

OV is levensader voor werk, woningbouw en welzijn

“Geen bus, geen baan.” Zo simpel maakte Saskia Kluit, voorzitter van reizigersvereniging Rover, het pas. En zo eenvoudig is het ook. Het OV kraakt en piept nog steeds onder de gevolgen van corona. Als het Rijk niet deelneemt aan de transitieregeling voor het OV, kunnen veel mensen straks niet meer naar hun werk. En, zoals vaak in crisistijden, raakt dit vooral mensen die het al moeilijk hebben.

Corona had een enorme impact, ook op ons openbaar vervoer. Het aantal reizigers daalde in 2020 en 2021 met gemiddeld ruim 50%. Overheden hielden ondanks deze daling zo'n 90% van het OV-netwerk in stand. En met reden: het OV is een onmisbare publieke voorziening. Heel veel werknemers en studenten komen niet op hun bestemming zonder OV. Het was waardevol dat Rijk en regio niet alleen samen het OV door de coronacrisis heen loodsten, maar ook een plan maakten voor de huidige periode en de komende jaren. Want volledige terugkeer van de reizigers duurt zeker tot 2026.

Dat plan was bepaald geen overbodige luxe. Veel vaste reispatronen zijn immers veranderd, sommige reizigers stapten over op de auto, en we werken en studeren meer thuis. Om het OV niet alleen overeind te houden, maar bovendien voor te bereiden op de toekomst, is een herstructurering nodig. Zodat we het OV in de toekomst aantrekkelijker maken voor de reiziger, en schoner en efficiënter.

Ondertussen werken we met man en macht aan meer woningen. Tot 2030 willen we 900.000 woningen bouwen. Het OV is de ruggengraat voor deze nieuwe woningen.

Zonder OV lopen nieuwe inwoners van wijken onherroepelijk vast. Zonder auto kunnen ze geen kant op en met een auto zullen ze vaker stilstaan dan vooruitkomen. We anticiperen hier op door dichtbij OV-knooppunten te bouwen.

Er was al een mobiliteitstransitie gaande. Door stikstof is de bouw van veel wegen stilgevallen. Het klimaat vraagt om ander reisgedrag. En de oorlog in de Oekraïne jaagt brandstofprijzen verder omhoog. Ook hier is, naast de fiets, goed OV cruciaal om toch vooruit te komen.

Tegen deze achtergrond is het tragisch dat het Rijk een andere afslag dreigt te nemen. Onlangs besloot het kabinet om ruim 2 miljard euro uit te trekken voor lagere brandstofaccijns. Verder gaat de onbelaste reiskostenvergoeding omhoog. Wie zich een auto kan permitteren is hiermee geholpen, maar het schuurt met de gewenste mobiliteitstransitie.

Tegelijk staat het kabinet op het punt om noodlijdende vervoersbedrijven in het OV niet langer te steunen. Hiermee stopt niet alleen de financiële steun, maar loopt men ook weg voor het gezamenlijk afgesproken transitieplan om het OV weer gezond te maken. Het gevolg is dat veel provincies en vervoerregio's voor 2023 zo'n 20 tot 30% van het OV schrappen. Of voor tientallen miljoenen euro's tekorten opvangen, met geld dat voor andere urgente doelen nodig is. Reiziger en personeel haken af. Het herstel van het OV gaat langer duren en duurder uitpakken.

Dit verhaal gaat daarmee ook over de kloof die in ons rijke land steeds pijnlijker knelt. De kloof tussen mensen die de gevolgen van bijna iedere crisis voor zichzelf kunnen afkopen. Door extra te isoleren, een kostbare elektrische auto te kopen of de vliegschaamte te compenseren door bomen te planten. En tussen de mensen die niets hebben om rampspoed mee af te kopen. Nederlanders die echt afhankelijk zijn van de bus of tram om op het werk te komen, of bij zorg voor familie. Vooral die reiziger is de dupe. Zoals bij iedere crisis, raakt ook deze crisis vooral kwetsbaren het zwaarst.

Als je niet mobiel bent, dan is ontmoeten lastig en ligt eenzaamheid op de loer. Vervoersarmoede is de beleidsterm die we daarbij hebben bedacht. Je kunt niet komen waar je zou willen komen. Dat

maakt meedoen moeilijk en eenzaamheid groter. Het OV is voor veel mensen een levensader, naar het werk, de markt of oma. Geen OV is voor velen: geen mobiliteit. Dat is sociale armoede. Rijk, neem uw verantwoordelijkheid.

Arne Schaddelee, gedeputeerde Utrecht
Fleur Gräper - van Koolwijk, gedeputeerde Groningen
Frederik Zevenbergen, gedeputeerde Zuid-Holland
Jan van der Meer, gedeputeerde Gelderland
Nelleke Vedelaar, gedeputeerde Drenthe
Avine Fokkens-Kelder, gedeputeerde Friesland
Harry van der Maas, gedeputeerde Zeeland
Bert Boerman, gedeputeerde Overijssel
Jeroen Olthof, gedeputeerde Noord-Holland
Maarten van Gaans-Gijbels, gedeputeerde Limburg
Suzanne Otters-Bruijnen, gedeputeerde Noord-Brabant
Jan de Reus, gedeputeerde Flevoland
Robert van Asten, voorzitter bestuurscommissie Vervoersautoriteit MRDH
Egbert de Vries, voorzitter Vervoerregio Amsterdam