

Position paper Reizigersvereniging Rover

Ten behoeve van het Ronde Tafelgesprek BVOV d.d. 30 juni 2022

Tweede Kamer, Vaste commissie Infrastructuur en Waterstaat

1. Stand van zaken

Het openbaar vervoer heeft haar vitale rol in de samenleving de afgelopen twee jaar kunnen uitvoeren. Belangrijk omdat op die manier iedereen kon blijven reizen naar werk, school of mantelzorg. De samenleving vraagt om groei van het openbaar vervoer om stikstof-, woningbouw- en bereikbaarheidsproblemen op te lossen. De komende jaren dreigt een afschaling van ongekende proporties. Daardoor lopen we weg van het punt waarvan iedereen weet dat we er moeten zijn. Een negatieve spiraal dreigt, waarbij een slechter product leidt tot lager OV-gebruik, dat weer leidt tot verdere afschalingen en dus een nog slechter product. Zonder vangnet voor 2023 zullen reizigers terug in de tijd gezet worden. Dat is niet alleen slecht voor Nederland, maar in het bijzonder voor de grote groep reizigers zonder alternatief. Bij lagere inkomensgroepen is de afhankelijkheid extra groot: daar hebben acht op de tien mensen geen auto.

Op verzoek van de Staatssecretaris heeft Rover een analyse van alle transitieplannen voor het jaar 2022 gemaakt. Daarin zien we, dat de huidige bezuiniging van ongeveer 10% ten opzichte van 2019 veel reizigers nu al in de problemen brengt. De belangrijkste conclusies:

- Rover ziet in veel Transitieplannen **een koude cijfermatige korting** van het aanbod terug, waarbij er vooral 's avonds na een zeker tijdstip en in het weekend 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 gelaten.
- 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.

Dergelijke afspraken zijn er nu nog niet. Nu de beschikbaarheidsvergoeding eind 2022 eindigt dreigt een verdere sanering van het OV met 20 tot 30%. Complete dorpen en stadswijken verliezen dan hun OV. Waar nog wel OV blijft dreigen frequenties zo laag te worden dat de reizigers die net terug gewonnen zijn zullen afhaken omdat de wachttijden te lang worden.

Er is lef, durf en visie nodig om de laatste reizigers terug te winnen en weer in te zetten op groei van het OV zoals beoogd in het Toekomstbeeld OV2040.

Ondanks dat we op de goede weg zitten, is er meer nodig. De reiziger heeft dankzij oproepen van het kabinet tijdens de Coronaperiode geleerd juist niet het openbaar vervoer te gebruiken. Terwijl er maatschappelijk juist een noodzaak tot groei is. Het terugwinnen van de reiziger kost tijd. De overheid zal nu moeten investeren het OV weer in positie te brengen dat kan worden ingezet op groei.

*Rover.
Van reizigers,
voor reizigers.*

2. Toekomst

Openbaar vervoer is onmisbaar voor de reiziger en daarmee voor de samenleving. Dat vraagt om:

- **Een zekere financiële basis** Zorg voor voldoende waarborgen voor behoud van het openbaar vervoer voor reizigers. 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.** Weinig reizigers zijn bekend met de financiering van bussen. En dat is goed. Reizigers moeten geen last hebben van bureaucratie. Daarom is samenwerking tussen Systeemverantwoordelijke, de centrale concessieverlener en de decentrale concessieverlener noodzakelijk. Wij hopen dat op 1 januari 2023 100% van de reizigers terug zijn (en het liefst nog meer). Maar daarop gokken is voor vervoerders een onverantwoord risico als er geen vangnet is.
- **Verleid de reiziger terug het OV in** De reiziger zal 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. 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.
- **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.
- **Naar een toekomstvaste visie** Als bovengenoemde korte termijn maatregelen zijn gerealiseerd is het zaak om visie voor de middellange termijn uit te rollen. Dat is nodig om de groei die het openbaar vervoer zal doormaken te kunnen faciliteren en is een opmaat naar de maatregelen uit het OV Toekomstbeeld.

Oproep

De Staatssecretaris is systeemverantwoordelijke en in die rol is het noodzakelijk voldoende zekerheid aan de reiziger te bieden. Reizigers moeten er van op aan kunnen dat zij niet vereenzamen, onderwijs kunnen genieten en kunnen werken. Dat het openbaar vervoer hen brengt waar ze moeten zijn. Daarvoor is het nodig om:

1. **Financiële zekerheid te bieden.** Een vangnet om te voorkomen dat er een onnodige negatieve spiraal naar beneden wordt ingezet.

2. **Een samenhangend pakket te maken** waarin alle partijen samen zorgen dat het OV aantrekkelijk genoeg is om mee te reizen. Daarmee wordt het beste vangnet voor iedereen geregeld, namelijk betalende reizigers.

Bronnen:

Van Snijden naar Rijden

https://www.rover.nl/images/PDFs/Rover_Rapportage_Snijden_Naar_Rijden.pdf