



Rondetafelgesprek

Beschikbaarheidsvergoeding

Openbaar vervoer (BVOV)

30 juni 2022

Position Paper IPO, VRA en MRDH

Fleur Gräper – van Koolwijk (IPO),

Egbert de Vries (Vervoerregio's VRA en MRDH)

De dienstregeling van metro, tram en bus (decentraal OV) zal zonder financieel vangnet van het Rijk in 2023 verder verschromelen na eerdere afschalingen tijdens corona. Deze forse en impactvolle afschaling van gemiddeld 30% is noodzakelijk omdat onvoldoende zekerheid bestaat dat de reizigers komend jaar weer zijn teruggekeerd. Decentrale overheden en OV-bedrijven hebben zich al bereid verklaard tot pakketafspraken voor 2023 en bijbehorende bijdragen en inspanningen. Maar als deze weken als onderdeel van dat pakket geen financieel vangnet door het Rijk wordt gegarandeerd, zijn verdere verschromelingen in 2023 onvermijdelijk. En kan het decentraal OV de komende jaren geen bijdragen leveren aan grote maatschappelijke opgaven als woningbouw, klimaat, energietransitie en bereikbaarheid.

Reizigersaantallen nog niet op oude niveau, grote onzekerheid over 2023

Ondanks minder reizigers en reizigersopbrengsten hebben alle vervoerders op verzoek van het kabinet (vitale functie OV) de afgelopen jaren hun voorzieningenniveau grotendeels in stand gehouden, gemiddeld 90% tov 2019. In afwijking van het vigerende publiek-private stelsel van de Wet personenvervoer 2000 (dat tot de start van de pandemie goed functioneerde) hebben rijksoverheid en decentrale overheden daarom in de periode 2020-2022 samen de achterblijvende reizigersopbrengsten gecompenseerd, waarbij vervoerders hebben afgezien van rendement (BVOV).

Het huidige aantal reizigers ligt nu 23% lager dan in dezelfde maand in 2019 (bron: CBS 23 juni 2022). Dit is conform de scenario's van de vervoerbedrijven. Het Kennisinstituut Mobiliteit (KiM) gaf in 2021 nog een veel hogere prognose af voor 2022. Het KiM gebruikte daarbij echter modellen die bv. geen rekening hielden met reeds doorgevoerde afschalingen en met lage percentages thuiswerkers. De eerdere prognose 2022 is dan ook recent fors naar beneden bijgesteld. Voor 2023 prognosticeert het KiM vanuit dezelfde modellen 98% reizigers tov 2019. Ook deze zijn echter met grote onzekerheid omgeven, en naar alle waarschijnlijkheid veel te optimistisch. Op de KiM-cijfers kunnen de concessieverleners en vervoerders daarom niet bouwen zonder onaanvaardbare financiële risico's.

Zonder garantstelling uitholling OV en verlies reizigers

In de periode 2010 – 2020 groeide het decentraal OV met 3-5% per jaar. En tijdens de pandemie vervulde het OV een vitale rol. Echter zonder een herstelperiode en afspraken daarover blijft het OV in de nasleep van de pandemie 'uitgehouden' achter. De door vervoerders geprognoseerde reizigersinkomsten én de bijdragen van decentrale overheden maken het financieel onmogelijk de huidige dienstregeling te blijven aanbieden en daarmee is in 2023 verdere afschaling na de eerdere corona-afschalingen noodzakelijk. Gemiddeld 30% tov 2019. Het OV vormt dan voor veel reizigers geen mogelijkheid meer om gewenste reisdoelen te bereiken. Met als gevolg meer automobiliteit en toenemende vervoersarmoede voor kwetsbare doelgroepen. Vanuit de negatieve spiraal die dan ontstaat kan het OV dan de noodzakelijke bijdragen aan de opgaven op het gebied van wonen, klimaat en bereikbaarheid de komende jaren niet leveren.

Op 16 december 2021 schreef Staatssecretaris Van Weyenberg van I&W aan uw Kamer dat hij - gegeven de onzekere reizigersontwikkeling in het eerste kwartaal van 2022 met decentrale overheden en vervoerders afspraken wilde maken over

de periode na 2022. *'Het is immers van groot belang dat een toekomstbestendig OV blijvend kan bijdragen aan de bereikbaarheid van Nederland en grote opgaven zoals klimaattransitie en woningbouw'.*

Op basis daarvan is vervolgens door I&W, decentrale overheden en OV-bedrijven gezamenlijk een maatregelenpakket ontwikkeld voor 2023. Dit pakket omvat extra bijdragen en inspanningen van decentrale overheden en OV-bedrijven. En verder een vangnet van het rijk om decentrale overheden in staat te stellen om via de concessie en samen met de OV-bedrijven de herstelfase ook financieel verantwoord mogelijk te maken. Erop gericht om het OV op korte termijn in stand te houden, om de verwachte toekomstige reizigersgroei op te kunnen vangen, en om de sector klaar te maken voor noodzakelijke bijdragen aan de woonopgave, klimaatvraagstukken en bereikbaarheid. Het maatregelenpakket vormt tevens een brug naar normale marktverhoudingen volgens de Wp2000.

Kabinet weigert haar deel van het maatregelenpakket

Eind maart werd echter duidelijk dat het Kabinet haar aandeel in de pakketmaatregelen 2023, het garanderen van een vangnet, niet wil nemen. Wij hebben daarop op verschillende momenten onze grote zorg over het uitblijven van deze afspraak geuit. Het voorkómen van forse vermindering van de dienstregeling met gemiddeld 30% vraagt nu om positieve besluitvorming, vóór begin juli 2022.

Begin juli is cruciaal, omdat wij in deze periode per concessie definitieve hoofdkeuzen afronden voor de dienstregeling 2023. De bij het dienstregelingsproces nog volgende operationele voorbereidingen (reizigersadvies, fine-tuning van dienstregeling, logistieke en personele inregeling, materieel-voorbereiding, haltemanagement, reizigerscommunicatie etc etc). moeten dan de komende maanden alsnog versneld worden doorlopen. Zodat reizigers medio december niet ook nog worden geconfronteerd met grote implementatie-verstoringen bij de start van de nieuwe dienstregeling.

Voorzieningsniveau 2023 30% onder 2019

Zonder afspraken over een vangnet als onderdeel van een maatregelenpakket voor 2023, en uitgaand van een verantwoorde budgetruimte per concessie zal het voorzieningsniveau in 2023 gemiddeld 30% lager liggen dan in 2019, met een grote regionale variatie van 10-50%. In de meeste concessies zullen de al gerealiseerde afschalingen in 2020-2022 niet voldoende zijn. Dit wordt nog versterkt door de huidige prijsstijgingen die hun doorwerking zullen hebben in lopende concessies, noodconcessies en nog aan te besteden concessies. Het voorzieningsniveau komt daarmee dus ook voor langere tijd sterk onder druk te staan. Verdere afschalingen tram en bus zullen bijvoorbeeld betreffen vroege ochtenden, late avonden, weekenden, frequenties busvervoer van en naar stedelijk gebied en daar aanwezige voorzieningen (onderwijs, werk, zorg, retail, recreatie etc.), uitdunning van stadsdiensten in grote en kleinere steden en vermindering aanbod flexvervoer.

Deze dreigende versoberingen hebben zeer vergaande consequenties voor veel reizigers, juist ook reizigers die voor hun mobiliteit geheel zijn aangewezen op het OV, fietsen en lopen. Daarom overwegen de meeste DO's toch om de scherpste kanten van de dreigende verdere afschalingen weg te nemen, minimale basisvoorzieningen die de dreigende negatieve spiraal hooguit afzwakken. Geen enkele concessie komt de komende jaren nog toe aan groei, en daarmee de noodzakelijke bijdragen aan maatschappelijke opgaven.

We vragen een garantstelling van het Rijk van 500 mln. voor 2023

Wat we vragen is een garantstelling, als onderdeel van een pakket aan af te spreken maatregelen.

Het vangnet van het Rijk aan de decentrale OV-autoriteiten zal worden ingeroepen indien de reizigersinkomsten in 2023 daadwerkelijk achterblijven bij het pre-coronaniveau van 2019. De risicomarge is maximaal 500 miljoen, waarbij de helft toegerekend kan worden aan NS. Voor een bedrag van 100 - 250 miljoen (afhankelijk van de feitelijke situatie 2023) kan het Rijk dus de beschikbaarheid van bus, tram en metro voor de reiziger van nu garanderen en biedt het Rijk perspectief in de noodzakelijke bijdrage van het OV in de maatschappelijke opgaven daarna.