Samenwerkingsverband DOVA U.A.

8 april 2022

Beste leden van de vaste Kamercommissie Infrastructuur & Waterstaat,

Onderstaande open brief hebben wij zojuist gestuurd aan de Minister en Staatssecretaris van I&W.

Hoogachtend,

Fleur Graeper (gedeputeerde Provincie Groningen)
Egbert de Vries (voorzitter Vervoerregio Amsterdam)

Namens alle provincies, MRDH, VRA en OV-bureau Groningen Drenthe (samenwerkend in Samenwerkingsverband DOVA) bestuurlijk vertegenwoordigers in het Nationaal OV-beraad (NOVB)

Geachte mevrouw Heijnen,
Geachte heer Harbers,

De afgelopen maanden hebben wij – Uw Ministerie, decentrale overheden, vervoerders - gezamenlijk in het Nationaal OV-beraad (NOVB) een pakket overbruggingsafspraken ontwikkeld voor een goed herstel van de OV-sector na de pandemie. Volgend op afspraken ter zake in het NOVB van december (zie ook Kamerbrief ter zake van 16 december jl.). Met als gezamenlijk doel om in de twee jaren die minimaal nog nodig zijn om de reizigersinkomsten weer op niveau te krijgen het OV-voorzieningenniveau op peil te houden en reizigersgroei op te vangen. Het gezamenlijk ontwikkelde pakket omvat een financieel vangnet voor de komende jaren, afspraken om reizigersgroei met de dienstregeling te faciliteren en kwaliteitsafspraken voor de reiziger. Uiteraard betalen de provincies en grootstedelijke regio's mee en dragen de OV-bedrijven bij.

Tot onze teleurstelling en grote zorg heeft uw Kabinet echter de besluitvorming over de opvolgende afspraken voor de jaren na september 2022 uitgesteld. Dit eenzijdige uitstel van 25 maart naar 14 april heeft de sector in een kritieke situatie gebracht omdat in deze weken dienstregelingsbesluiten moeten worden genomen voor de rest van 2022 en voor 2023. Om deze reden sturen wij U deze open brief.

Naar onze overtuiging kunnen we er alleen met het voorliggende samenhangende pakket in slagen om vanuit het huidige en onvoorziene dal de komende jaren weer bij te dragen aan de grote en urgente maatschappelijke opgaven op het gebied van verstedelijking, verduurzaming en bereikbaarheid. Deeloplossingen voldoen zeker niet. Mochten – hetgeen wij van harte hopen en waarvoor we ons vol inzetten! - reizigersinkomsten sneller dan geprognotiseerd op niveau komen, dan zal geen gebruik hoeven te worden gemaakt van de ontworpen vangnetbepaling.

Als 14 april bekrachtiging van rijkszijde van de gezamenlijk ontwikkelde afsprakenset uitblijft, of als op 14 april van de ontwikkelde afspraken afwijkende Kabinetsbesluiten worden genomen, komt het

OV door de achterblijvende kaartverkopen onherroepelijk in een neerwaartse spiraal. Wij zullen dan direct na 14 april het proces in gang moeten en gaan zetten om het OV-voorzieningenniveau in overeenstemming te brengen met de financiële realiteit. Met naar verwachting 20-30% minder (regionale) treinen, trams, metro's en bussen tot gevolg.

Onuitlegbaar, juist op het moment dat na corona het gewone leven weer is teruggekeerd. En juist nu extra inzet op duurzame mobiliteit urgenter is dan ooit, vanwege de bouw van extra woningen, klimaat, energietransitie, stikstof, bereikbaarheid en economische groei. De provincies en grootstedelijke regio's alleen zijn echter financieel niet in staat dit te voorkomen, de decentrale overheden kunnen alleen de risico's van onvoldoende snel terugkeren van reizigersinkomsten niet dragen. Ditzelfde geldt voor de vervoerbedrijven.

Wij gaan er van uit dat U de voorliggende afspraken 14 april bekrachtigt inclusief bijbehorende financiële garanties voor minimaal de rest van 2022 en 2023. Zodat wij op basis hiervan de komende weken daarop te enten dienstregelingsbesluiten voor de rest van 2022 en 2023 kunnen nemen. Voor vele individuele reizigers van nu en in de toekomst, vanwege Uw eigen regeerakkoord, maar vooral voor de samenleving als geheel!

Hoogachtend,

Fleur Graeper (gedeputeerde Provincie Groningen)
Egbert de Vries (voorzitter Vervoerregio Amsterdam)

Namens alle provincies, MRDH, VRA en OV-bureau Groningen Drenthe (samenwerkend in Samenwerkingsverband DOVA) bestuurlijk vertegenwoordigers in het Nationaal OV-beraad (NOVB)

Contactpersonen
- Cecile Clappers (Bestuursadviseur Fleur Graeper 06-50059812)
- Shirley te Roller (Politiek Assistent VRA Egbert de Vries, 06-22870607)
- Jan van Selm (Directeur Samenwerkingsverband DOVA, 06-50507770)

Achtergrondinformatie
De afgelopen jaren heeft de OV-sector in Nederland zich volop ingezet voor de vitale functie die het Kabinet vroeg van het OV: tijdens de pandemie zijn regionale treinen, trams, metro's en bussen blijven rijden voor de verpleegster, voor de mantelzorger en voor de supermarktmedewerker. Juist voor wie het OV onmisbaar is hebben de vervoerders het OV in stand gehouden. Rijk, provincies en grootstedelijke regio's bekostigden samen - bovenop de reguliere overheidsbijdragen - het tekort toen de kaartverkoop sterk terugliep. De extra overheidsbijdragen zijn in het Nationaal OV-beraad (NOVB, waarin uw Ministerie, OV-bedrijven en decentrale overheden samen werken) afgesproken, in verschillende deelbesluiten, samen van maart 2020 tot september 2022. Met de OV-bedrijven zijn tevens afspraken gemaakt om beter, wendbaarder en weerbaarder uit de pandemie te komen.

De belangrijkste inkomstenbron van het OV, de kaartverkoop aan reizigers, komt echter naar verwachting pas richting 2025 weer op het pre-corona-niveau. Dit hangt samen met de door het Rijk genomen maatregelen om het coronavirus te beteugelen en de lange tijd waarin het mondkapje de aantrekkelijkheid van het OV beperkte. Daarom zijn er ook voor de komende jaren herstelafspraken nodig. Zonder dergelijke afspraken komt het OV nu, na afloop van de pandemie, onvermijdelijk in een neerwaartse spiraal terecht (20-30% minder (regionale) treinen, trams, metro's, bussen in 2023).

Individuele reizigers zullen hiervan de negatieve gevolgen direct voelen. Zij kunnen dan veel minder op de tijdstippen of naar bestemmingen van hun wens reizen. Of kiezen voor een ander vervoermiddel. Met – naast meer lopen en fietsen voor de kortere afstanden – toenemende automobiliteit als gevolg, hetgeen zal leiden tot verder verstopte steden, nog langere files en meer uitstoot. Waarmee dus naast grote hinder voor individuele reizigers ook zeer ongewenste maatschappelijke gevolgen ontstaan, direct op korte termijn en op de langere termijn.

Uw Kabinet heeft zich ten doel gesteld om structurele oplossingen te bieden voor grote thema's als wonen en toenemende verstedelijking, klimaat, energietransitie, stikstof, economie en brede bereikbaarheid (welvaartsspreiding). Steeds beter wordend OV, dat voor steeds meer reizigers in alle opzichten echt een aantrekkelijke vorm van vervoer is, speelt in al deze opgaven een cruciale en onmisbare rol. Zeker als optimale combinaties met lopen en fietsen worden gevonden (factsheet 1).

Daarbij zijn alternatieven voor trein, tram, metro en bus niet voorhanden. Dus vroeger of later zal het Kabinet ‘de kaart OV’ toch moeten spelen. Maar dan tegen veel hogere kosten. Want medewerkers en materieel zijn niet meteen weer voorhanden en reizigers die inmiddels een auto hebben aangeschaft keren niet makkelijk meer terug. Waarbij de huidige kostenontwikkeling van grondstoffen en brandstoffen ook hun doorwerking zullen hebben in de concessies. Een ogenschijnlijk makkelijke en goedkope maatregel op korte termijn (‘geen vangnet meer’) wordt daarmee een kostbare opgave voor toekomstige generaties. ‘Penny wise’ misschien, maar zeker ‘pound foolish’.

Dit geldt overigens ook voor alle extra bijdragen die Uw Kabinet de afgelopen jaren heeft gedaan om het OV overeind te houden tijdens de pandemie. Zonder passende vervolgafspraken zullen dat ‘consumerende uitgaven’ blijken, niet tevens investeringen die doorwerken naar de toekomst.

Zonder afspraken komt factsheet 1 er heel anders uit te zien (zie factsheet 2).

Factsheet 2