

Aan:

De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat de heer Van Weyenberg;

CC:

De Tweede Kamercommissie IenW

Amersfoort, 23 december 2021

Geachte heer Van Weyenberg,

In het bestuurlijk Nationaal OV Beraad (NOVB) heeft u beelden opgehaald bij decentrale overheden en vervoerders over de impact van de COVID-pandemie op het openbaar vervoer en hun vooruitzichten voor 2022. U vroeg ons onlangs naar een beeld vanuit reizigersperspectief. Met deze brief kom ik graag terug op uw vraag.

Anders dan we wellicht hadden verwacht en gehoopt, voelen we nog steeds de gevolgen van de pandemie in alle facetten van de samenleving. Dat is ook merkbaar in de reizigersaantallen, die door lockdowns en thuiswerken onder druk staan. Dankzij de Beschikbaarheidsvergoeding (BVOV) is het toch mogelijk om de dienstregeling grotendeels in stand te houden. In de tussentijd hebben alle vervoerders en opdrachtgevers gewerkt aan Transitieplannen voor het openbaar vervoer. Als Rover hebben we kennisgenomen van vrijwel alle transitieplannen en laten we er maar eerlijk en direct over zijn: het algehele beeld stemt ons somber.

Beeld 1: veel aandacht voor acute problemen

De Beschikbaarheidsvergoeding neemt een groot deel van de directe en urgente zorgen weg. De tijdelijkheid van deze vergoeding leidt tot zorgen wat er daarna wellicht gaat gebeuren. Dit hangt als een zwaard van Damocles boven de markt. We zien daardoor vooral veel aandacht voor het urgente probleem. Tegelijk zien we grote erkenning vanuit de sector dat het openbaar vervoer een belangrijke rol kan en moet spelen in de oplossing van maatschappelijke problemen. De sector geeft dit door ontbrekend perspectief echter nog onvoldoende handen en voeten.

Het OV zal ook in de toekomst een cruciale rol hebben als onderdeel van de oplossing voor maatschappelijke problematiek zoals de woningbouw en klimaat. Immers, met de woningbouwopgave komt automatisch een mobiliteitsopgave. In het nieuwe coalitieakkoord is volop aandacht voor het belang van goede openbaar vervoerverbindingen. Alleen het OV kan met efficiënt gebruik van grondstoffen op een duurzame manier grote groepen reizigers op hogere snelheid van A naar B vervoeren. Het is van het grootste belang dat het OV een groter aandeel krijgt in de verdeling van hoe we ons verplaatsen. We merken dat dit als een toekomst door velen wordt gedeeld.

Beeld 2: Sanering in het openbaar vervoer

Rover ziet in veel Transitieplannen een koude cijfermatige korting van het aanbod terug, waarbij er 's avonds na een zeker tijdstip niet meer gereden wordt of lijnen zelfs helemaal verdwijnen. Dit gebeurt (te) vaak op basis van koude reizigersaantallen. Het feit dat sommige groepen helemaal geen alternatief meer hebben wordt daarbij buiten beschouwing. Ook gaat het om lijnen die zonder corona wel levensvatbaar zijn. Er ontbreekt vaak een

*Rover.
Van reizigers,
voor reizigers.*

echte visie op wat voor rol het OV in de verdere toekomst zou moeten spelen. De focus ligt vooral op afschalen op de korte termijn. Dat dit impact heeft voor de vervoerskeuze van reizigers op de lange termijn wordt daarbij vergeten.

We zien op dit punt een verschuiving tussen 2021 en 2022. We hebben het gevoel dat er per saldo in 2022 ongeveer evenveel zal rijden als in 2021. Het gaat dan echter wel om ongeveer 10% minder dan voor Corona. We zien dat deze afname steeds vaker er voor zorgt dat reizigers op specifieke locaties en tijden geen mogelijkheden meer hebben om te reizen met het OV.

Beeld 3: Terugwinnen van reizigers vraagt het maximale

Het terugwinnen van de reiziger vraagt samenwerking. Iedere partij moet daarin een steentje bijdragen. Er zijn heldere nationale kaders en afspraken nodig die verder kijken naar de middellange termijn en die een duidelijke visie geven op de onmisbare functie van het OV in Nederland naar 2030 toe. Decentrale opdrachtgevers zullen zelf ook financieel moeten bijdragen om bereikbaarheid voor iedereen te garanderen. Er is meer dan ooit lef, durf en visie nodig.

Op korte termijn is er behoefte aan nieuwe proposities, zoals een tien- of honderdrittenkaart in plaats van het klassieke abonnement. De reiziger kan zo blijven profiteren van voordelige bundels, terwijl er extra zekerheid is dat de bundel zijn geldigheid niet verliest in geval van nieuwe lockdowns. In Almere zijn dergelijke kaarten een groot succes en wordt het aanbod nu ook uitgebreid naar de R-netlijnen richting Amsterdam.

Toekomst

Om een substantiële groei te faciliteren is echter meer nodig. De afgelopen anderhalf jaar hebben we gezien dat de reiziger het openbaar vervoer wel degelijk weer weet te vinden wanneer de situatie het toelaat. Wanneer we – met of zonder virus – een nieuw evenwicht hervonden hebben, keren reizigers weer terug en zullen nieuwe reizigers ook voor het OV kiezen, mits er een laagdrempelig en aantrekkelijk product in zowel prijs als kwaliteit is. Dit gaat niet vanzelf.

In december 2020 presenteerden wij reeds een aantal bouwstenen voor een Herstelplan. Afgaande op de Transitieplannen en maatschappelijke vraagstukken op het gebied van woningbouw en klimaat die op tafel blijven liggen, hebben we deze bouwstenen een jaar na dato geactualiseerd.

Volgens Rover zijn er 4 pijlers die samen zullen zorgen voor een goed openbaar vervoer voor de reiziger. Deze sluiten aan bij de hierboven beschreven beelden.

Pijler 1: een zekere financiële basis

Er is noodzaak tot voldoende waarborgen om openbaar vervoer aan reizigers te kunnen bieden. Het blijven uitvoeren van een dienstregeling is noodzakelijk. Daarbij moeten niet alleen reizigersaantallen heilig zijn, openbaar vervoer is er voor iedereen. De maatschappelijke waarde van openbaar vervoer is groter dan alleen het rijden van volle bussen en treinen. Voldoende financiële zekerheden zijn vanuit de reiziger randvoorwaardelijk.

Pijler 2: Verleid de reiziger terug het OV in

De reiziger zal ook verleid moeten worden om terug te komen in het OV. Dat vraagt om nieuwe typen abonnementen en nieuwe kaartsoorten. Zo kan een halfspitsabonnement spitsen afvlakken en de reiziger gelijktijdig flexibiliteit bieden. Zo'n abonnement sluit aan bij een halve thuiswerkdag waarbij de reiziger later vertrekt naar het werk in de ochtend of eerder vertrekt richting huis in de middag.

Het verlagen van het BTW-tarief maakt het openbaar vervoer extra aantrekkelijk zonder dat het de OV-bedrijven opbrengsten kost. Sterker nog, een aantrekkelijker tarief trekt meer reizigers aan.

Pijler 3. Een kwalitatief hoogwaardig product

Een hoogwaardig product trekt reizigers aan én is toekomstvast. Leg bijvoorbeeld minibusbanen aan. Deze zorgen voor doorstroming van het OV op kruispunten. Nieuw asfalt is vaak niet nodig, het aanpassen van verkeerslichten om busverkeer om wachtrijen heen te laten rijden bij kruispunten is vaak al voldoende. Het verhoogt het comfort voor de reiziger, maakt de reistijd korter en verlaagt de exploitatiekosten voor de vervoerders. De investeringskosten zijn bovendien laag én behouden hun waarde als het aantal reizigers toeneemt.

Pijler 4. Naar een toekomstvaste visie

Als de korte termijn maatregelen uit de andere pijlers zijn gerealiseerd is het zaak om visie voor de middellange termijn uit te rollen. Dat is nodig om de noodzakelijke groei die het openbaar vervoer zal doormaken te kunnen faciliteren en is een opmaat naar de maatregelen uit het OV Toekomstbeeld.

Rover en de reizigers gaan er vanuit dat u onze beelden en oplossingen wil bespreken in het Nationaal OV Beraad. Op die manier kunnen we in gemeenschappelijkheid de problemen van de sector én die van de maatschappij oplossen. Daarom sturen wij een soortgelijke brief aan alle gedeputeerden met openbaar vervoer in hun portefeuille en de voorzitters van de Vervoerregio's

Met vriendelijke groet,

Freek Bos
Directeur