

Nu een vangnet voor de maatschappelijke uitdagingen van straks GVB, RET en HTM: Kies voor de toekomst, maak het ov klaar om door te groeien

Vóór de uitbraak van de pandemie was de grootste uitdaging van het openbaar vervoer in grootstedelijk gebied om de stormachtige reizigersgroei in goede banen te leiden. Het ov begon uit zijn voegen te barsten en de capaciteit liep daarbij achter. Nu hebben we als stadsvervoerders twee grote uitdagingen: herstel tot de reizigersaantallen van pre-corona én de capaciteitsvraagstukken die dan terugkeren.

Dit kabinet heeft prachtige ambities op het gebied van woningbouw. Er moeten tot 2030 bijna een miljoen woningen bij, waarvan bijna de helft in Randstad. Het is de ambitie om ze waar mogelijk nabij ov-lijnen te bouwen, zodat ze goed bereikbaar zijn. Dat betekent aanzienlijk meer reisbewegingen en een groei die volgens onze prognoses al tegen 2025 de structurele effecten van thuiswerken tenietdoet.

Ook voor klimaat en leefbaarheid zijn de ambities van dit kabinet stevig. De uitstoot moet omlaag en de mobiliteitssector moet bijdragen. Daar komt bij dat in grootstedelijk gebied de druk op de ruimte sterk toeneemt door verdichting. Daarom kiezen gemeenten steeds meer voor 'de auto waar het moet; ov, fiets en deelvervoer waar het kan'. Dit is een breed gedragen beweging waarin verschillende politieke kleuren elkaar vinden, zowel in Amsterdam, Rotterdam als Den Haag.

De nationale, regionale en lokale beleidsinzet wijst maar in één richting: groei van het ov.

Voorkom afbraak na forse saneringsoperatie

Vanwege de verwachte groei achten wij het van het grootste belang dat het ov in 2023 en indien nodig ook in 2024 kan vertrouwen op een financieel vangnet van Rijksweg. Blijft dat uit, dan hebben we als stadsvervoerders in 2023 een financieel gat te dichten van ruim € 85 miljoen. Voor bedrijven die in goede tijden een rendement van circa 1% maken, is dit bedrag niet op te hoesten. Op dit moment zitten we rond de 80% van de reizigers van pre-corona. Pas na 2024 raken we weer de 100% van pre-corona aan.

De afgelopen jaren hebben wij noodgedwongen het mes gezet in onze organisaties en reserves. De beschikbaarheidsvergoeding dekte namelijk 93-95% van onze kosten, niet 100%. We sneden in de kosten met een combinatie van besparingen op de bedrijfsvoering, personeelskosten en de dienstverlening aan reizigers.

We begrijpen dat we ook een deel zelf moeten bijdragen, want dat moest elke sector en het Rijk heeft niet oneindig geld. Dat neemt niet weg dat de maatregelen pijn deden. We hebben buslijnen geheel moeten schrappen, ritten en/of haltes laten vervallen en bedieningstijden aangepast. Ook op de dienstverlening aan tram- en metroreizigers is bezuinigd. Daarnaast heeft de RET de inzet op sociale veiligheid afgeschaald.

Wij zouden het onverteerbaar vinden om na deze pijnlijke bezuinigingsoperaties nog meer af te moeten breken. Het zou niemand goed doen: de samenleving niet, onze vervoergebieden niet, onze bedrijven niet. En het zou onze bijdrage aan de kabinetsdoelstellingen op het gebied van wonen en klimaat onmogelijk maken.

Laatste loodjes richting duurzame groei

De afgelopen jaren trok het Rijk miljarden uit om het Nederlandse ov overeind te houden. Daar zijn wij, met onze reizigers en medewerkers, dankbaar voor. Maar juist daarom zou het des te wranger zijn - en bovendien kapitaalvernietiging - om het ov niet meer dat laatste zetje te geven nu we er bijna zijn. Het verwachte financiële gat gaat nu niet meer om miljarden maar om miljoenen. En we vragen uitdrukkelijk om een 'vangnet'. Zijn de reizigersaantallen eerder op peil dan wij verwachten, dan doen we er geen beroep op.

Hierbij tekenen we graag aan dat we de KiM-cijfers over een snelle terugkeer van reizigers te optimistisch vinden. Dat valt op, omdat de KiM-ramingen in goede tijden vaak juist te conservatief bleken. De belangrijkste redenen voor onze twijfel bij de cijfers: ze lopen in 2022 al fors uit de pas met de gerealiseerde cijfers, ze zijn

alleen gebaseerd op ov-chipkaartdata¹, ze gaan uit van kwaliteitsverbetering in het ov ten tijde van bezuinigingen en, tot slot: ze rekenen met een thuiswerkeffect van 9%, terwijl dat hoger kan komen te liggen. Deze prognoses geven dus weinig zekerheid over de toekomst.

Ov-bedrijven zijn kapitaal- en arbeidsintensief. Daardoor vragen kostenbesparingen tijd: afscheid nemen van mensen en materieel kost op zijn minst negen maanden. Daarom pleiten we nú voor zekerheid in 2023. Komt die er niet op zeer korte termijn, dan zijn wij als RET in het zwartste scenario genoodzaakt om 30% van onze busritten, 20% van onze tramritten, 5% van onze metroritten en 400 arbeidsplaatsen te schrappen. Deze operatie is al in voorbereiding. Het zou *penny wise, pound foolish* zijn, want we maken dan twee keer kosten: frictiekosten bij het afscheid nemen van mensen en materieel en vervolgens kosten om ze weer aan te trekken en op te leiden – als het al lukt om te zijner tijd geschikte mensen te vinden.

Daarnaast dreigt een neerwaartse spiraal die regelrecht indruist tegen de ambities van dit kabinet. Door een verslechterd ov-aanbod gaan reizigers op zoek naar – vaak blijvende – alternatieven. De ervaring leert dat een reiziger die een tweedehands auto koopt, buitengewoon moeilijk ‘terug te winnen’ is. Het mogelijke gevolg is dat reizigersaantallen nog verder teruglopen, met nieuwe bezuinigingen tot gevolg.

Voor de grote steden is dat een rampscenario. Nu al overbelaste wegen lopen verder vol. Stadscentra en aanrijroutes slibben dicht en de uitstoot groeit. Woningen – nieuw en bestaand – worden minder goed bereikbaar. Ook de gebieden rondom de steden worden getroffen. Daar rijden de minst rendabele lijnen, die snel in beeld komen bij bezuinigingsrondes. Grote groepen toch al kwetsbare Nederlanders kunnen dan niet meer of moeilijker naar school, werk, het ziekenhuis of andere essentiële voorzieningen.

Vandaar ons beroep op u om ons – als dat nodig is – te helpen bij de laatste loodjes richting duurzame groei.

Het ene gat met het andere dichten

Staatssecretaris Heijnen noemt herhaaldelijk dat de decentrale overheden, in het geval van HTM en RET de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH) en voor GVB de Vervoerregio Amsterdam (VRA), het financiële gat zelf moeten dichten. Dat vinden wij – en onze opdrachtgevers met ons – een buitengewoon slecht idee.

De subsidie voor de vervoerregio's loopt namelijk al jaren terug. De zogenaamde Brede Doeluitkering (BDU) voor beheer, onderhoud, exploitatie en investeringen in de vervoersnetwerken, is in ruim een decennium met 15% gedaald. In diezelfde periode nam het aantal reizigers van GVB, RET en HTM met meer dan 25% toe, evenals de hoeveelheid assets: de rails en de voertuigen. Daarmee groeide ook de onderhoudsopgave. Door hogere onderhoudskosten nam de vrije investeringsruimte voor broodnodige extra capaciteit fors af. Ook de middelen uit het Mobiliteitsfonds zijn jarenlang achtergebleven.

Hiermee komen we terug bij het begin van ons betoog. We hebben twee grote opgaven: herstellen én de toekomstige groei opvangen. Nu een greep doen uit de toch al beperkte kas van de vervoerregio's, is het ene gat met het andere dichten. Het maakt de beleidsdoelstellingen op het gebied van klimaat, woningbouw en leefbaarheid onhaalbaar.

Daar voegen we graag aan toe dat we als stadsvervoerders in goede tijden een hoge kostendekkingsgraad hebben, op de beste lijnen boven de 100%. De keerzijde daarvan is dat we het ook hard voelen als het tegen zit. Dat maakt overbrugging des te belangrijker.

Daarom vragen wij u met klem gehoor te geven aan onze oproep om een vangnet in te stellen voor 2023.

¹ Daarin tellen niet mee de lokale vervoerbewijzen zoals uren- en dagkaarten, P+R-kaarten of QR-codes die door de meeste toeristen en een deel van de incidentele reizigers worden gebruikt. Die worden niet verwerkt via de systemen van Translink, maar in het lokale chipkaart domein. Omdat losse kaarten meer opbrengen dan saldoreizen op de chipkaart, haalt die daling van losse verkoop een relatief grote hap uit de inkomsten.