Position paper namens de Stadsvervoerders t.b.v. Hoorzitting TK 10 juni 2020

Stedelijk openbaar vervoer en COVID-19

1. Openbaar vervoer blijft, zeker in de blijvend groeiende grote steden van groot belang als duurzame mobiliteitsoplossing. Ook in de huidige coronacrisis is het OV een vitale sector binnen de samenleving.
2. De huidige situatie, waar we noodgedwongen alle beschikbare OV-capaciteit inzetten en toch maar een gedeelte (nu maximaal 40%) kunnen benutten voor reizigers, is zowel uniek als tijdelijk.
3. Zowel financieel als breder maatschappelijk is deze situatie niet heel lang vol te houden. Financieel is eind vorige week gelukkig een beschikbaarheidsvergoeding tot stand gekomen voor het lopende jaar, na intensief maar soms ook moeizaam overleg tussen alle partijen. Gezien de grote omvang van de bedragen is dit begrijpelijk. Wij hebben waardering voor het Kabinet dat er een stevige stap is gezet. Deze beschikbaarheidsvergoeding is van levensbelang voor de OV-bedrijven in Nederland.
4. Nog niet alle details zijn even specifiek afgesproken, maar we hebben er vertrouwen in dat de definitieve uitwerking snel tot stand komt.
5. Belangrijk is dat we het vertrouwen van de reizigers in het OV weer snel terugwinnen. Graag zouden we werken aan meer reizigers en meer inkomsten, maar met de beperkende maatregelen is dat niet mogelijk. Natuurlijk hangt dat vooral af van hoe de pandemie in Nederland zich verder ontwikkelt. Als dat positief is, met steeds minder nieuwe ziektegevallen, kan de nu nog onbenutte ruimte in het OV weer worden gebruikt. Daar hebben we allemaal baat bij. Immers: OV betekent geen congestie, duurzaam vervoer, beschikbaarheid voor iedereen, een bijdrage aan de leefbaarheid van steden, veilig verkeer en reizen tegen een maatschappelijk verantwoorde prijs.
6. Dat betekent dat de boodschap aan iedereen hopelijk snel positiever kan worden. Van ”reis alleen als het noodzakelijk is” naar “u bent weer van harte welkom, maar reis verstandig”.
7. Dat zal ook betekenen dat de door de coronacrisis ingezette verschuiving van veel spitsverkeer in het OV naar meer spreiding over de dag moet worden voortgezet. Niet alleen voor studenten en scholieren (waar wij al afspraken mee maken), maar ook zoveel mogelijk voor onze andere reizigers. Meer spreiding is immers niet alleen verstandiger, maar ook economisch meer verantwoord dan het reizen met hoge spitsdrukte en lagere daluren.
8. Alle OV-bedrijven, ook de drie stadsvervoerders, zullen dit jaar financieel verlies lijden. Wij, en ook onze eigenaren de grote steden, begrijpen dat dit onvermijdelijk is, maar het is ook een toestand die niet veel langer kan voortduren. Daar zit ook onze grootste financiële zorg: bovenop de stevige verliezen dit jaar, zullen ook in 2021, naar verwachting, niet alle reizigers terug kunnen of willen keren naar het stedelijk openbaar vervoer. Waarschijnlijk tot dat het vertrouwen van de reiziger is hersteld, door bijvoorbeeld uitdoving, een vaccin of een geneesmiddel.
9. De stadsvervoerders zijn alle drie sterk afhankelijk van reizigersinkomsten. Dat is enerzijds gunstig: hierdoor had het stedelijk OV ieder jaar minder subsidie nodig uit de algemene belastingmiddelen. Maar dit betekent omgekeerd direct forse financiële verliezen bij teruglopende reizigersaantallen, wellicht tot honderden miljoenen euro’s volgend jaar. Dergelijke verliezen kunnen onze drie bedrijven niet dragen. Dat betekent dat ook volgend jaar extra financiële middelen nodig zijn, om te voorkomen dat alsnog het aanbod aan OV moet worden teruggebracht. Minder bus- en tramlijnen, frequentieverlaging, banenverlies en de negatieve sociale gevolgen daarvan willen wij natuurlijk voorkomen. Omdat nu de dienstregelingen en vervoerplannen voor 2021 worden voorbereid is spoed geboden. Wij zetten er op in dat in de komende weken, opnieuw in goed overleg met onze decentrale overheidsopdrachtgevers en de Rijksoverheid, een goede financiële oplossing voor 2021 gevonden kan worden. Dat is de volgende urgente uitdaging.
10. Tenslotte de langere termijn. Ondanks dat er zeker structurele veranderingen in reizigersgedrag zullen zijn (zoals meer thuiswerken, meer fietsforensen) zijn de onderliggende groeifactoren van het stedelijk OV niet veranderd. De verstedelijking gaat verder, de inwoneraantallen van de grote steden blijven fors toenemen, vaak gepaard gaande met verdichting. Het toerisme zal ongetwijfeld weer toenemen. Het Rijk zet ook bewust in op verdichting langs bestaande OV-assen. Voor dagelijks woon-werkverkeer per auto is steeds minder plaats, een ontwikkeling die wordt versterkt door gemeentelijk beleid om steden autoluwer te maken. De investeringen in beter en meer stedelijk OV, bijvoorbeeld de OV-schaal- en kwaliteitssprongen in de regio’s in en rondom Rotterdam, Den Haag en Amsterdam blijven daarom op termijn nodig. Onderzoek naar optimalisering en bekostiging van deze plannen is al gestart en dreigt te stokken door de coronacrisis. Dit moet niet te lang naar de achtergrond verschuiven, want deze investeringen vergen een lange voorbereidingstijd. Pre-corona liepen we vanwege de lange doorlooptijd al achter, nu hebben we voldoende tijd, maar een proactieve houding blijft essentieel om tijdig de juiste plannen werkelijkheid te laten worden.
11. Deze lange termijnplannen worden overigens niet alleen door de OV-sector verder ontwikkeld, maar door het hele Mobiliteitsalliantie, met vertegenwoordigers vanuit alle vervoers- en reizigersorganisaties.

Samengevat zijn er drie belangrijke aandachtspunten, één voor de korte termijn, één voor volgend jaar en een voor de lange termijn.

1. Voor dit jaar hopen wij dat de toestand rond het virus snel verdere versoepeling mogelijk maakt, zodat het stedelijk OV weer de duurzame mobiliteitsoplossing wordt voor zoveel mogelijk reizigers. Reis met het OV, maar reis verantwoord.
2. Zeker voor komend jaar, zolang er geen vaccin, geneesmiddel, of sprake is van uitdoving, zullen wij financiële ondersteuning nodig hebben om de huidige bediening te kunnen voortzetten. We voorkomen hiermee dat alsnog het OV weer moet worden afgeschaald voor economische redenen, met alle nadelige maatschappelijke gevolgen van dien.
3. De investeringsplannen in stedelijk OV op langere termijn blijven nodig, gelet op de groei in en naar de steden. Deze plannen moeten snel verder uitgewerkt worden in overleg tussen de mobiliteitsalliantie en betrokken overheden.