

Geachte leden van de vaste Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat,

Graag vragen wij uw aandacht voor het volgende. Op 1 juni jl. heeft kamerlid De Hoop (PvdA) een motie ingediend met de oproep decentrale concessieverleners en concessiehouders voldoende zekerheid te bieden om de dreigende verschraling van het OV in 2023 te voorkomen.

Deze 'Motie OV23' is u vervolgens door Staatssecretaris Heijnen van I&W ontraden. Desgevraagd wees zij u er daarbij op dat zij niet weet of het verlengen van de BVOV wel de beste optie is, en dat sommige regio's geen prijs stellen op een Beschikbaarheidsvergoeding 2023. Verder gaf zij aan dat zij wil wachten op nieuwe KiM-prognoses voor de reizigersontwikkeling 2023, en dat zij ook nog volop in gesprek is met de decentrale overheden over een robuust OV voor de komende jaren. Tenslotte wees zij erop dat er geen middelen beschikbaar zijn voor een garantieregeling.

Aangezien u komende dinsdag stemt over de ingediende 'Motie OV23' willen wij als gezamenlijke portefeuillehouders mobiliteit van de provincies, Vervoerregio VRA en Metropoolregio MRDH graag uw aandacht vragen voor een aantal zaken ten behoeve van uw afwegingen.

Alle regio's bereid tot passende Transitie-afspraken 2023

Wij delen met de Staatssecretaris volledig het beeld dat een doortrekken zonder aanpassingen van de huidige BVOV22 niet de goede aanpak is voor 2023. De BVOV22 is namelijk qua kenmerken passend op een corona-fase zelf, waarin het OV op verzoek van het Kabinet een vitale rol vervulde. Maar de BVOV22 heeft absoluut niet de juiste kenmerken voor de noodzakelijke herstelfase na corona, die tevens een springplank moet vormen naar OV-bijdragen aan de grote opgaven uit het regeerakkoord en ook stapsgewijs de terugkeer naar de normale marktverhoudingen in het stelsel van de Wet personenvervoer 2000 mogelijk maakt.

Wij herkennen het beeld dat enkele regio's een BVOV2023 niet omarmen alleen in het licht van het bovenstaande. Wij zijn als gezamenlijke decentrale OV-overheden wel degelijk nog steeds allen bereid om gezamenlijk ontwikkelde transitie-afspraken 2023 af te spreken, en daaraan uiteraard ook onze eigen afgesproken bijdragen te verbinden. Dit klaarliggende transitiepakket 2023 bevat afspraken over het voorzieningenniveau OV (behoud en uitbouw) en over bijdragen en inspanningen van OV-bedrijven en alle provincies en vervoerregio's. Zij vragen van het rijk een garantstelling of vangnet gezien de onzekere reizigersaantallen en -inkomsten de komende jaren.

Het rijk heeft echter half april aangegeven deze garantstelling niet af te geven, hoewel deze bij een positieve reizigersontwikkeling voor het rijk niet of nauwelijks tot extra kosten zal leiden in 2023. Ondanks onze eerdere afspraken (zie ook de Kamerbrief van 16 december 2021) en ondanks onze (open) brief van 8 april jl. waarin wij wijzen op dreigende verschralingen vanaf 2023, indien geen goede afspraken met het Kabinet tot stand zouden komen (volledigheidshalve onder bijgevoegd).

Komende weken onomkeerbare besluiten over het OV in 2023

Wij staan daarom als decentrale OV-autoriteiten de komende weken voor onomkeerbare besluiten ten aanzien van een verschraalde dienstregeling 2023, zoals we die helaas de afgelopen maand hebben moeten voorbereiden.

Wij herkennen het beeld niet dat wij nog volop constructief in overleg zijn met de Staatssecretaris van I&W. Hoewel we - zoals aangegeven - begin dit jaar inderdaad gezamenlijk passende afspraken hebben ontwikkeld voor een transitiepakket OV 2023, heeft hierover na half april geen inhoudelijk bestuurlijk of ambtelijk gesprek meer plaats gehad. De agenda ging slechts over 2022. Ook verzoeken onzerzijds om nader inhoudelijk te spreken over de onderhavige problematiek in relatie tot 'systeemverantwoordelijkheid van I&W' en beoogde bijdragen van OV aan zaken als wonen, klimaat, stikstof, energie en welvaartsvraagstukken heeft I&W de afgelopen maanden categorisch afgehouden. Overigens hebben wij er ook meermalen op gewezen dat zonder garantieregeling en verschralingen als gevolg daarvan een later herstel het rijk veel meer geld kosten, omdat

dan inmiddels veel van waarde (reizigersgoodwill, personeel, materieel) is afgebroken, en slechts tegen veel hogere kosten weer tot stand kan komen. Dit wordt nog versterkt door de huidige kostenontwikkelingen van bijvoorbeeld brandstof en spoorse gebruiksvergoedingen.

Onbetrouwbare prognoses 2022 en 2023

Nadere bespreking met I&W inzake de prognosesystematiek van het KiM heeft ons geleerd dat deze wellicht geschikt is voor langjarige trendprognoses in het OV, maar niet voor specifieke prognoses voor één jaar, zeker niet voor het decentraal OV. Onder andere is duidelijk geworden dat het KiM:

- zich überhaupt niet baseert op decentrale OV-gegevens (metro, bus, tram);
- geen rekening houdt met de reeds geëffectueerde afschalingen (tot 90% tov 2019), hetgeen wel degelijk een doorwerkend negatief reizigerseffect heeft;
- in haar prognoses een veel te laag percentage thuiswerkers heeft gebruikt (9%);
- alleen OV-chipkaartcijfers gebruikt, en voorbij gaat aan het feit dat bv. veel toeristen in 2019 dagkaarten kochten;
- geen rekening houdt met regionale verschillen die er wel degelijk zijn en zullen zijn (gezien de maandelijkse cijfers uit de monitoring van I&W zelf).

Hierdoor zal 2022 met zekerheid negatiever uitpakken dan de huidige KiM-prognoses, en hetzelfde zal met zeer grote mate van waarschijnlijkheid gelden voor 2023. Daar komt bij dat de prognoses alleen betrekking hebben op reizigersaantallen, niet op reizigersopbrengsten. Aangezien juist forenzen en toeristen langzaam terugkeren in het OV maakt dit wezenlijk verschil, ook richting 2023

Zoals aangegeven, wij zijn als gezamenlijke decentrale OV-overheden nog steeds allen bereid om gezamenlijk ontwikkelde transitie-afspraken 2023 af te spreken, en daaraan uiteraard ook onze eigen afgesproken bijdragen te verbinden. Vanwege het belang van OV voor reizigers en voor onze samenleving!

Wij danken u voor uw aandacht, en vragen u gezien het bovenstaande dringend de 'Motie OV23' uw steun te geven!

Arne Schaddelee	gedeputeerde mobiliteit provincie Utrecht
Avine Fokkens-Kelder	gedeputeerde mobiliteit provincie Fryslân
Bert Boerman	gedeputeerde mobiliteit provincie Overijssel
Egbert de Vries	voorzitter Vervoerregio Amsterdam
Harry van der Maas	gedeputeerde mobiliteit provincie Zeeland
Fleur Gräper - Van Koolwijk	gedeputeerde mobiliteit provincie Groningen voorzitter OV-bureau Groningen Drenthe
Frederik Zevenbergen	gedeputeerde mobiliteit provincie Zuid Holland
Jan de Reus	gedeputeerde mobiliteit provincie Flevoland
Jan van der Meer	gedeputeerde openbaar vervoer provincie Gelderland
Jeroen Olthof	gedeputeerde mobiliteit provincie Noord Holland
Maarten van Gaans	gedeputeerde mobiliteit provincie Limburg
Melanie van der Horst	wethouder mobiliteit gemeente Amsterdam
Nelleke Vedelaar	gedeputeerde mobiliteit provincie Drenthe
Robert van Asten	portefuillehouder mobiliteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag
Suzanne Otters-Bruijnen	gedeputeerde mobiliteit provincie Noord Brabant

3 juni 2022

Bijlage: Afschrift Open brief aan de bewindslieden van I&W dd. 8 april 2022

Beste leden van de vaste Kamercommissie Infrastructuur & Waterstaat,
Onderstaande open brief hebben wij zojuist gestuurd aan de Minister en Staatssecretaris van I&W.
Hoogachtend,
Fleur Graeper (gedeputeerde Provincie Groningen)
Egbert de Vries (voorzitter Vervoerregio Amsterdam)

8 april 2022

Geachte mevrouw Heijnen,
Geachte heer Harbers,

De afgelopen maanden hebben wij – Uw Ministerie, decentrale overheden, vervoerders - gezamenlijk in het Nationaal OV-beraad (NOVB) een pakket overbruggingsafspraken ontwikkeld voor een goed herstel van de OV-sector na de pandemie. Volgend op afspraken ter zake in het NOVB van december (zie ook Kamerbrief ter zake van 16 december jl.). Met als gezamenlijk doel om in de twee jaren die minimaal nog nodig zijn om de reizigersinkomsten weer op niveau te krijgen het OV-voorzieningenniveau op peil te houden en reizigersgroei op te vangen. Het gezamenlijk ontwikkelde pakket omvat een financieel vangnet voor de komende jaren, afspraken om reizigersgroei met de dienstregeling te faciliteren en kwaliteitsafspraken voor de reiziger. Uiteraard betalen de provincies en grootstedelijke regio's mee en dragen de OV-bedrijven bij.

Tot onze teleurstelling en grote zorg heeft uw Kabinet echter de besluitvorming over de opvolgende afspraken voor de jaren na september 2022 uitgesteld. Dit eenzijdige uitstel van 25 maart naar 14 april heeft de sector in een kritieke situatie gebracht omdat in deze weken dienstregelingsbesluiten moeten worden genomen voor de rest van 2022 en voor 2023. Om deze reden sturen wij U deze open brief.

Naar onze overtuiging kunnen we er alleen met het voorliggende samenhangende pakket in slagen om vanuit het huidige en onvoorziene dal de komende jaren weer bij te dragen aan de grote en urgente maatschappelijke opgaven op het gebied van verstedelijking, verduurzaming en bereikbaarheid. Deeloplossingen voldoen zeker niet. Mochten – hetgeen wij van harte hopen en waarvoor we ons vol inzetten! - reizigersinkomsten sneller dan geprognoseerd op niveau komen, dan zal geen gebruik hoeven te worden gemaakt van de ontworpen vangnetbepaling.

Als 14 april bekrachtiging van rijkszijde van de gezamenlijk ontwikkelde afspraken set uitblijft, of als op 14 april van de ontwikkelde afspraken afwijkende Kabinetsbesluiten worden genomen, komt het OV door de achterblijvende kaartverkoop onherroepelijk in een neerwaartse spiraal. Wij zullen dan direct na 14 april het proces in gang moeten en gaan zetten om het OV-voorzieningenniveau in overeenstemming te brengen met de financiële realiteit. Met naar verwachting 20-30% minder (regionale) treinen, trams, metro's en bussen tot gevolg.

Onuitlegbaar, juist op het moment dat na corona het gewone leven weer is teruggekeerd. En juist nu extra inzet op duurzame mobiliteit urgenter is dan ooit, vanwege de bouw van extra woningen, klimaat, energietransitie, stikstof, bereikbaarheid en economische groei. De provincies en grootstedelijke regio's alleen zijn echter financieel niet in staat dit te voorkomen, de decentrale overheden kunnen alleen de risico's van onvoldoende snel terugkeren van reizigersinkomsten niet dragen. Ditzelfde geldt voor de vervoerbedrijven.

Wij gaan er van uit dat U de voorliggende afspraken 14 april bekrachtigt inclusief bijbehorende financiële garanties voor minimaal de rest van 2022 en 2023. Zodat wij op basis hiervan de komende weken daarop te enten dienstregelingsbesluiten voor de rest van 2022 en 2023 kunnen nemen. Voor vele individuele reizigers van nu en in de toekomst, vanwege Uw eigen regeerakkoord, maar vooral voor de samenleving als geheel!

Hoogachtend,

Fleur Graeper (gedeputeerde Provincie Groningen)
Egbert de Vries (voorzitter Vervoerregio Amsterdam)

Namens alle provincies, MRDH, VRA en OV-bureau Groningen Drenthe (samenwerkend in Samenwerkingsverband DOVA) bestuurlijk vertegenwoordigers in het Nationaal OV-beraad (NOVB)