

Vergelijking tussen de regio's

De kostendekkingsgraad van het openbaar vervoer geeft weer welk percentage van de exploitatiekosten wordt gedekt door eigen inkomsten van het vervoerbedrijf (dus betaald door reizigers of derdebetalers en niet gesubsidieerd door de overheid).

Aangezien de marktmodellen per regio sterk verschillen, verschilt ook de scope waarop de inkomsten en uitgaven betrekking hebben. Reeds in 2009 werd vastgesteld dat er daardoor problemen ontstaan met de vergelijkbaarheid van kostendekkingsgraden.

We gaan hieronder kort verder in op deze problematiek.

De marktmodellen verschillen per regio omdat de verschillende processen die nodig zijn om openbaar vervoer aan te bieden door verschillende marktpartijen worden waargenomen en gefinancierd. We onderscheiden daarbij enerzijds de regiefunctie waarin beslist wordt over de pricing van openbaar vervoer en het niveau van aanbod. Het onderhoud en de aankoop van rollend materieel en grondgebonden infrastructuur en de exploitatie (verkoop van tickets, rijden, reizigersinformatie).

REGIE

Tarifiering

Planning



ROLLEND MATERIEEL EN ONDERHOUD

vloot, netinfrastructuur

aankoop en onderhoud



EXPLOITATIE

Rijden

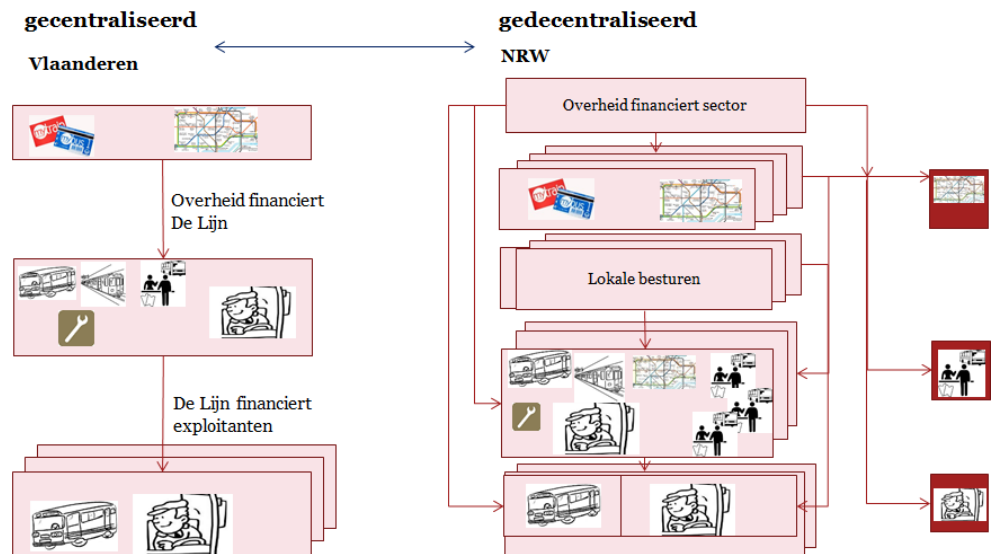
Ticketverkoop

Reizigersinformatie,
marketing, veiligheid



Figuur 56: generiek procesoverzicht van openbaar vervoer

In Vlaanderen wordt de regiefunctie opgenomen door de Vlaamse Overheid, terwijl De Lijn instaat voor het beheer van de bus- en tramvloot en de organisatie van het aanbod. De Lijn doet daarbij beroep op onderaannemers maar draagt wel het volledige opbrengstrisico. In andere regio's is het openbaar vervoerlandschap veel complexer: er zijn meerdere spelers op het vlak van exploitatie en in NRW en in Schotland is de regiefunctie gedecentraliseerd. Om dit te verduidelijken vergelijken we in de volgende figuur het meest gecentraliseerde marktmodel (Vlaanderen) met het meest gedecentraliseerde marktmodel (NRW).



Figuur 57: vergelijking van het gecentraliseerde en gedecentraliseerde marktmodel

In het gedecentraliseerde marktmodel zijn er op elk niveau meerdere marktspelers.

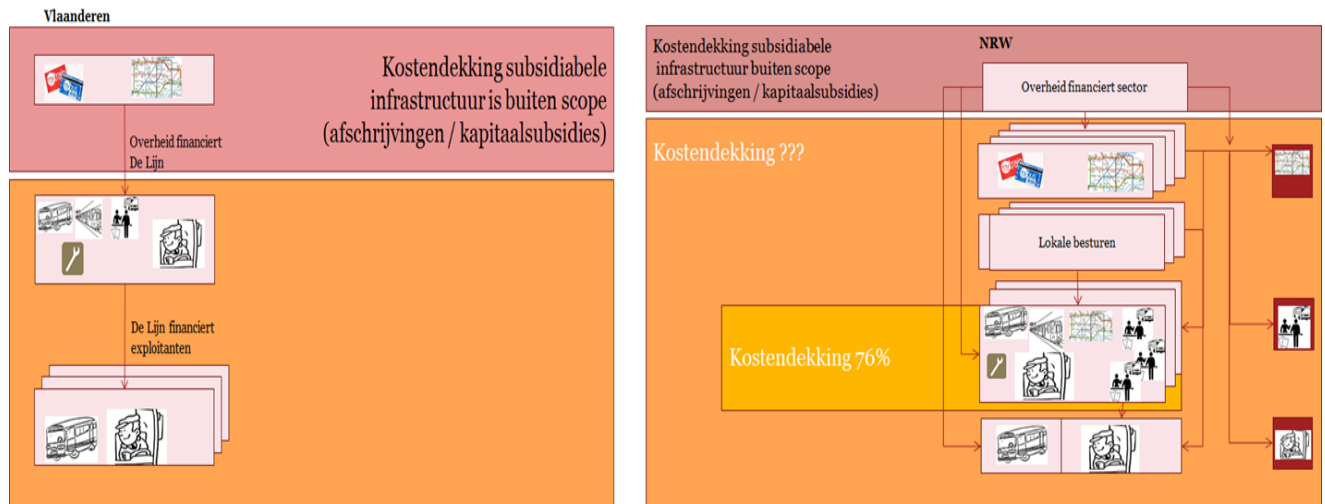
In NRW financiert de overheid de sector. De tarifiering en de planning van het BTM wordt uitgevoerd door de acht 'Verkehrsverbunden'. De lokale besturen financieren de meer dan 100 vervoerbedrijven en private bedrijven die voor eigen rekening instaan voor exploitatie van het openbaar vervoer of die optreden als exploitant. De bussen van deze exploitanten en onderaannemers worden veelal gefinancierd via investeringssubsidies van de regionale overheid of soms ook de Verkehrsverbunden (vb. AVV). Ook lokale besturen financieren soms de vloot. Deze subsidiereglementen worden per jaar vastgelegd.

De openbaar vervoermaatschappijen financieren dus nooit de voertuigvloot van de onderaannemers (zoals in Vlaanderen wel het geval is).

Daarnaast staat De Lijn zelf in voor marketing, verkoop en de front office naar de klant. De Lijn organiseert ook de processen rond sociale veiligheid.

Aangezien er in een gedecentraliseerd model tientallen marktspelers zijn is er in zulk model nood aan coördinatie en bijkomende processen om het aanbod af te stemmen, de verkoopbewijzen af te stemmen, de ontvangsten te clearen tussen bedrijven enz... Deze activiteiten genereren dus financieringsbehoeften die in een gecentraliseerd model ingebed zijn in de operationele werking van het vervoerbedrijf dat instaat voor de exploitatie.

De kostendekkingsgraad van De Lijn die in 2012 zo'n 17% bedroeg is dus niet zonder meer vergelijkbaar met de kostendekkingsgraad in het buitenland, ook al betreft het vervoerbedrijven met publiek aandeelhouderschap. Deze problematiek wordt geïllustreerd in onderstaande figuur.

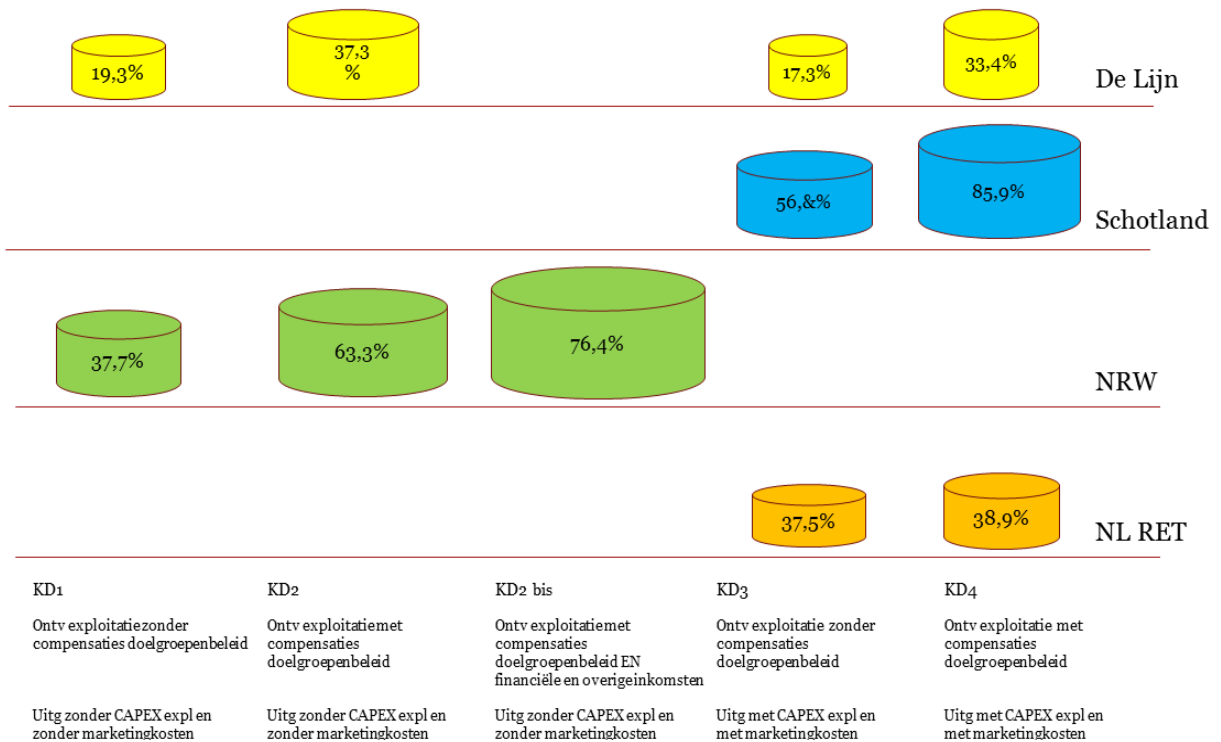


Figuur 58: overzicht van de scope van de kostendekkingsgraad in verschillende marktmodellen

In beide marktmodellen heeft de kostendekkingsgraad enkel betrekking op de operationele kosten van het openbaar vervoer. De kapitaalsubsidies die betrekking hebben op de vloot en de infrastructuur worden niet mee in rekening gebracht. Technisch gezien worden de afschrijvingen van deze investeringen immers geneutraliseerd in de resultatenrekeningen van de vervoerbedrijven door de afboeking van de kapitaalsubsidies.

Dit is momenteel een belangrijke kritiek in internationale debatten over de toekomst van de financiering van het openbaar vervoer: door het feit dat de investeringssubsidies nooit "zichtbaar" gerapporteerd worden ontbreekt een volledig overzicht van de effectieve kost voor de belastingbetaler en van de toekomstige financieringsbehoefte om het huidige aanbod perpetueel in stand te houden.

In het kader van deze studie hebben wij getracht de verschillende componenten van de kostendekkingsgraad te verbijzonderen en om al naar gelang de scope van de berekening verschillende "soorten" kostendekkingsgraad met elkaar te vergelijken al naargelang de beschikbaarheid van de cijfers in de benchmarkregio's.

Algemene grafiek

Figuur 59: vergelijking van de kostendeckingsgraden tussen regio's op basis van verschillende definities (cijfers 2012)

Specifieke informatie over de evolutie in Vlaanderen

De kostendeckingsgraad kan op verschillende manieren worden berekend. In de eerste berekeningswijze zetten we de exploitatieontvangsten (zonder compensatieberekeningen voor doelgroepenbeleid) af ten opzichten van de uitgaven voor exploitatie. Van deze exploitatiekosten trekken we een raming af van de vergoeding die De Lijn aan haar exploitanten betaalt voor de financiering van de vloot (omdat deze kosten vb. in NRW vergoed worden door de overheid en/of de Verbunden). De tweede berekeningswijze is gebaseerd op een simulatie die De Lijn gemaakt heeft van de inkomstenderving van De Lijn door het feit dat bepaalde doelgroepen gratis of aan verminderd tarief kunnen reizen (de zogenaamde derving 2). Binnen deze definitie kan er enkel worden vergeleken tussen Vlaanderen en NRW. De kostendeckingsgraad ligt bij KD1 bijna dubbel zo hoog in NRW. Dit is te wijten aan het feit dat de tarieven in NRW ook veel hoger liggen dan in Vlaanderen. De goedkope abonnementen voor scholieren worden vergoed via een derdebetalersregeling door de inrichtende machten van de scholen. Daarnaast kent de overheid een compensatie toe aan de vervoerbedrijven omdat de scholieren tijdens de spits vervoerd worden wat een meerkost betekent t.o.v. een "gemiddelde" rit²⁰.

²⁰ De berekeningen voor Vlaanderen houden rekening met de kosten die door De Lijn worden gedragen voor de pensioenen van werknemers van haar rechtsvoorganger (16 miljoen EUR in 2012) en met de kostenpost 'Affectatie investeringen'. Als men deze twee bedragen in rekening brengt kan men voor Vlaanderen varianten van KD 1 berekenen. Ook de KD1 berekening voor NRW houdt rekening met oude pensioenregelingen, deze zijn evenwel veel minder materieel dan de schulden van De Lijn in dit kader.

De kostendekkingsgraad van 76% die klassiek in Duitsland en NRW gerapporteerd als ‘standaard voor openbaar vervoer’ wordt bekomen door financiële ontvangsten die de bedrijven genereren binnen de holdingstructuur of door participaties in andere bedrijven. Zo heeft KVB participaties in negen ondernemingen waaronder een spoormaatschappij en ICT bedrijven (die applicaties commercialiseren in de sector).

De marketingkosten voor bijvoorbeeld het terbeschikkingstellen van reizigersinformatie en het aanbieden van een call center zitten in een markmodel met meerdere spelers vaak in koepelorganisaties. De kostprijs kan in dat geval moeilijk geraamd worden. Derhalve werden kostendekkingsgraden soms berekend met en zonder deze kosten in bovenstaand overzicht.

De Lijn betaalt sinds 2011 ook beschikbaarheidsvergoedingen voor PPS. Dit zijn exploitatiekosten die bij andere regio's, zonder PPS, worden verrekend in de investeringen (meestal verrekend in de kapitaalssubsidies). Deze betaling was in 2012 beperkt tot 12,5 miljoen EUR wat voorlopig nog geen materieel effect heeft op de kostendekkingspercentages. In de toekomst kan dit evenwel veranderen.

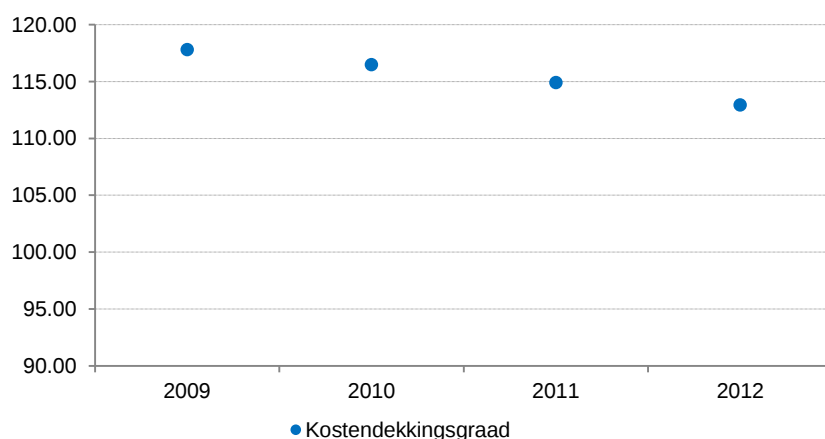
Specifieke informatie over de evolutie in Zuid-Nederland

Voor Zuid-Nederland is er enkel informatie van RET beschikbaar en meegegeven.

Specifieke informatie over de evolutie in Schotland

Wanneer we de kostendekkingsgraad van de private operatoren bekijken, dan worden de ontvangen subsidies meegerekend in hun inkomsten. Hierdoor is hun kostendekkingsgraad steeds positief, eveneens door de keuze die ze hebben bij het uitvoeren van hun diensten. Vanaf het moment dat ze zelf vinden dat een buslijn niet meer of niet voldoende rendabel is, kunnen ze deze dienst stopzetten. In principe zouden al hun busdiensten dus rendabel moeten zijn, wat weerspiegeld wordt in hun kostendekkingsgraad. Deze is dalend, maar nog steeds hoger dan 100 en dus positief.

Kostendekkingsgraad - Private operatoren

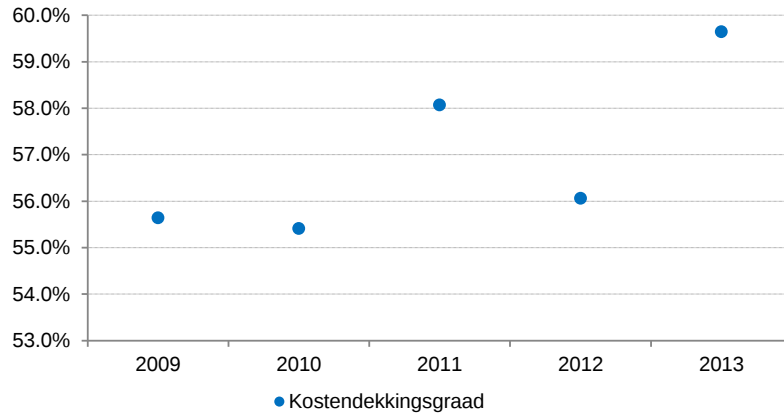


Figuur 60: Kostendekkingsgraad – Private operatoren

Wanneer we de kostendekkingsgraad van de gehele markt van openbaar busvervoer berekenen, en waarbij we enkel de eigen inkomsten van de operatoren meenemen, inclusief alle marketingkosten die door bijv. Traveline Scotland

worden gedragen, verkrijgen we een geheel ander beeld. In deze vergelijkende berekeningswijze komt in 2013 de kostendekkingsgraad in Schotland op 59.6%

Kostendekkingsgraad - Nationale data



Figuur 61: Kostendekkingsgraad – Nationale data

Specifieke informatie over de evolutie in Nordrhein-Westfalen

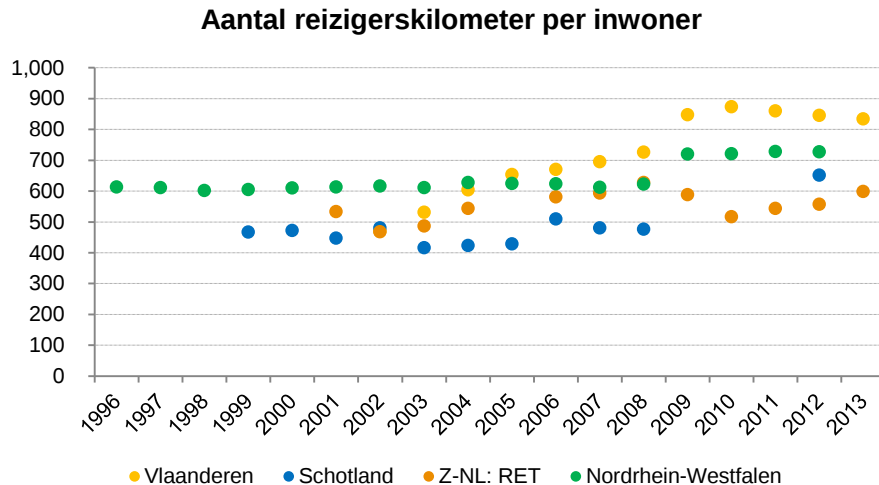
In 2009 werd in Duitsland (niet enkel NRW) een studie uitgevoerd over de kostendekking van het openbaar vervoer. Daarbij werd vastgesteld dat de kostprijs voor openbaar vervoer in Duitsland jaarlijks zo'n 23 miljard EUR bedraagt. De belangrijkste kostenfactoren zijn:

Personeelskosten	42%
Energiekosten (brandstof voor voertuigen)	9%
Onderhoudskost voertuigen	7%
Administratie, ondersteunende diensten	10%
Onderhoud infrastructuur en haltes	10%
Investerings in voertuigen, uitrusting	22%

H10: Aantal reizigerskilometers per inwoner

Vergelijking tussen de regio's

Algemene grafiek



Figuur 62: Aantal reizigerskilometer per inwoner

Algemene bespreking tendensen

Het aantal reizigerskilometers voor een regio wordt berekend aan de hand van het aantal reizigers (ritten met bus en tram) op jaarbasis en het aantal kilometer afgelegd per rit. De reizigerskilometers geven zo een beeld van het totaal aantal kilometer effectief afgelegd door de reizigers op jaarbasis. Door deze indicator te combineren met de dienstverleningskilometers krijgt men een beeld van de gemiddelde bezettingsgraad van de voertuigen. Door de indicator in verband te brengen met de eigen inkomsten krijgt men een beeld van de effectieve bijdrage die een reiziger levert per kilometer die hij reist. Deze indicator is dus ook erg interessant voor het eventueel herbekijken van de pricing van de vervoerbewijzen en voor een eventuele variabilisering van de tarieven. Spijtig genoeg kan deze indicator in de meeste regio slechts met een grote onzekerheidsmarge geraamd worden.

Beide parameters die nodig zijn om de reizigerskilometers te berekenen (aantal ritten en gemiddelde afstand per rit) zijn gebaseerd op inschattingen en onderhevig aan assumpties. Deze indicator betreft dus eerder een raming en is onderhevig aan een relatief grote onzekerheidsmarge.

Het **aantal reizigers** (ritten met bus en tram) kan vrij exact worden bepaald aan de hand van de verkoop van vervoersbewijzen (aantal verkochte biljetten). Aangezien er ook heel wat reizigers een abonnement of een meerdaags vervoersbewijs kopen dat bruikbaar is voor meerdere ritten wordt gewerkt door de vervoersmaatschappijen met ramingen (hoeveel ritten maakt iemand bijvoorbeeld met een abonnement of met een weekpas).

Het aantal kilometer dat reizigers afleggen per rit wordt ook niet gemeten maar kan vanuit verschillende bronnen worden geraamd:

1. Zo zijn er in de meeste regio's **steekproeven** waarbij men de reizigers op een bepaald traject telt. Hieruit kan men het aantal afgelegde km per reiziger op een bepaald traject afleiden.
2. Door **automatisering (vb. smart cards)** kan men het aantal afgelegde ritten en kilometer nauwkeuriger registreren (op voorwaarde dat de gebruiker zich zowel moet authenticeren bij het opstappen als afstappen).
3. Via bevragingen zoals een **onderzoek van het algemeen verplaatsingsgedrag** van een representatief deel van de bevolking kan men een beeld krijgen van het totale verplaatsingspatroon en ook het aantal afgelegde kilometer per modus. Men kan deze gegevens extrapoleren naar de volledige bevolkingspopulatie van een regio.

Hieronder wordt toegelicht welke bronnen werden gebruikt voor elke regio en wat daarbij de belangrijkste bevindingen zijn.

De onzekerheidsfactor op deze indicator is niet storend als men hem puur gebruikt om historische tendensen te evalueren of om een high level vergelijking te maken tussen regio's.

De onzekerheidsfactor op beide parameters (aantal ritten en afgelegde km per rit) is wel een handicap als men een actief prijsbeleid wil voeren waarbij men gaat differentiëren volgens aantal gereden km, tijd van de verplaatsing enz... omdat men slechts met een zeer grote onzekerheid een raming kan maken van de impact van elk van deze parameters op de totale inkomsten van de vervoersmaatschappijen.

Specifieke informatie over de evolutie in Vlaanderen

We bespreken hieronder achtereenvolgens het aantal reizigers (ritten) en het aantal kilometer dat wordt afgelegd per rit voor Vlaanderen.

Raming van het aantal ritten

Het aantal ritten wordt geraamd aan de hand van de effectieve verkoop van biljetten. Voor vervoerbewijzen waarmee men meer dan 1 rit kan doen wordt gewerkt met theoretische aannames. Sinds 2009 is de berekeningswijze voor De Lijn slechts licht aangepast. Volgende wijzigingen werden ingevoerd:

- Voor een 7-dagenpas worden 24 reizigers geteld i.p.v. 28 reizigers
- Abonnementen 65+ en PmH: sinds 2008 worden deze niet meer geregistreerd maar ze worden berekend op basis van het gemiddeld aantal ontwaarding per jaar tijdens jaren 2005, 2006 en 2007.

Het aantal ritten vertoont sinds 2009 een licht stijgende trend van 531 miljoen ritten in 2009 tot 539 miljoen ritten in 2013, welk neerkomt op een stijging van 1,6%. Er dient opgemerkt te worden dat in 2010 het meeste aantal ritten werden vastgesteld, namelijk 551 miljoen, waarna deze gestaag zijn gedaald tot 539. Wanneer we enkel naar de daling sinds 2010 kijken, is het aantal ritten met 2,1% gedaald.

De gedetailleerde berekeningswijze die momenteel geldt werd opgenomen in bijlage van dit rapport.

Raming van het aantal kilometer dat wordt afgelegd per rit

Het aantal kilometer per rit wordt berekend op basis van de gegevens van het Vlaams Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG). In de studie in 2009 werd het OVG 3.1 gebruikt met cijfers over 2008. Nu is het meest recente OVG het OVG 4.5 met cijfers over de periode september 2012-september 2013 (publicatie in juli 2014).

Uit een analyse van de cijfers bleek dat de gemiddelde afstand per verplaatsing met BTM zo'n 9,9 km bedraagt.

	OVG 3	OVG4.1	OVG 4.2	OVG 4.3	OVG 4.4	OVG 4.5	
Aantal verplaatsingen per persoon per dag							
Totaal	3,1	2,8	2,9	2,8	2,7	2,8	
Lijnbus/tram/(pre)metro	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	
Aantal afgelegde km per persoon per dag							
Totaal	41,6	38,2	37,0	42,1	41,5	39,5	
Lijnbus/tram/(pre)metro	1,4	1,2	1,1	1,0	1,1	1,0	
Gemiddeld aantal km per verplaatsing							
Autobestuurder	14,2	14,4	13,2	13,9	13,5	15,8	
Autopassagier	15,4	15,6	17,9	17,0	18,0	19,7	
Trein	55,8	53,6	44,5	55,6	55,1	49,4	
Lijnbus/tram/(pre)metro	12,2	12,2	12,0	10,7	10,6	9,9	
Fietser	4,0	4,5	4,3	4,4	3,8	4,3	
Te voet	1,5	1,5	1,4	1,2	1,9	1,4	
Totaal	13,3	13,6	12,8	15,0	15,2	14,3	

Specifieke informatie over de evolutie in Zuid-Nederland

In de meest recente publicatie van de Mobiliteitsbalans wijst KIM (2013) er op dat de beschikbare informatiebronnen niet meer toelaten om een goede algemene analyse te maken van de evolutie van het gebruik van bus, tram en metro.

Voor Zuid-Nederland zijn er dus geen geconsolideerde gegevens beschikbaar. De RET, die instaat voor het merendeel van het aantal verplaatsingen met het regionaal openbaar vervoer in de Stadsregio Rotterdam, rapporteert elk jaar in het jaarverslag het aantal reizigerskm. In dit rapport wordt dit gerelateerd aan het aantal inwoners in de Stadsregio.

Het is niet duidelijk uit de publiek beschikbare bronnen hoe het aantal reizigerskm van de RET wordt berekend. Wel wordt er vermeld dat het aantal reizigerskilometers in 2009 deels inclusief zwartrijden is. Vanaf 2010 betreft het daarentegen uitsluitend betalende personen, dus exclusief zwartrijden.

Vanaf eind 2012 is de busconcessie van de RET uitgebreid, wat de verandering in het aantal reizigerskm per inwoner mee verklaart.

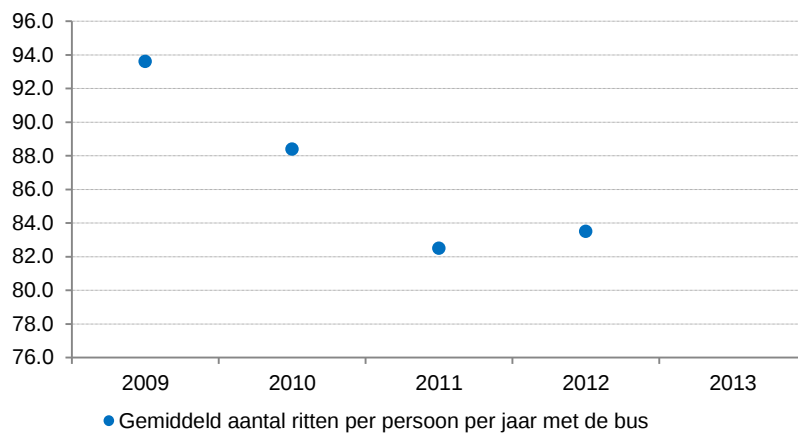
Specifieke informatie over de evolutie in Schotland

Om het aantal reizigerskilometer te bepalen gebruiken we het gemiddeld aantal kilometer dat per jaar wordt afgelegd met de bus per inwoner. Dit cijfers komt op 651.78 kilometer, en is enkel beschikbaar voor 2012.

Hiernaast zijn er nog een aantal interessante statistieken beschikbaar.

Het gemiddeld aantal busritten die een persoon aflegt per jaar, dit aantal is licht gedaald van 93.6 in 2009 tot 83.5 in 2012.

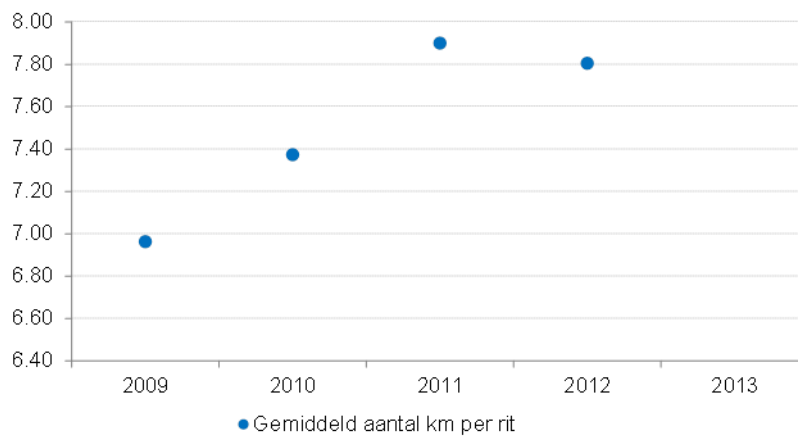
Aantal busritten per jaar per inwoner



Figuur 63: Aantal busritten per jaar per inwoner

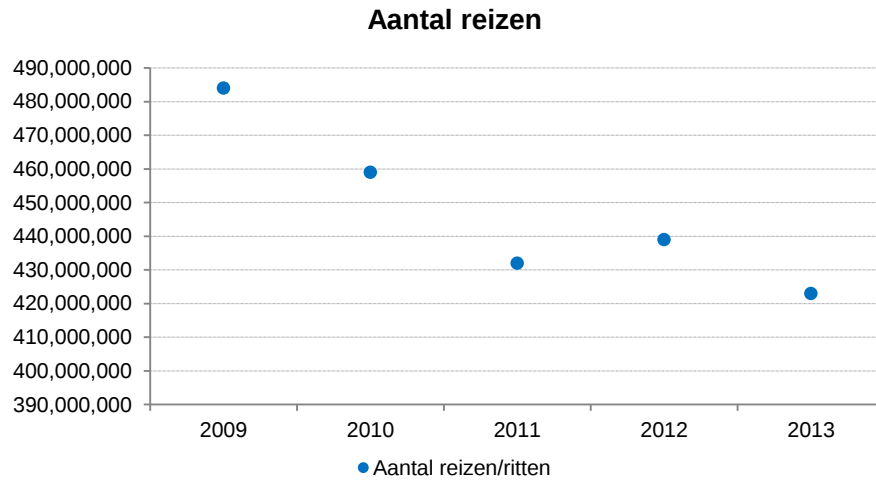
Op basis van het gemiddeld aantal busritten per inwoner, alsook het gemiddeld aantal kilometer per jaar dat een persoon met een bus meerijdt, kan het gemiddeld aantal kilometer per rit bepaald worden. Deze is licht gestegen tot 7.81 in 2012.

Gemiddeld aantal km per rit



Figuur 64: Gemiddeld aantal km per rit

Een andere interessante statistiek is het aantal busreizen, welk overeenkomt met het aantal ritten. Dit cijfer is over de voorbij 5 jaar gedaald, zoals wordt aangegeven in onderstaande grafiek.



Figuur 65: Aantal reizen

Specifieke informatie over de evolutie in Nordrhein-Westfalen

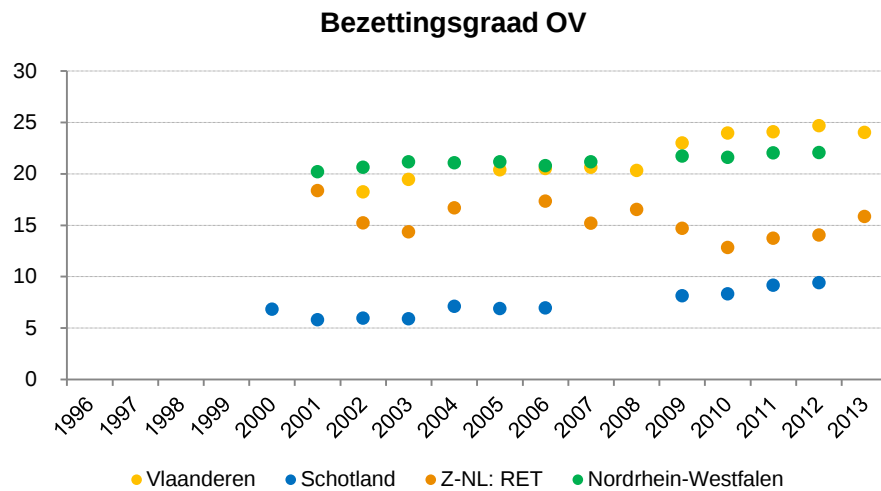
Volgens het Instituut voor de Statistiek in Wiesbaden is het totaal aantal reizigerskilometer in de periode 2008-2012 in NRW met zo'n 2% gestegen. De stijging van het aantal reizigerskilometer per inwoner is licht hoger omdat het aantal inwoners in de periode afneemt.

De 2% absolute stijging (die dus door minder inwoners wordt geabsorbeerd) is gelijk aan de stijging van het aantal ritten dat gerapporteerd worden door het Kompetenzzentrum Marketing.

H11: Bezettingsgraad openbaar vervoer

Vergelijking tussen de regio's

Algemene grafiek

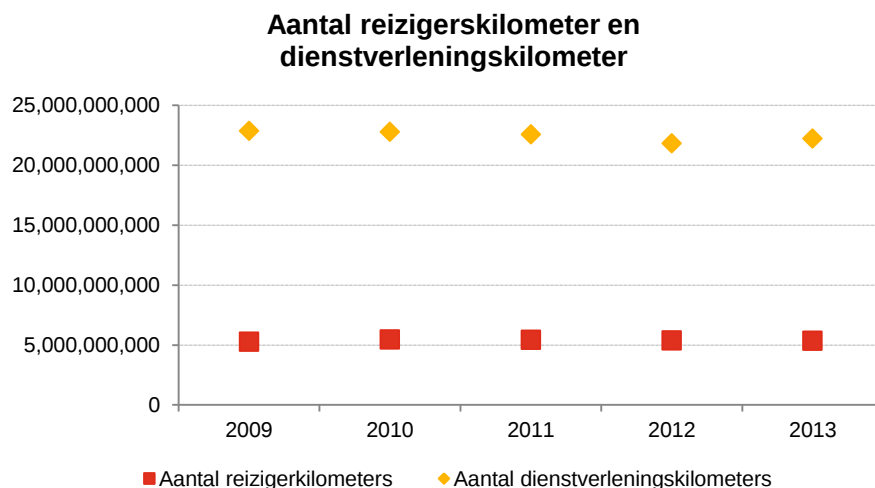


Figuur 66: Bezettingsgraad OV

Specifieke informatie over de evolutie in Vlaanderen

Wanneer het aantal reizigerskilometer vergeleken wordt met het aantal dienstverleningskilometers, verkrijgen we de bezettingsgraad.

Het aantal reizigerskilometer is licht gestegen met 1,6%, in combinatie met een daling in het aantal dienstverleningskilometer van 2,8%, verkrijgen we een stijging van 4,5% van de bezettingsgraad. Deze bedroeg in 2009 23% en in 2013 24%.



Figuur 67: Aantal reizigerskilometer en dienstverleningskilometer

Specifieke informatie over de evolutie in Zuid-Nederland

Voor Zuid-Nederland zijn geen geconsolideerde gegevens beschikbaar (zie ook H10). De RET die instaat voor het merendeel van het aantal verplaatsingen met het regionaal OV in de Stadsregio Rotterdam, rapporteert elk jaar in het jaarverslag het aantal reizigerskm en het aantal plaatskm. Hieruit kan de bezettingsgraad worden afgeleid.

In de periode 2009-2013 ligt de bezettingsgraad van de RET tussen 13% en 16%. De hoogste waarde werd genoteerd in 2013.

Specifieke informatie over de evolutie in Schotland

De bezettingsgraad is in Schotland laag in vergelijking met de andere benchmarklanden. Dit wordt verklaard door de uitgestrektheid van het land. Deze indicator gaat echter in stijgende lijn, wat te verklaren is door een daling in het aantal gereden kilometer en het slimmer inzetten op welke routes er al dan niet gereden wordt.

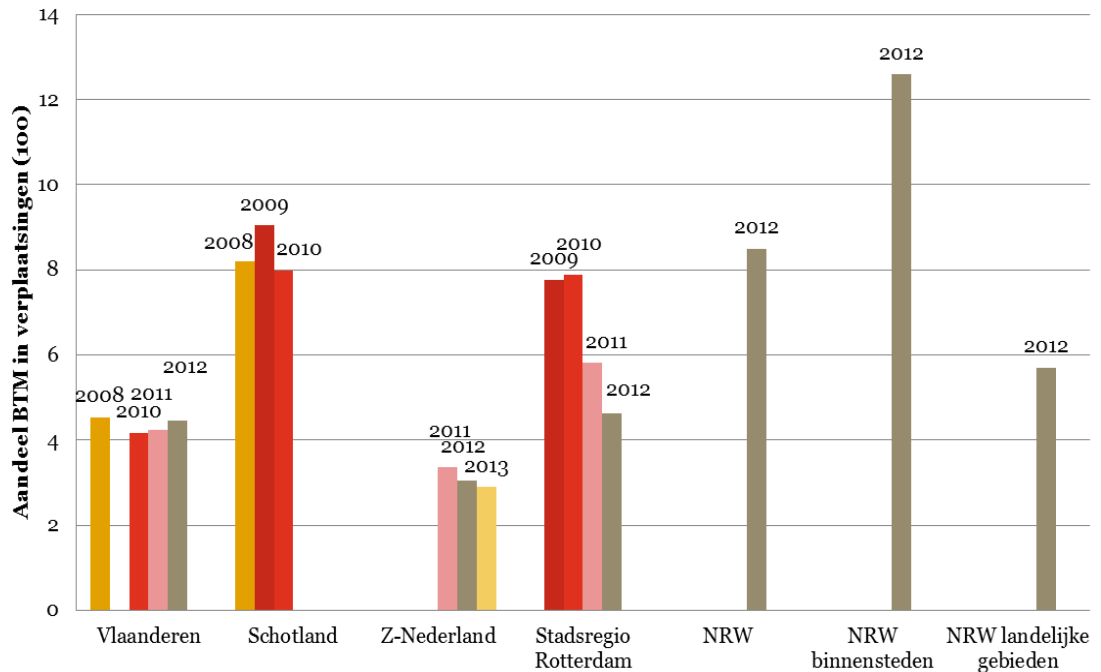
Specifieke informatie over de evolutie in Nordrhein-Westfalen

Er zijn geen grote afwijkingen of evoluties t.o.v. de cijfers die gerapporteerd werden in de vorige benchmark.

H12: Modal split

Vergelijking tussen de regio's

Algemene grafiek



Figuur 68: vergelijking van het aandeel BTM in de verplaatsingen tussen regio's voor de jaren 2008-2012

Algemene bespreking tendensen

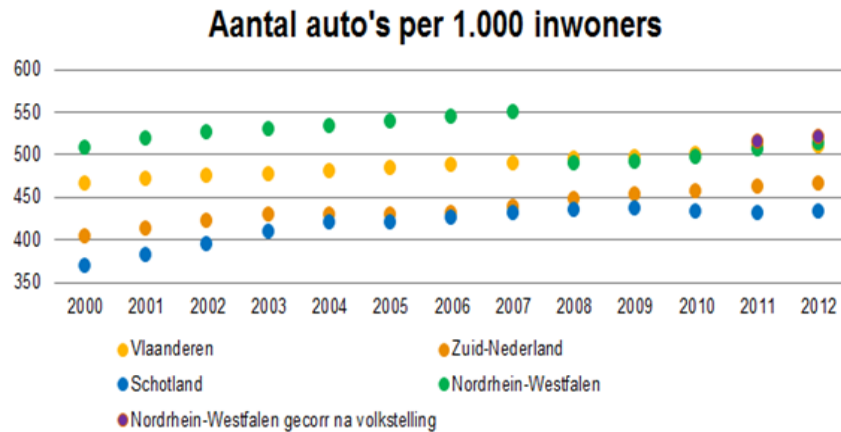
De modal split indicator geeft aan wat het aandeel is van de verschillende vervoersmiddelen in het aantal verplaatsingen en het aantal reizigerskm. Het aandeel van Vlaanderen ligt relatief laag t.o.v. Schotland en NRW. Opvallend is dat het aandeel van BTM vooral in stedelijke gebieden veel hoger ligt dan in de rest van de regio.

Aandachtspunten

De indicator wordt berekend op basis van de onderzoeken naar het verplaatsingsgedrag in de vier studiegebieden. Er kunnen verschillen optreden in de gebruikte methodologie, zowel over de studieperiode in een gebied als tussen de verschillende gebieden. Daarom moeten de cijfers voorzichtig geïnterpreteerd worden.

Mensen die over een wagen beschikken, zullen deze wagen ook vaker gebruiken voor hun verplaatsingen. Een belangrijke subindicator is daarom het autobezit in de regio. Naast de gegevens over de modale keuze per regio hieronder rapporteren we daarom ook een vergelijking van het autobezit in deze regio.

Tot slot geeft de volgende figuur de evolutie van het autobezit per capita in de vier studiegebieden sinds 2000.



Figuur 69: Het autobezit per capita – evolutie sinds 2000

Bron: Eigen berekeningen op basis van Eurostat en <http://www.it.nrw.de>

Nota: Nordrhein-Westfalen: Sinds 1 maart 2007 is de berekeningswijze van het aantal aangemelde voertuigen gewijzigd. Voor die datum werden alle voertuigen meegerekend die tijdens het jaar aangemeld werden. Daarna enkel nog de wagens die effectief over een nummerplaat beschikken op 1 januari meegerekend en dus niet diegene die tijdelijk geschrapt zijn. Voor 2011 en 2012 zijn voor NRW 2 cijfers opgenomen: op basis van het inwonersaantal volgens Eurostat en op basis van het inwonersaantal volgens de volkstelling (aangeduid met *)

Het autobezit per capita is in drie van de vier studiegebieden nog sterk toegenomen ten opzichte van 2000. Voor NRW kunnen de cijfers moeilijker over de tijd heen vergeleken worden omwille van een verandering in de berekeningswijze van het park tussen 2007 en 2008, maar is de tendens zowel voor als na de wijziging in de berekeningsmethode stijgend.

In 2012 is het aantal auto's per 1000 inwoners 510 in Vlaanderen, tegenover 467 in Zuid-Nederland, 515 in NRW (op basis van de volkstelling) en 434 in Schotland.

Specifieke informatie over de evolutie in Vlaanderen

De volgende tabel geeft voor Vlaanderen informatie over de modale keuze, op basis van verschillende edities van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag. De verplaatsingsdata worden gegeven per hoofdvervoersmiddel (verkeersmiddel waarmee de langste afstand wordt afgelegd). Hierbij wordt dus het gebruik van verkeersmiddelen voor voor- en natransport niet mee opgenomen. Daarnaast geeft de tabel ook informatie rond de modale verdeling van de ritkilometers inclusief voor- en natransport.

	OVG 3	OVG4.1	OVG 4.2	OVG 4.3	OVG 4.4	OVG 4.5	
Aandeel in het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag (%) (volgens hoofdvervoerswijze)							
Autobestuurder	46,9	50,4	49,5	50,0	52,0	51,8	
Autopassagier	17,8	17,4	17,2	17,9	15,7	16,9	
Trein	1,7	1,5	2,2	1,8	2,0	1,7	
Lijnbus/tram/(pre)metro	3,5	3,6	3,1	3,4	3,7	3,5	
Fietser	14,1	13,5	13,2	11,9	12,6	12,8	
Te voet	13,3	11,8	12,5	12,3	12,0	10,8	
Op andere wijze	2,6	1,9	2,4	2,7	1,9	2,5	
Aandeel in het gemiddeld aantal afgelegde km per persoon per dag kleiner dan 1000 km (%) volgens hoofdvervoerswijze							
Autobestuurder	54,7	57,5	52,2	55,2	55,7	56,6	
Autopassagier	21,1	21,5	24,6	24,1	22,5	22,9	
Trein	7,5	6,3	7,7	7,8	8,8	6,4	
Lijnbus/tram/(pre)metro	3,5	3,5	3,0	2,9	3,1	2,6	
Fietser	4,6	4,8	4,6	4,1	3,9	4,0	
Te voet	1,6	1,5	1,4	1,2	1,8	1,1	
Op andere wijze	7,0	5,1	6,6	4,6	4,3	6,5	
Aandeel in het aantal ritkilometers (<1000 km) volgens vervoerswijze (%)							
Autobestuurder	54,9	nb	52,3	55,3	55,9	56,3	
Autopassagier	21,2	nb	24,8	24,3	22,6	23,4	
Trein	6,7	nb	6,7	7,0	8,2	6,1	
Lijnbus/tram/(pre)metro	3,7	nb	3,3	2,9	3,0	2,6	
Fietser	4,7	nb	4,7	4,3	4,0	4,1	
Te voet	1,9	nb	1,7	1,5	2,2	1,4	
Op andere wijze	6,9	nb	6,6	4,7	4,2	6,2	

Tabel: Aantal van de vervoersmiddelen in het aantal verplaatsingen, het aantal afgelegde km en het aantal ritkilometers volgens het OVG

Nota: de laatste kolom is een grafische weergave van de evolutie tussen OVG 3 en 4.5, behalve voor de ritkilometers waar het de evolutie tussen OVG 4.2 en 4.5 betreft.

OVG 3: 2007 – 2008; OVG 4.1: 2008 – 2009; OVG 4.2: 2009 – 2010; OVG 4.3: 2010 – 2011; OVG 4.4: 2011 – 2012; OVG 4.5: 2012 – 2013; De OVG onderzoeken starten telkens in september en lopen over 1 jaar.

In 2012-2013 stond BTM in voor ongeveer 3,5% van de verplaatsingen en 2,56% van de afgelegde kilometers (telkens volgens hoofdvervoerswijze). Het aandeel in de verplaatsingskm op ritniveau bedroeg 2,55% in dezelfde periode. In termen van het aantal verplaatsingen (volgens hoofdvervoermiddel) is er over de tijd heen geen grote modale verschuiving opgetreden naar BTM. In termen van het aantal afgelegde km per persoon per dag en de ritkilometers, lijkt het aandeel van BTM eerder gedaald.

De volgende tabel berekent het gemiddeld aantal km per verplaatsing. Het gemiddeld aantal km per verplaatsing voor BTM als hoofdvervoerswijze is lager dan de gemiddelde afgelegde afstand en lijkt ook iets te dalen.

	OVG 3	OVG4.1	OVG 4.2	OVG 4.3	OVG 4.4	OVG 4.5	
Aantal verplaatsingen per persoon per dag							
Totaal	3,1	2,8	2,9	2,8	2,7	2,8	
Lijnbus/tram/(pre)metro	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	
Aantal afgelegde km per persoon per dag							
Totaal	41,6	38,2	37,0	42,1	41,5	39,5	
Lijnbus/tram/(pre)metro	1,4	1,2	1,1	1,0	1,1	1,0	
Gemiddeld aantal km per verplaatsing							
Autobestuurder	14,2	14,4	13,2	13,9	13,5	15,8	
Autopassagier	15,4	15,6	17,9	17,0	18,0	19,7	
Trein	55,8	53,6	44,5	55,6	55,1	49,4	
Lijnbus/tram/(pre)metro	12,2	12,2	12,0	10,7	10,6	9,9	
Fietser	4,0	4,5	4,3	4,4	3,8	4,3	
Te voet	1,5	1,5	1,4	1,2	1,9	1,4	
Totaal	13,3	13,6	12,8	15,0	15,2	14,3	

Tabel: Het gemiddeld aantal verplaatsingen en het gemiddeld aantal afgelegde km per persoon per dag en het gemiddeld aantal km per verplaatsing (totaal en per hoofdvervoerswijze) (voor verplaatsingen kleiner en groter dan 1000 km)

Bron: OVG Vlaanderen

Nota: de laatste kolom is een grafische weergave van de evolutie tussen OVG 3 en 4.5

Specifieke informatie over de evolutie in Zuid-Nederland

Tot 2003 werden de mobiliteitsgegevens voor Nederland verzameld met behulp van een jaarlijkse enquête 'Onderzoek Verplaatsingsgedrag' van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). Van 2004 tot 2009 zijn de mobiliteitsgegevens afkomstig uit het MobiliteitsOnderzoek Nederland (MON) van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer, een onderdeel van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Sinds 1 januari 2010 ligt het onderzoek in handen van het CBS in samenwerking met Rijkswaterstaat onder de naam Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN)²¹.

	Stadsregio Rotterdam				Zuid-Holland, Noord-Brabant en Limburg			
	MON 2004-2009	OVIN 2010	OVIN 2011	OVIN 2012	OVIN 2011	OVIN 2012	OVIN 2013	
Auto (bestuurder)	30,6	29,3	31,1	30,7	34,0	34,2	34,0	
Auto (passagier)	14,9	14,3	14,3	15,2	14,3	15,0	15,1	
Trein	1,9	1,9	1,6	2,5	2,3	2,1	2,4	
Bus/tram/metro	7,5	8,9	7,0	5,3	3,3	2,8	2,8	
Brom-/snorfiets	0,7	0,8	1,6	1,2	1,0	1,0	1,1	
Fiets	20,1	18,5	19,7	21,3	24,4	24,5	23,6	
Lopen	22,4	24,7	23,4	22,5	19,2	19,1	19,6	
Overige vervoerswijze	1,9	1,5	1,2	1,2	1,6	1,5	1,5	

Tabel: Aandeel van de vervoersmiddelen in het aantal verplaatsingen per persoon per dag in de Stadsregio Rotterdam en Zuid-Nederland (per hoofdvervoersmiddel)

Bron: CBS en Verplaatsingen in Rotterdam, Stadsregie en Nederland, 2004-2012, Tabellenrapport

Nota: volgens CBS zijn de gegevens van OVIN geschikt voor uitspraken op ten laagste het provincieniveau; de gegevens voor de Stadsregio Rotterdam moeten dus met omzichtigheid geïnterpreteerd worden.

Nota: exclusief beroepsmatige verplaatsingen, buitenlandse verplaatsingen, vakantieverplaatsingen, vrachtwagenverplaatsingen; enkel verplaatsingen in Nederland.

²¹

<http://www.rijkswaterstaat.nl/zakelijk/innovatie/innovatieprogrammas/mobiliteitsonderzoek/>

In de Stadsregio Rotterdam ligt het aandeel van BTM in de verplaatsingen volgens OViN 2012 rond 5,3%. Dit aandeel is lager dan in de voorgaande jaren. Het aandeel van BTM in de Stadsregio is hoger dan op regionaal niveau.

	Stadsregio Rotterdam				Zuid-Holland, Noord-Brabant en Limburg			
	MON 2004-2009	OViN 2010	OViN 2011	OViN 2012	OViN 2011	OViN 2012	OViN 2013	
Auto (bestuurder)	48,1	45,7	53,5	51,0	51,8	51,4	50,7	
Auto (passagier)	24,0	26,0	21,3	23,6	20,6	22,2	23,0	
Trein	7,4	7,1	6,6	6,9	9,4	9,0	9,6	
Bus/tram/metro	7,8	7,9	5,8	4,6	3,4	3,0	2,9	
Brom-/snorfiets	0,7	0,8	0,8	0,8	0,6	0,6	0,6	
Fiets	6,4	6,7	6,6	8,1	8,1	8,2	7,8	
Lopen	2,5	3,5	3,9	3,1	3,0	2,9	2,9	
Overige vervoerwijze	3,2	2,4	1,6	1,9	3,1	2,7	2,5	

Tabel: Aandeel van de vervoersmiddelen in het aantal afgelegde kilometers per persoon per dag in de Stadsregio Rotterdam en Zuid-Nederland (per hoofdvervoersmiddel)

Bron: CBS en Verplaatsingen in Rotterdam, stadsregie en Nederland, 2004-2012, Tabellenrapport

Nota: volgens CBS zijn de gegevens van OViN geschikt voor uitspraken op ten laagste het provincieniveau; de gegevens voor de Stadsregio Rotterdam moeten dus met omzichtigheid geïnterpreteerd worden.

Nota: exclusief beroepsmatige verplaatsingen, buitenlandse verplaatsingen, vakantieverplaatsingen, vrachtwagenverplaatsingen; enkel verplaatsingen in Nederland.

In de Stadsregio Rotterdam ligt het aandeel van BTM in de afgelegde afstand volgens OViN 2012 rond de 4,6%. Dit aandeel is lager dan in de voorgaande jaren. Het aandeel van BTM in de Stadsregio is hoger dan op regionaal niveau. De gemiddelde afstand per verplaatsing per BTM ligt lager dan die van alle verplaatsingen samen.

Specifieke informatie over de evolutie in Schotland

De volgende tabellen geven informatie over de modale aandelen in Schotland. Merk op dat de definitie van de vervoersmiddelen verschilt van die in Vlaanderen. De tabellen zijn gebaseerd op cijfers voor Schotse ingezetenen uit de National Travel Survey van de UK.

	1998/1999	2000/2001	2002/2003	2004/2005	2006/2007	2008/2009	2009/2010	2011/2012	
Auto/bestelwagen/vrachtwagen (bestuurder)	38,3	37,4	38,2	40,1	40,6	41,1	41,6	42,3	
Auto/bestelwagen/vrachtwagen (passagier)	20,1	20,8	20,7	22,7	21,6	21,6	21,0	20,8	
Trein	1,0	1,5	1,1	1,6	1,5	1,4	1,5	1,8	
Lokale bus	8,1	6,6	8,0	8,0	8,6	8,2	9,0	8,0	
Fiets	1,3	1,0	0,9	1,0	0,8	1,0	1,0	0,9	
Te voet	27,9	29,5	27,9	23,9	23,7	23,8	22,7	23,3	
Overige vervoerwijze	3,3	3,2	3,1	2,8	3,2	2,9	3,1	3,0	

Tabel: Aandeel van de vervoersmiddelen in het aantal verplaatsingen per persoon per dag in Schotland (1998 tot 2012)(%)

Bron: Scottish Transport Statistics, meerdere edities (<http://www.transportscotland.gov.uk/statistics/scottish-transport-statistics-all-editions>), op basis van de National Travel Survey voor Groot-Brittannië.

Nota: Sommige cijfers zijn gebaseerd op een klein aantal trips in de steekproef en kunnen dus grote procentuele steekproeffouten vertonen. De veranderingen tussen de periodes

moeten daarom met de nodige omzichtigheid gehanteerd worden. De cijfers voor Schotland moeten beschouwd worden als algemene indicatoren, eerder dan als precieze metingen.

Nota: De gegevens hebben betrekking op het personenvervoer door Schotse ingezetenen in Groot-Brittannië en zijn inclusief trips tijdens het werk, als het doel van de verplaatsing erin bestaat om een bestemming te bereiken. Verplaatsingen die zelf een vorm van vrije tijd zijn, worden niet opgenomen

(https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/226817/nts2012-notes.pdf)

Het aandeel van de lokale bus in het aantal verplaatsingen schommelt in de periode 2008-2012 tussen 8% en 9%. Het aandeel in de afgelegde afstand ligt in dezelfde periode tussen 5,6% en 7%. Het aantal busverplaatsingen per persoon per dag ligt tussen 0,22 en 0,24. De gemiddelde afstand per verplaatsing per bus als hoofdvervoermiddel ligt tussen 1,11 en 1,34 mijl. De gemiddelde afstand per dag over alle vervoermiddelen heen ligt tussen 19,2 en 18,8 mijl.

	1998/1999	2000/2001	2002/2003	2004/2005	2006/2007	2008/2009	2009/2010	2011/2012	
Auto/bestelwagen/vrachtwagen (bestuurder)	47,3	50,8	47,2	48,3	48,0	49,4	49,8	50,1	
Auto/bestelwagen/vrachtwagen (passagier)	27,7	28,5	29,7	28,4	27,6	26,9	25,9	24,2	
Trein	6,6	4,8	4,9	6,3	6,6	6,2	5,6	6,7	
Lokale bus	6,2	5,1	5,5	6,0	6,3	6,7	7,0	5,6	
Fiets	0,5	0,3	0,4	0,3	0,4	0,4	0,5	0,5	
Te voet	2,9	2,9	2,9	2,3	2,4	2,3	2,2	2,2	
Overige vervoerwijze	8,7	7,5	9,4	8,3	8,8	8,1	9,1	10,7	

Tabel: Aandeel van de vervoersmiddelen in de afgelegde afstand per persoon per dag in Schotland (1998 tot 2012)(%)

Bron en nota's: zie voorgaande tabel

Specifieke informatie over de evolutie in Nordrhein-Westfalen

Recente gegevens over de modale aandelen in Nordrhein-Westfalen zijn moeilijk te vinden. De volgende tabel geeft de modale aandelen in het aantal verplaatsingen in 2008. Het aandeel van het openbaar vervoer bedraagt gemiddeld 8,5%. In kernsteden loopt het op tot 13%. Op basis van de beschikbare gegevens kan er geen onderscheid gemaakt worden tussen verschillende vormen van openbaar vervoer.

	NRW	Kernsteden	Verdichte gebieden	Landelijke gebieden
Gemotoriseerd privaat vervoer (bestuurder)	43,4	39,4	45,7	42,3
Gemotoriseerd privaat vervoer (passagier)	15,8	14,1	16,7	18
Openbaar vervoer	8,5	12,6	6,3	5,7
Fiets	9,6	7,2	11	5,5
Te voet	22,7	26,7	20,3	28,5

Tabel: Aandeel van de vervoersmiddelen in de verplaatsingen in Nordrhein-Westfalen in 2008

Bron: ÖPNV-Zukunftskommission NRW (2013), p. 82

H13: Klantentevredenheid

Vergelijking tussen de regio's

Algemene grafiek

Niet beschikbaar omwille van de onvergelykbaarheid van meet methoden tevredenheid.

Algemene bespreking tendensen

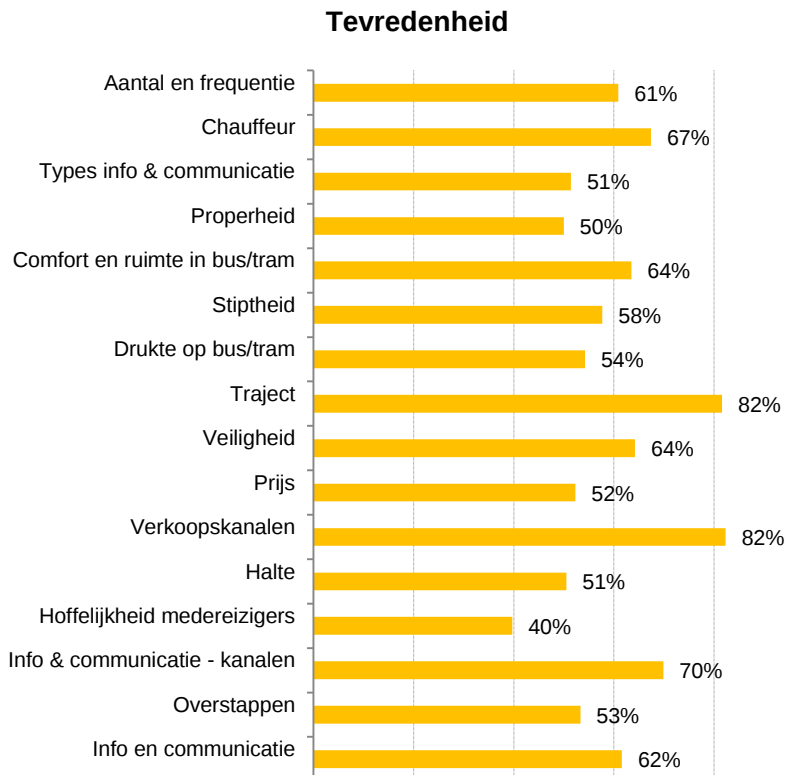
In alle benchmarkregio's wordt gepeild naar zowel de kwaliteit van het openbaar vervoer als de prijs. Eén element dat in alle benchmarkregio's terugkomt, is de ontevredenheid van gebruikers over de prijs van tickets. Dit is een frappante vaststelling indien we deze relateren aan de bevindingen met betrekking tot de tarief verschillen in H2.

De andere parameters zijn verschillend van regio tot regio.

Specifieke informatie over de evolutie in Vlaanderen

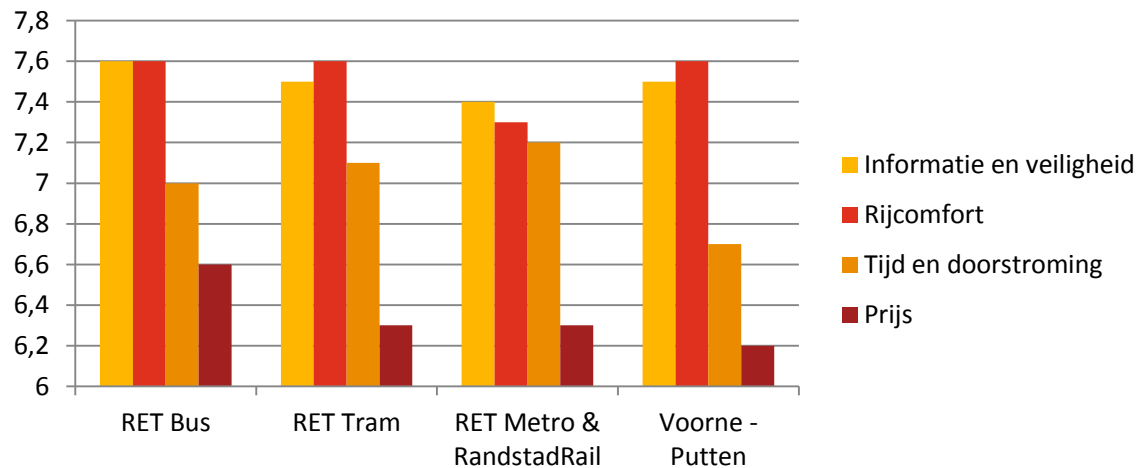
De resultaten van de tevredenheidsenquête van De Lijn tonen aan dat klanten het meest tevreden zijn over:

- Het traject
- De verschillende verkoopskanalen
- De info- & communicatiekanalen



Specifieke informatie over de evolutie in Zuid-Nederland

Sinds 2001 wordt er in Nederland in opdracht van KpVV-CROW jaarlijks een landelijk onderzoek uitgevoerd naar de mening en tevredenheid over het openbaar vervoeraanbod onder reizigers met het openbaar vervoer. Dit is de zogenaamde "OV-klantenbarometer". (<http://www.ovklantenbarometer.nl/>). De resultaten worden jaarlijks in maart gepubliceerd per concessiegebied. De volgende figuren geven gedetailleerde cijfers voor de Stadsregio Rotterdam.

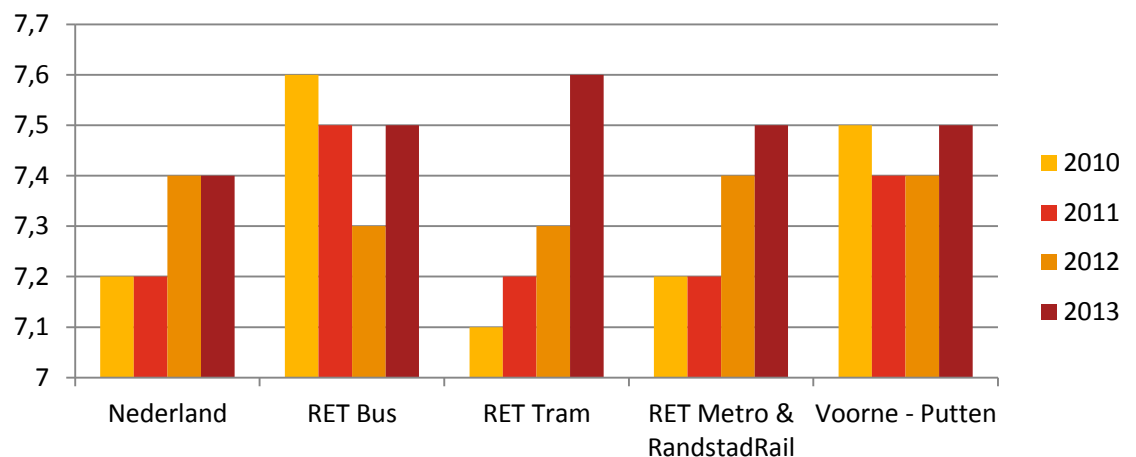


Figuur 70: Algemeen klantenoordeel voor de openbaar vervoer concessies in de Stadsregio Rotterdam en in Nederland – evolutie tussen 2010 en 2013

Bron: OV-Klantenbarometer 2013, Stadsregio Rotterdam 2013, Onderzoek klanttevredenheid in het regionale openbaar vervoer (maart 2014)

De algemene klanttevredenheid voor de concessies in de Stadsregio Rotterdam ligt boven 7,1 in de periode 2010-2013. In de meeste gevallen is de tevredenheid gelijk aan of groter dan het gemiddelde voor Nederland. Voor RET Bus wordt de grootste fluctuatie vastgesteld in 2012, een jaar met veel bezuinigingen. Voor RET Tram en RET Metro en Randstadrail is de klanttevredenheid stijgend in de beschouwde periode.

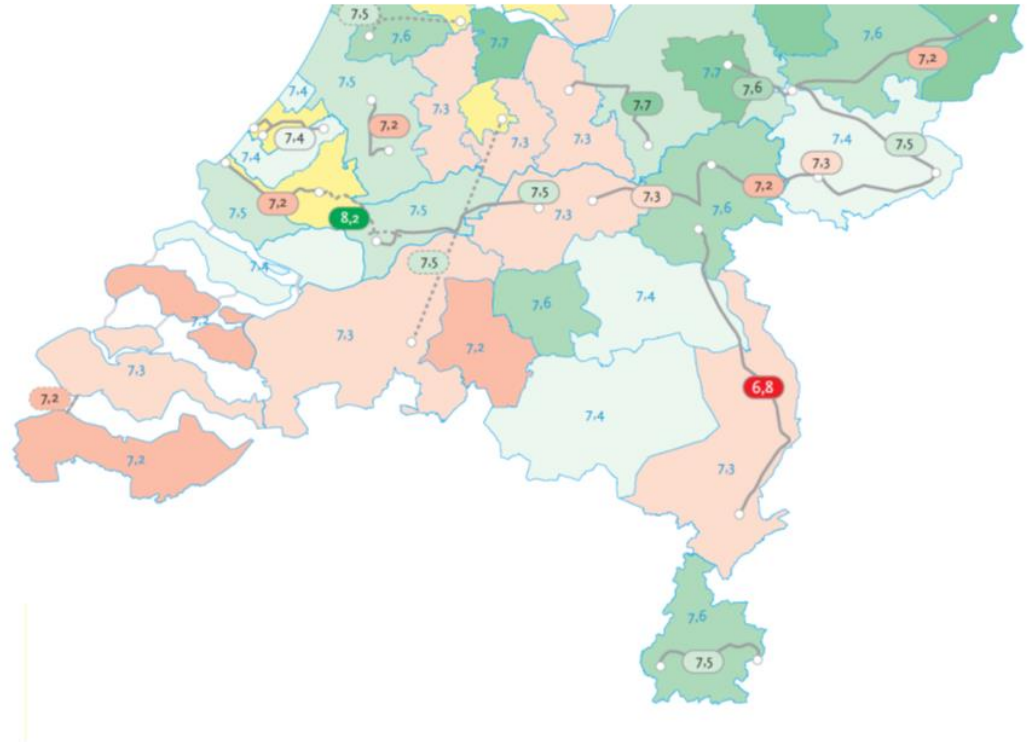
De OV-Klantenbarometer peilt ook naar de tevredenheid over verschillende componenten van het aanbod. In 2013 was de tevredenheid voor de Stadsregio Rotterdam het hoogst en vrij gelijkaardig voor Informatie en veiligheid en Rijcomfort. De waardering was het laagst voor de prijs.



Figuur 71: Klantenoordeel per rubriek in de concessies van de Stadsregio Rotterdam - 2013

Bron: OV-Klantenbarometer 2013, Stadsregio Rotterdam 2013, Onderzoek klanttevredenheid in het regionale openbaar vervoer (maart 2014)

De volgende figuur geeft een overzicht van het algemeen klantenoordeel in de andere concessies van Zuid-Nederland.



Figuur 72: Algemeen klantenoordeel voor de concessies in Zuid-Nederland

Bron: KpVV-CROW (Poster Rapportcijfers OV-Klantenbarometer 2013)

Specifieke informatie over de evolutie in Schotland

Jaarlijks wordt een tevredenheidsenquête onder gebruikers van het openbaar busvervoer gehouden. Het aantal geïnterviewde personen komt elk jaar op ongeveer 2,900 personen, met uitzondering van 2012, toen er 4,068 personen geïnterviewd werden. Deze rondvraag peilt naar aspecten rond veiligheid, het aanbod aan bussen en tickets, de stiptheid en de kostprijs van tickets.

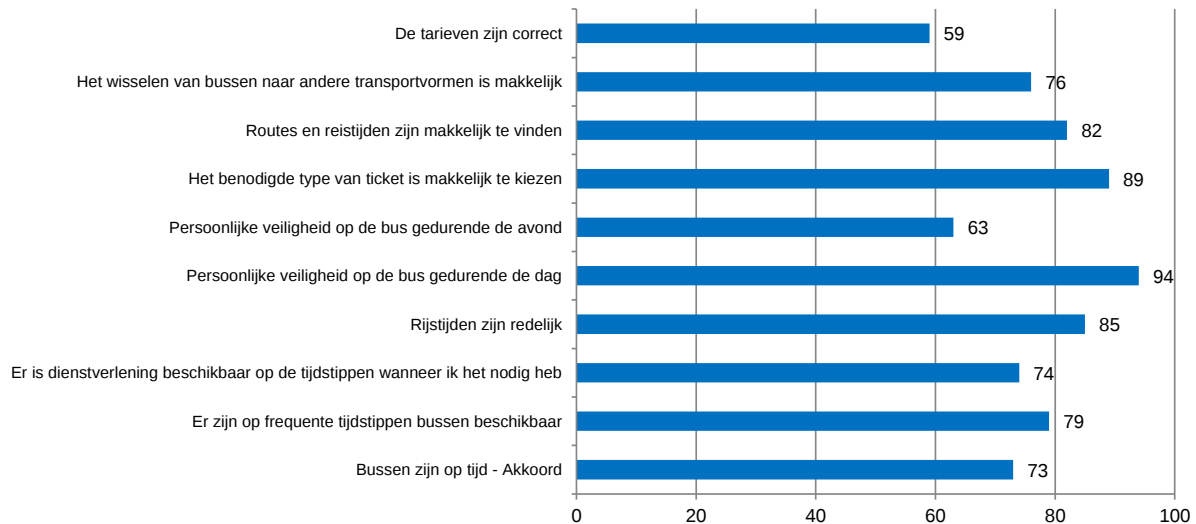
Uit deze rondvraag bij de gebruikers blijkt dat gebruikers het meest tevreden zijn over:

- Persoonlijke veiligheid op de bus gedurende de dag
- Er zijn verschillende types van tickets beschikbaar die makkelijk te kiezen zijn
- De reistijden van de bussen zijn redelijk
- De beschikbare informatie om routes en reistijden te vinden

De ondervraagde gebruikers zijn het minst tevreden over:

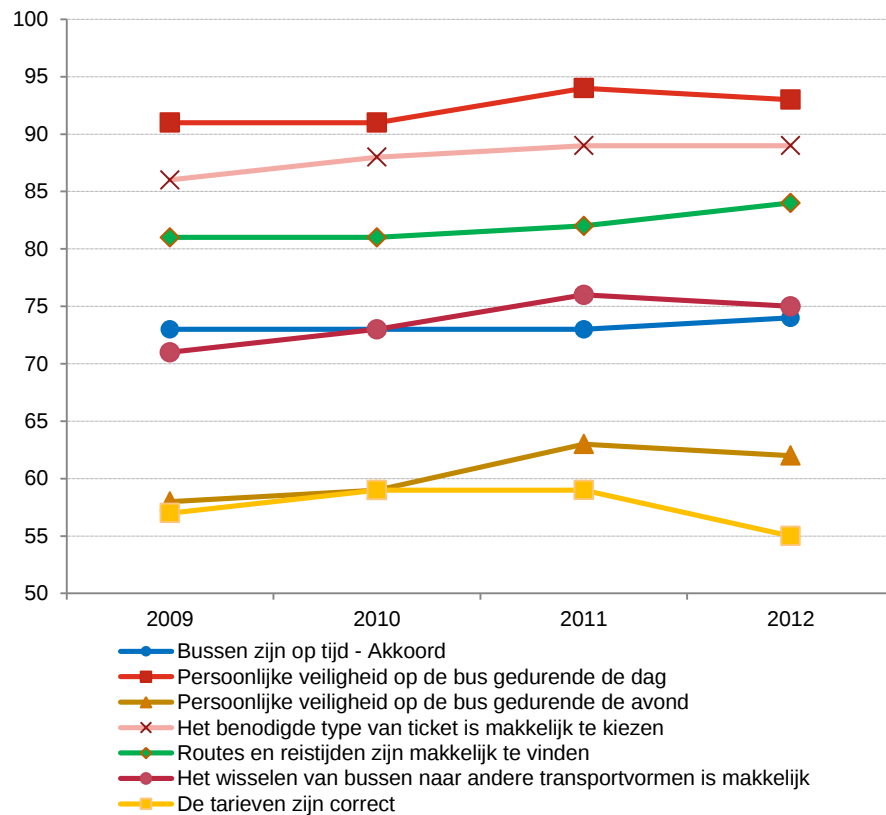
- De persoonlijke veiligheid op de bus gedurende de avond

- De correctheid van de tarieven, waarmee wordt aangegeven dat de huidige tarieven mogelijk als te hoog kunnen worden gepercipieerd.



Wanneer we kijken naar de evolutie van de klantentevredenheid van de voorbij 5 jaar, merken we een stijging of verbetering van de meeste factoren. Een uitzondering hiervan is de tevredenheid over de correctheid van de tarieven, deze tarieven worden meer en meer als te hoog beschouwd. Op basis van interviews met private operatoren blijkt dat deze dit erkennen en gedurende het laatste jaar een prijsdaling hebben ingevoerd.

Evolutie klanttevredenheid



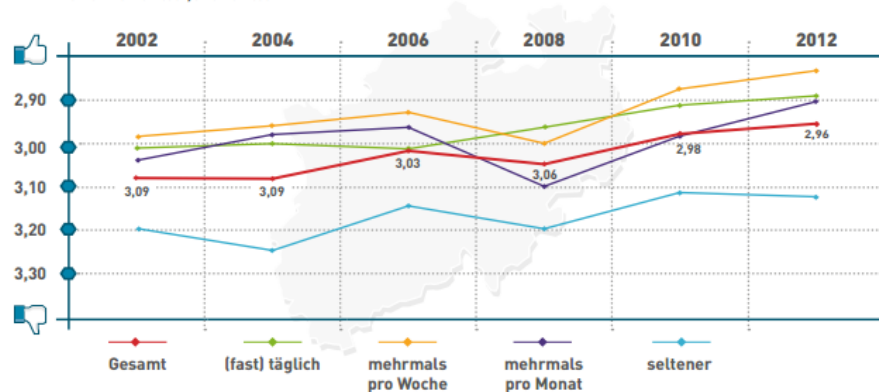
Figuur 73: Evolutie klanttevredenheid

Specifieke informatie over de evolutie in Nordrhein-Westfalen

De klanttevredenheid wordt van nabij opgevolgd voor de volledige regio door het Kompetenzcenter Marketing en weergegeven in een globale indicator op een schaal van 1 (zeer tevreden) tot 5 (ontevreden). In 2012 steeg de tevredenheid gemiddeld onder de lijn van 3 tot 2,96 (rode lijn in onderstaande grafiek). De klanttevredenheid van occasionele gebruikers (blauwe lijn) is duidelijk veel lager dan dit van de dagelijkse gebruikers (groene lijn) en van de gebruikers die meermaals per week gebruik maken van de dienstverlening (gele lijn).

GLOBALZUFRIEDENHEIT, NACH NUTZERGRUPPEN

1 = vollkommen zufrieden, 5 = unzufrieden



Figuur 74: overzicht van de klanttevredenheid in de region NRW (2002-2012)

Bron: (Kompetenzcenter Marketing NRW, p. 29) 2012

De klanten in NRW zijn het minst tevreden over:

1. De ticketautomaten
2. Onveiligheidsgevoel
3. Drukte en teveel reizigers per voertuig
4. Eetverbod op de bussen
5. Slechte aansluitingen van verschillende lijnen

Een derde van de reizigers vindt het openbaar vervoer niet goedkoop.

Conclusies

Het Europese kader dat de openbare vervoermarkt in Europa regelt laat veel vrijheid aan de lidstaten om de markt naar eigen inzichten in te richten.

Sinds 2009 hebben de verschillende lidstaten en regio's dan ook stappen ondernomen om het **openbaar vervoerlandschap te hervormen**, rekening houdend met de historische situatie. Opvallend daarbij is dat er **verschillende marktmodellen** ontstaan en vaak ook naast elkaar bestaan. Vlaanderen kent sinds de oprichting van VVM De Lijn een vrij **gecentraliseerd model**: de Vlaamse Overheid kent een dotatie en investeringssubsidies toe aan De Lijn, bepaalt de tarieven en heeft ook het aanbod duidelijk bepaald (decreet basismobiliteit). De Lijn staat in voor de organisatie en exploitatie van het openbaar vervoer en doet daarbij voor een belangrijk deel beroep op exploitanten. Het opbrengst risico blijft echter bij De Lijn. Zowel voor de regiefunctie (tarifiering, aanbodbepaling) als voor de dagelijkse organisatie van het openbaar vervoer is er in Vlaanderen telkens 1 marktspeler. Vlaanderen kent met andere woorden een 'single service provider model'.

Dit is niet zo in de benchmarkregio's: de **regiefunctie** is vaak **gedecentraliseerd** (in NRW in feite bestuurlijk tot op het niveau van de lokale besturen) en de organisatie van het openbaar vervoer is in handen van verschillende publieke en private vervoerbedrijven. De andere regio's kennen dus een "multiple service provider model".

Belangrijk daarbij is dat het onderscheid 'single service provider' -/ "multiple service provider" markmodel niet mag verward worden met het onderscheid **publiek/privaat** of heeft de facto ook weinig te maken met het al dan niet liberaliseren van de markt: in de multiple service modellen zijn er ook talrijke publieke spelers die via een 'inhouse' regeling exclusief openbaar vervoer verzorgen in een regio. In NRW zijn dit de bedrijven die onderdeel vormen van een gemeentelijke holding (Stadtwerke) en in Nederland de publieke bedrijven in de stadsregio'. De regiefunctie (tarifiering, aanbodbepaling) wordt niet in alle benchmarkregio's waargenomen door de overheid. In NRW worden de prijzen en het aanbod grotendeels bepaald door verschillende verkeersverbonden, koepelorganisaties van vervoerbedrijven en lokale besturen. In Schotland kunnen private maatschappijen zelf trajecten voorstellen en op commerciële basis vrij exploiteren. In Schotland wordt het onderscheid publiek/privaat dan ook gemaakt op basis van de kostendekkingsgraad van het traject: enkel trajecten die op een rendabele manier kunnen geëxploiteerd worden, worden uitbesteed.

Opvallend daarbij is dat "**kostendekking**" vrij eng wordt geïnterpreteerd: de kapitaalsubsidies die door de overheid worden verstrekt worden hierbij niet meegerekend. Ze zijn ook **weinig transparant** aangezien ze in de meeste benchmarkregio's gebeuren door regionale overheden. In de resultatenrekeningen van de vervoerbedrijven worden de afschrijvingen van deze investeringen genot en ten opzichte van de afschrijvingen van de verstrekte subsidies zodat de historische investeringen in feite 'onzichtbaar' zijn. Dit is een belangrijke kritiek die bijvoorbeeld in NRW naar voren wordt gebracht nu de financiering van het openbaar vervoer erg onder druk staat.

Opvallend is ook dat in een marktmodel met **multiple service providers** er een nood ontstaat aan **onderlinge afstemming** en **koepelstructuren** op het vlak

van reizigersinformatie (een portaal met de verschillende dienstregelingen), op het vlak van ontvangsten (clearinghouse, afstemming van de betaalautomaten en tariefinformatie) en op het vlak van sociale veiligheid. De kostprijs van deze coördinatietaken is niet transparant en wordt ook niet meegerekend in de kostendekkingsgraden die door de regio's worden gerapporteerd.

Het feit dat verschillende marktspelers ook elk hun eigen ondersteunende processen (boekhouding, personeelsbeheer, eigen marketing maar ook onderhoud en techniek) heeft waarschijnlijk tot gevolg dat **schaalvoordelen** door bundeling van deze taken niet altijd benut worden. Vooral in NRW lijkt dit het geval. Momenteel hebben drie vervoerbedrijven daar het initiatief genomen om een nieuwe maatschappij op te richten waarin ondersteunende taken worden in ondergebracht. De benutting van schaalvoordelen kan ook worden bekomen door een consolidatie in de markt van vervoerbedrijven en door het samenbrengen van deelregio's of het groter maken van aanbestedingsgebieden. Dit is een beweging die we in Zuid-Nederland konden vaststellen. In Schotland is er een wetsvoorstel om over te schakelen naar een aanbesteding van deelregio's, vergelijkbaar met de Nederlandse situatie om te voorkomen dat private bedrijven rendabele lijnen verdienen en publieke spelers enkel de verlieslatende lijnen moeten uitbaten en toch de private bedrijven nog verder moeten subsidiëren.

De grote verschillen in kostendekkingsgraad tussen de benchmarkregio's hebben vooral betrekking op de manier waarop **de financiering** tussen de verschillende marktpartijen wordt georganiseerd. Zo is de kostendekkingsgraad van de trajecten die door private vervoerbedrijven worden uitgebaat in Schotland erg hoog; enkel de meest rendabele trajecten worden op die manier uitgebaat. En zelfs voor deze trajecten bedraagt de kostendekking geen 100%.

De **verschillen in kostendekkingsgraad** kunnen onder andere verklaard worden door:

- Compensaties voor doelgroepverminderingen die in de benchmarkregio's worden gesubsidieerd vanuit de hogere overheid;
- De compensaties die bijvoorbeeld in Duitsland worden toegekend omdat de vervoerbedrijven de opdracht hebben scholieren te vergoeden tijdens de spitsuren;
- Dekking van de operationele verliezen van publieke vervoerbedrijven door de (publieke) aandeelhouders of de holding (in NRW vb. holding met alle autonome gemeentebedrijven zoals distributienetbedrijven, afvalverbrandingsovens, zwembaden, enz..);
- Financiële opbrengsten uit deelnemingen die openbaar vervoerbedrijven in het buitenland vaak aanhouden in dochtermaatschappijen (in NRW vb. spoor, kabelbaan, telematica,...);
- Werken uitgevoerd voor derden (bijvoorbeeld onderhoud van wegen, bruggen en tunnels door de vervoerbedrijven in opdracht van de wegbeheerder)

Als we abstractie maken van deze diverse inkomsten en de kostendekkingsgraad van De Lijn vergelijken met de benchmarkregio's blijkt dat er toch nog een substantieel verschil blijft dat te wijten is aan de **veel lagere ontvangsten** uit ticketverkoop van De Lijn t.o.v. de buitenlandse vervoerbedrijven. De ontvangsten per inwoner bedragen in Vlaanderen een vierde tot een vijfde van de ontvangsten in de benchmarkregio's. De belangrijkste afwijkingen in tarieven doen zich voor in de categorie **abonnementen** (zowel voltarief als abonnementen met korting). Volgens het Onderzoek Verplaatsingsgedrag reist de Vlaamse reiziger per rit ook aanzienlijk verder dan buitenlandse reiziger zodat de vergoeding per

reizigerskilometer die De Lijn ontvangt nog lager ligt dan het loutere verschil in tarief doet vermoeden.

Op basis van de actualisatie van de benchmark konden geen specifieke verschillen worden vastgesteld tussen Vlaanderen en de andere benchmarkregio's voor wat betreft de kosten (voor een vergelijkbaar aanbod). We willen er wel op wijzen dat om een uitspraak te doen over de efficiëntie van de bedrijfsvoering van De Lijn ten opzichte van andere vervoerbedrijven er een vergelijking nodig is op basis van andersoortige indicatoren en meer in detail.

Een verbetering van de kostendekkingsgraad in de regio Vlaanderen zal dus vooral moeten gerealiseerd worden door **een aanpassing van de tarieven** tenzij er grondig ingegrepen wordt in de organisatie van het aanbod. De vergelijking van de modal split in de verschillende regio's gaf aan dat niet enkel tarieven bepalend zijn voor het aandeel BTM in de totale verplaatsingen. Bijvoorbeeld in NRW is het aandeel BTM het hoogst terwijl ook de tarieven het hoogst zijn. Uit de analyse blijkt dat er wel een verband is tussen het aandeel van BTM en de verstedelijkingsgraad. In landelijke gebieden ligt het gebruik van BTM aanzienlijk lager. Ook de bezettingsgraad in deze gebieden ligt lager. De causaliteit tussen frequentie van het aanbod en het gebruik ervan kan hier echter ook een rol spelen. In NRW en Schotland wordt er grondig nagedacht over een andere organisatiestructuur en financieringsstructuur (misschien met uiteenlopende tariefstructuren voor landelijke gebieden en stadgebieden). Zwitserland kent momenteel reeds een subsidiestelsel waarbij de hoogte van het subsidiebedrag afhankelijk wordt gemaakt van de vraag naar BTM op een bepaald traject. De Zwitserse staat kent een bijpassing in de werkingskosten toe volgens een bepaald schema waarbij het totaal aantal passagiers per dag op het minst goed bezette deel van een traject als basis geldt.

In een aantal landen en regio's wordt o.a. ook in het kader van de ontvolking van de landelijke regio's en de vergrijzing nagedacht over **andere vervoervormen** en een groter aanbod van vraaggericht vervoer. De opdrachten van de publieke vervoersbedrijven in de benchmarkregio's zijn momenteel echter vrij beperkend omschreven tot enkel de exploitatie van geregeld vervoer. Dit in tegenstelling tot Zweden waar een vervoersbedrijf zelf kan beslissen verschillende vervoersvormen zelf aan te bieden en/of uit te besteden. (René Bormann, 2010)

Een **gedifferentieerd aanbod met gedifferentieerde prijzen** wordt algemeen aanzien als een noodzakelijke toekomstige verandering die zich opdringt door de demografische evolutie, de zich wijzigende mobiliteitsvraag en de noodzaak voor meer efficiëntie bij de vervoerbedrijven gezien de budgettaire crisis bij lokale en regionale overheden in Europa.

Lijst van figuren

Figuur 1: trechtermethode die werd gebruikt voor de selectie van de benchmarkregio's in 2009	8
Figuur 2: evolutie van de inflatie in de benchmarkregio's (2009=100)	9
Figuur 3: evolutie van de bevolking in de benchmarkregio's (2009=100)	9
Figuur 4: Nederland en de drie provincies van het studiegebied	15
Figuur 5: Geografische situering van de stadsregio Rotterdam	16
Figuur 6: Tabel: Overzicht concessievormen in Nederland	17
Figuur 7: Tabel: Marktaandelen op de Nederlandse markt voor vermarkt openbaar vervoer	18
Figuur 8: Tabel: Mate van concurrentie bij de gunning van concessies in Nederland	18
Figuur 9: Schematisch overzicht van de geldstromen voor het openbaar vervoer in Nederland	19
Figuur 10: Overzicht van de concessies voor het openbaar vervoer in Zuid-Nederland op 1 januari 2014	20
Figuur 11: Overzicht van de concessies voor het openbaar vervoer in Zuid-Nederland op 1 januari 2014	21
Figuur 12: overzicht van de spreiding van de bevolkingsdichtheid in Schotland (2010)	23
Figuur 13: overzicht van de opdeling van de vervoersmarkt in Schotland over verschillende operatoren (2011)	25
Figuur 14: bestuurlijke indeling van Nordrhein-Westfalen	28
Figuur 15: overzicht verwachte bevolkingsevolutie regio Keulen tot 2030	29
Figuur 16: overzicht van de hergroepering van verkeersregio's in NRW voor lokaal spoorvervoer	31
Figuur 17: overzicht van de tariefregio's en verkeersverbonden in NRW	32
Figuur 18: overzicht van de vermoedelijke marktontwikkeling voor openbaar vervoer in Duitsland naar aanleiding van de nieuwe Europese verordening (2000-2025)	35
Figuur 19: overzicht van de verschillende financieringsinstrumenten voor openbaar vervoer in Duitsland	36
Figuur 20: overzicht van de hoofdindicatoren voor de benchmark	40
Figuur 21: Overheidsbijdragen OV per inwoner	41
Figuur 22: overzicht van de overheidsbijdrage OV per inwoner (euro 2013) voor Vlaanderen met en zonder beschikbaarheidsvergoedingen PPS	42
Figuur 23: Evolutie van de overheidsbijdrage per rit in verschillende regio's (2005-2013)	42
Figuur 24: Overheidsbijdrage voor het openbaar vervoer in de Stadsregio Rotterdam – verschillende definities (euro2013)	44
Figuur 25: overzicht van de samenstelling van de overheidsbijdrage voor OV in Schotland (2009-2013)	45
Figuur 26: overzicht van de evolutie van de totale inkomsten voor het OV per inwoner in euro 2013	46
Figuur 27: Eigen inkomsten OV bedrijf per inwoner	46
Figuur 28: overzicht van de inkomsten van KVB (2012)	48
Figuur 29: vergelijking van de tarieven in de benchmarkregio's (cijfers 2014)	49
Figuur 30: aandeel van elk type vervoerbewijs in het aantal reizigers en de reizigersopbrengsten (VRS en Vlaanderen 2012)	49
Figuur 31: historische evolutie van de reizigersopbrengsten, het aantal reizigers en de inflatie in Vlaanderen en VRS (2005-2012)	50

Figuur 32: Investerings in het openbaar vervoer in de Stadsregio Rotterdam – drie methodes (euro 2013)	53
Figuur 33: Dienstverleningskilometer per inwoner	55
Figuur 34: Gereden kilometers per type vervoer	56
Figuur 35: evolutie van het aantal dienstverleningskilometer in NRW volgens verschillende bronnen (2007-2012)	57
Figuur 36: Leeftijd van de busvloot	58
Figuur 37: Leeftijd van tram en bus	59
Figuur 38: overzicht van de milieukeurmerken van de RET vloot	59
Figuur 39: evolutie van de gemiddelde leeftijd van een bus in Schotland (2009-2013)	61
Figuur 40: aandeel van de bussen met een smart card lezer in Schotland (2010-2013)	61
Figuur 41: aandeel van de bussen met een localisatietoestel in Schotland (2009-2013)	62
Figuur 42: overzicht van de evolutie van milieukeurmerken van bussen in Duitsland (niet enkel NRW)	63
Figuur 43: overzicht van de LEZ in NRW (2014)	64
Figuur 44: Aantal dienstverleningskilometer per VTE	66
Figuur 45: overzicht van het aantal VTE en de DVL-km in Vlaanderen	66
Figuur 46: overzicht van het aantal werknemers/bus in Schotland (2009-2011) ..	67
Figuur 47: aantal werknemers op de bus in Schotland (absolute aantallen voor 2009-2013)	67
Figuur 48: overzicht van het aantal dienstverleningskilometer per personeelslid en VTE bij KVB (2009-2013)	68
Figuur 49: Aantal incidenten en feiten	69
Figuur 50: Aantal cameravoertuigen en acties met politie	70
Figuur 51: Oordeel naar sociale veiligheid op het openbaar vervoer in de Stadsregio Rotterdam – 2009-2013	71
Figuur 52: Aantal ernstige incidenten per 1000 dienstregelingsuren in de Stadsregio Rotterdam – 2009-2013	71
Figuur 53: Percentage zwartrijders in de Stadsregio Rotterdam – 2010-2013	71
Figuur 54: Bussen met cameratoezicht	72
Figuur 55: Aantal bussen met locatie-toestel	72
Figuur 56: generiek procesoverzicht van openbaar vervoer	76
Figuur 57: vergelijking van het gecentraliseerde en gedecentraliseerde marktmodel	77
Figuur 58: overzicht van de scope van de kostendekkingsgraad in verschillende marktmodellen	78
Figuur 59: vergelijking van de kostendekkingsgraden tussen regio's op basis van verschillende definities (cijfers 2012)	79
Figuur 60: Kostendekkingsgraad – Private operatoren	80
Figuur 61: Kostendekkingsgraad – Nationale data	81
Figuur 62: Aantal reizigerskilometer per inwoner	82
Figuur 63: Aantal busritten per jaar per inwoner	85
Figuur 64: Gemiddeld aantal km per rit	85
Figuur 65: Aantal reizen	86
Figuur 66: Bezettingsgraad OV	87
Figuur 67: Aantal reizigerskilometer en dienstverleningskilometer	87
Figuur 68: vergelijking van het aandeel BTM in de verplaatsingen tussen regio's voor de jaren 2008-2012	89
Figuur 69: Het autobezit per capita – evolutie sinds 2000	90
Figuur 70: Algemeen klantenoordeel voor de openbaar vervoer concessies in de Stadsregio Rotterdam en in Nederland – evolutie tussen 2010 en 2013	96

Figuur 71: Klantenoordeel per rubriek in de concessies van de Stadsregio Rotterdam - 2013	97
Figuur 72: Algemeen klantenoordeel voor de concessies in Zuid-Nederland	97
Figuur 73: Evolutie klantentevredenheid	99
Figuur 74: overzicht van de klantentevredenheid in de region NRW (2002-2012)	100

Lijst van bronnen

DB Bahn Regiobus. (2013). *Vergabe im Wettbewerb – die unternehmerische Leistung zählt?*

DLA Piper. (2010). *Study on the implementation of Regulation (EC) N° 1370/2007 on public passenger transport*.

Europese Commissie. (2014). *Mededeling van de Commissie interpretatieve richtsnoeren bij Verordening (EG) nr. 1370/2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg (2014/C 92/01)*.

Friedrich Ebert Stiftung. (2010). *Neuordnung der Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs*.

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland (2012), Discussienota positie ontwikkelfunctie In het openbaar vervoer.

Information und Technik Nordrhein-Westfalen, Geschäftsbereich Statistik. (2013). *Statistisches Jahrbuch Nordrhein-Westfalen 2013*. Düsseldorf.

Kompetenzcenter Marketing NRW. (sd). *NRW Tarifreport 2012/2013*.

KpVV-CROW (2013), Modelbestek van de toekomst, Op weg naar meer flexibiliteit en innovatie in de contractvormen in het openbaar vervoer, Kennisplatform Verkeer en Vervoer.

KpVV-CROW (2014), Rapportage OV-Klantenbarometer 2013, RET. Kennisplatform Verkeer en Vervoer.

KpVV-CROW (2014), Rapportage OV-Klantenbarometer 2013, Stadsregio Rotterdam. Kennisplatform Verkeer en Vervoer.

KpVV-CROW, Poster Milieuprestatie ov-bussen, meerdere edities.

KpVV-CROW, Poster Regionaal openbaar vervoer, meerdere edities.

mobilititeit, P. K. (2013, september). *Persmededeling over het zevende onderzoek verplaatsingsgedrag*. Opgehaald van <http://www.mobielvlaanderen.be/persberichten/artikel.php?id=560>

Mobi-Wissen. (sd). *Mobi-Wissen: die Wissensdatenbank rund um Busse und Bahnen*. Opgehaald van <http://mobi-wissen.de/begriff/offentlicher-personennahverkehr-opnv>

Mouwen, A. en P. Rietveld (2013), Does competitive tendering improve customer satisfaction with public transport? A case study for the Netherlands, *Transportation Research A* 51,29–45.

ÖPNV-Zukunftskommission NRW. (2013). *Zukunft des ÖPNV in NRW*. Düsseldorf: Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes.

Rekenkamer Rotterdam, Veilig op weg, Effecten stadsregionaal beleid op sociale veiligheid openbaar vervoer.

René Bormann, T. B.-H. (2010). Neuordnung der Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs. Bonn.

RET, Jaarverslag, meerdere edities.

SEO (2013), De kosten van regionaal openbaar vervoer, Ontwikkelingen en verklaringen, Discussion paper nr. 72.

Stadsregio Rotterdam, Jaarrekening, meerdere edities.

Stadsregio Rotterdam, Verantwoording OV-concessies, meerdere edities.

Twynstra Gudde (2012), Kiezen voor nieuw beleid, Onderzoek herijking regionaal beleid sociale veiligheid openbaar vervoer, in opdracht van stadsregio Rotterdam.

Appendix A Sleutel voor de berekeningswijze van het aantal reizigers

Volgende regels worden toegepast:

- Biljetten & Kaarten: 1 ontwaarding/registratie = 1 reiziger
- Sms-biljetten: 1 verkocht biljet = 1 reiziger
- Dagpas: 4 reizigers per dag per verkochte dagpas
- 7-dagenpas: 24 reizigers per verkochte dagpas
- Abonnementen:
 - Buzzy Pazz, Omnipas 25-59, Omnipas 60+:
 - 52 reizigers per maand per abonnement als de abonnee in streek woont
 - 90 reizigers per maand per abonnement als de abonnee in stad woont
 - Abonnementen afgeleverd in kader van systeem 3W-Extra
 - 17 reizigers per maand per abonnement als de abonnee in streek woont
 - 30 reizigers per maand per abonnement als de abonnee in stad woont
- Gecombineerde abonnementen:
 - NMBS – De Lijn week gewoon : 12 reizigers per abonnement
 - NMBS – De Lijn maand gewoon : 60 reizigers per abonnement
 - NMBS – De Lijn 3 maand gewoon : 180 reizigers per abonnement
 - NMBS – De Lijn jaar gewoon: 720 reizigers per abonnement
 - NMBS – De Lijn maand school : 52 reizigers per abonnement
 - NMBS – De Lijn 3 maand school : 156 reizigers per abonnement
 - NMBS – De Lijn jaar school: 624 reizigers per abonnement
 - MTB : maand- en jaarabonnement : 13 reizigers per maand per abonnement
 - TEC – De Lijn : maand- en jaarabonnement : 52 reizigers per maand per abonnement
- Evenementen:
 - Biljet: 1 ontwaarding: 1 reiziger
 - Biljet Heen en Terug: 2 reizigers
- Kaartjes afgeleverd in kader van DBS 4 (gratis vervoer voor een bepaalde leeftijdscategorie): 1 ontwaarding = 1 reiziger
- Gratis vervoer voor PmH en 65+: vanaf 1 januari 2008 worden het aantal reizigers niet meer geregistreerd, maar worden berekend op basis van het gemiddeld aantal ontwaarding per jaar tijdens jaren 2005, 2006 en 2007.