

Aan: De vaste Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat

Amersfoort, 17 mei 2021

Geachte Kamerleden,

In alle provincies en vervoerregio's wordt hard gewerkt aan een transitieplan voor het openbaar vervoer of is inmiddels zo'n plan opgeleverd. De Coronacrisis biedt kansen om het openbaar vervoer te verbeteren en beter aan te sluiten bij maatschappelijke opgaven. Openbaar vervoer is benoemd als een vitale sector en dat is niet voor niets. OV is er voor iedereen en dat moeten we zo houden. Rover onderschrijft de noodzaak van een Transitieplan. Nu de inhoud van steeds meer Transitieplannen bekend wordt, ontstaan er grote zorgen over de toekomst van het OV: in de plannen wordt uitgegaan van een (forse) afschaling van het openbaar vervoer.

In heel het land zijn de transitieplannen voor een belangrijk deel gericht op het reduceren van de kosten. De beschikbaarheidsvergoeding compenseert de lagere inkomsten immers niet volledig. Het snijden in de dienstregeling is echter een eendimensionale invalshoek. Er zijn meerdere knoppen om aan te draaien. Het schrappen in de dienstregeling of het verhogen van de ritprijzen zijn structurele effecten die de reiziger moet dragen. De reiziger kan en mag deze rekening niet betalen. Wij zijn van mening dat voor een duurzaam herstel van het openbaar vervoer een veel bredere aanpak nodig is. Het vraagt andere keuzes om te zorgen dat het OV sterker uit de crisis komt. In deze zienswijze doen wij u hiervoor een aantal voorstellen.

Openbaar vervoer onmisbaar

Openbaar vervoer is er voor iedereen. Voor velen is een reis met het OV de enige manier om mee te kunnen doen in de samenleving. Of het nu werk, school of recreatie betreft, beschikbaarheid van openbaar vervoer is er een noodzakelijke randvoorwaarde voor. Het OV is daarmee een maatschappelijk onmisbare dienst. Tegelijkertijd staat het OV op korte termijn onder grote druk. Waarbij niet vergeten mag worden dat het aantal reizigers ten opzichte van een jaar geleden al weer is verdubbeld.

Reiziger komt weer terug

Kern van bijna alle transitieplannen is het fors beperken van de dienstregeling bovenop de beperkingen die al eerder zijn doorgevoerd. Hierbij worden niet alleen frequenties verlaagd, maar verdwijnt in veel regio's ook een reeks buslijnen. Dit rigoreus snijden in het OV-aanbod is niet uit te leggen aan de reiziger op het moment dat deze juist aan het terugkeren is in het OV. Hiermee dreigt het openbaar vervoer in een neerwaartse spiraal te komen. Een slechtere dienstverlening betekent onvermijdelijk dat reizigers die er nog wel zijn, zullen afhaken waardoor de kostendekkingsgraad verder zal dalen. Op dit moment zou de aandacht juist gericht moeten zijn op het weer welkom heten van de reiziger in het openbaar vervoer.

Beschikbaarheidsvergoeding vraagt beschikbaar OV

Het structureel verminderen van aanbod en kwaliteit van het OV past niet in de gedachte achter de beschikbaarheidsvergoeding, die juist stelt dat de beschikbaarheid van het openbaar vervoer gegarandeerd moet blijven. Nu de beschikbaarheidsvergoeding tot eind dit jaar verzekerd is en ook voor 2022 in het vooruitzicht is gesteld, is het tijd

*Rover.
Van reizigers,
voor reizigers.*

een pas op de plaats te maken en de transitieplannen voor 2022 opnieuw op te stellen. Niet een (verdere) sanering, maar een gerichte aanpak voor de komende 1,5 jaar is nodig voor de juiste stappen richting de toekomst.

Groei openbaar vervoer nodig

Groei van het openbaar vervoer is noodzakelijk voor het halen van klimaatdoelen, het verminderen van de stikstofuitstoot en voor het leefbaar en bereikbaar houden van steden en het platteland. Doordat we steeds meer woningen bouwen en binnensteden autoluw worden, wordt het belang van openbaar vervoer alleen maar groter. De transitieplannen moeten niet gericht zijn op overleven, maar op groei van het aandeel van OV, lopen en fietsen in de totale mobiliteit. Zowel in de landelijke gebieden als in de stedelijke regio's. Deze groeiopgave is, gezien de ambitie van de Rijksoverheid om voor 2030 circa 1 miljoen woningen te bouwen, onveranderd en urgent. Alle maatregelen in het transitieplan moeten daarop gericht zijn. Ook tijdelijke maatregelen mogen niet strijdig zijn met dit doel.

Maak een herstelplan

Wij pleiten ervoor om de transitieplannen om te vormen tot een herstelplan, gericht op de groei van het OV-gebruik. Zo kan het OV versterkt worden en op lange termijn zijn taak blijven vervullen. Op 1 december 2020 hebben wij u bouwstenen gestuurd voor een herstelplan (www.rover.nl/herstelplan) om te zorgen voor een grotere vraag naar openbaar vervoer.

De reiziger verwacht dat het openbaar vervoer in heel Nederland herstelt. Daarvoor is een landelijk herstelplan nodig. Dat een groot deel van het openbaar vervoer is gedecentraliseerd, doet daar niets aan af. Herstel is een gemeenschappelijk belang en een groot deel van de oplossingen vragen landelijke regie of invoering. Eerder schreef de Staatssecretaris daarover aan u: *“Bij de besparingsmaatregelen vind ik het van belang dat niet alleen naar de korte termijn gevolgen wordt gekeken, maar ook naar hun effect op de beschikbaarheid van het vervoeraanbod en op het OV-systeem voor de (middel)lange termijn. De structurele groei van het OV zal zich immers, ondanks een tijdelijke vertraging vanwege de pandemie, naar verwachting van vervoerders doorzetten. Het is daarom zaak dat maatregelen voor 2021 niet ten koste gaan van de kracht van het goed functionerende OV-systeem op (middel)lange termijn en dat het OV na deze crisis de verwachte groeiende mobiliteitsvraag kan faciliteren.”* (Kamerbrief 23645-726)

Er liggen nu regionale plannen met forse afschalingen, terwijl er nog geen formele bespreking met de consumentenorganisaties binnen het NOVB is geweest over het landelijke herstelplan. Dat maakt het urgent om snel met een dergelijk plan te komen. Daarom vragen wij u het volgende uit te spreken zodat de Staatssecretaris dit met alle partners in het NOVB kan uitwerken in een landelijk herstelplan:

1. Voorkom sanering van het openbaar vervoer en neem de bouwstenen gericht op groei van het OV op in een landelijk herstelplan;
2. Stel voor de transitieplannen een Reizigerseffectenrapportage op waarin de positieve en negatieve effecten op korte én lange termijn voor de reiziger in beeld worden gebracht;
3. Stel een communicatie- en marketingplan op om de reiziger weer terug te krijgen;
4. Betrek de consumentenorganisaties via het NOVB bij het herstelplan.

Afronding

Rover is ervan overtuigd dat het OV met de juiste maatregelen sterker uit deze crisis naar voren kan komen. Graag werken wij met u samen aan een OV met draagkracht en slagkracht.



ROVER

Met vriendelijke groet,

Freek Bos, Directeur