Vervoerregio Amsterdam

Postbus 626
1000 AP Amsterdam

Jodenbreestraat 25
1011 NH Amsterdam

T 020 527 37 00
E info@vervoerregio.nl
W www.vervoerregio.nl

KvK: 34374879000
IBAN: NL46BNGH0285168274
BIC: BNGHNL2G

Regioraad Vervoerregio Amsterdam
Postbus 626
1000 AP AMSTERDAM

Datum	1 juli 2022	**Onderwerp**	Informatiebrief OV 2023
Uw kenmerk			
Ons kenmerk	2022/16869/STR		
Inlichtingen	Bestuurszaken@vervoerregio.nl	**Bijlagen**	

Geachte leden van de Regioraad,

Hierbij informeren we u over de laatste stand van zaken met betrekking tot een mogelijke (vangnet)regeling voor het OV en afspraken met vervoerders over de dienstregeling van 2023 en de komende jaren.

Situatie OV

Het Openbaar Vervoer in Nederland is hard geraakt door de coronacrisis van de afgelopen twee jaren. Vervoerders hebben de gehele pandemie doorgereden (gemiddeld 90% t.o.v. 2019), juist toen het kabinet van reizigers vroeg om grotendeels thuis te blijven. Hierdoor werden er minder vervoersbewijzen verkocht. Vervoerders kampen sindsdien met veel lagere reizigersaantallen en daarmee opbrengsten. De Beschikbaarheidsvergoeding (BVOV) vanuit de overheid garandeerde dat vervoerders conform dienstregeling konden blijven doorrijden. Dit voorjaar besloot het kabinet echter om de vergoeding voor het openbaar vervoer aan het einde van dit jaar stop te zetten, zonder perspectief te bieden voor de jaren erna.
Zonder afspraken met het Rijk, valt mogelijk het OV-aanbod van bussen, trams en metro's met gemiddeld 30 procent terug. Dat heeft in 2023 grote merkbare gevolgen voor de reiziger, die vaak afhankelijk is van het OV om naar werk en school te komen of naar familie, vrienden of andere sociale activiteiten te gaan.
Het Dagelijks Bestuur van Vervoerregio Amsterdam vindt het van groot belang dat het Rijk de OV-sector helpt om een volwaardige dienstregeling voor reizigers te kunnen organiseren. Het OV heeft een belangrijke maatschappelijke functie. Het geeft mensen mobiliteitsvrijheid. Buslijnen, tram- en metroverbindingen zorgen voor aansluiting in het dagelijks leven en voorkomen in gevallen dat inwoners geïsoleerd raken. Ook draagt het OV bij aan oplossingen voor andere grote vraagstukken waarvoor we in deze regio en het land gesteld staan. Er moeten tot 2030 bijna één miljoen woningen bij komen, die vanwege ruimtegebruik niet zonder goede OV-verbindingen kunnen; de aanpak van klimaatverandering en de energietransitie kan niet zonder het OV als schoon en duurzaam vervoersalternatief.
Daarbij zorgt een haperend OV voor een neerwaartse spiraal. Een minder aantrekkelijk aanbod betekent minder reizigers, waardoor een verdere verslechtering van de financiële gezondheid van vervoerders op de loer ligt. Daarnaast heeft een lager aanbod als gevolg dat meer mensen de auto pakken, met een omgekeerde

modal shift als gevolg. Ook kan het ervoor zorgen dat chauffeurs en bestuurders die eenmaal vertrokken zijn lastig te vervangen zijn in deze krappe arbeidsmarkt.

Acties Vervoerregio Amsterdam
Uiteraard is het Dagelijks Bestuur er alles aan gelegen om samen met partners in het land te zorgen voor een goed werkend OV-aanbod voor onze reizigers. En ervoor te zorgen dat voor 2023 een afschaling van het OV-aanbod niet nodig zal zijn of slechts een minimale impact heeft op de reis van a naar b.

1. *Met het OV*

Vervoerregio Amsterdam heeft zich na het besluit van het kabinet om te stoppen met de steunregeling voor het openbaar vervoer– zonder enige afspraak of garantie voor de jaren erna – aangesloten bij een brede coalitie onder de paraplu #methetOV, waarin vervoerders, OV-autoriteiten, gemeenten, bonden, Rover en Milieudefensie tot nieuwe afspraken willen komen met het Rijk over het OV.
Zo wil de coalitie van partijen tot een vangnetregeling van maximaal 500 miljoen euro voor het openbaar vervoer komen. De vangnetregeling is een garantstelling van het Rijk aan zowel NS als aan decentrale overheden, als onderdeel van een pakket aan af te spreken maatregelen. Het vangnet is bedoeld voor 2023 en mogelijk 2024 en zal alleen worden gebruikt als de reizigersopbrengsten daadwerkelijk achterblijven bij het niveau van voor corona in 2019.
Via bovengenoemde coalitie en in andere OV-verbanden zijn er gesprekken gevoerd en nog steeds gaande met bewindspersonen om het belang van een vangnetregeling te benadrukken. Daarbij hebben Tweede Kamerleden een motie en schriftelijke vragen ingediend over het belang van zo'n regeling. Op 30 juni is er een ronde tafelgesprek in de Tweede Kamer over de beschikbaarheidsvergoeding geweest, waarin de OV-sector ook de nodige aandacht op vangnetregeling heeft gevestigd. Daarnaast hebben op initiatief van de coalitie honderden wethouders, raadsleden, gedeputeerden en statenleden in een brandbrief in de Volkskrant het kabinet opgeroepen het OV te helpen met een vangnetregeling. Op 5 juli volgt er een NOVB, waarna het Dagelijks Bestuur de laatste stand van zaken over de uitkomsten van gesprekken met het Rijk met u zal delen in de Regioraad van diezelfde dag.
Het is van groot belang dat vervoerders voor de dienstregeling van 2023 uiterlijk in juli uitsluitsel hebben, omdat zij een aantal maanden nodig hebben voor hun operationele planning (voldoende materieel, personeel, begrotingsproces en reizigersinformatie).

2. *Afspraken vervoerders*

Naast dat Vervoerregio Amsterdam samen met partners druk organiseert bij het Rijk om tot een vangnetregeling te komen, is aan vervoerders per concessie de opdracht gegeven om met een voorstel te komen voor het vervoeraanbod voor de reiziger als er geen vangnetregeling komt. Uitgangspunt is en blijft dat het OV ook dan nog steeds voor zoveel mogelijk mensen toegankelijk blijft.
Vervoerregio Amsterdam heeft aan de vervoerders onder meer gevraagd inzichtelijk te maken wat het noodzakelijke vervoeraanbod is om te kunnen voldoen aan de verwachte vervoergroei, waarbij ook mogelijkheden tot efficiency maatregelen en optimalisatie moet worden aangegeven.
De vervoerders in al onze concessies hebben aangegeven dat we met het huidige vervoeraanbod van circa 90% t.o.v. 2019 al aan de ondergrens zitten van wat kwalitatief hoogwaardig is en groei op te kunnen vangen. Voor onze vier concessies hebben we dan op basis van de verwachte prognoses in 2023 een tekort van ruim € 60 miljoen euro.
Voor de zomer moet duidelijkheid komen over de omvang van het vervoeraanbod in 2023. Zodra we passende afspraken met de concessiehouders hebben gemaakt voor de dienstregeling van 2023 en verder, zullen wij u direct hierover informeren.

3. Eigen begroting

Het Dagelijks Bestuur heeft ook laten onderzoeken wat vanuit de eigen begroting bijgedragen kan worden om vervoerders binnen de concessies te ondersteunen in het op orde houden van hun vervoeraanbod. Vanuit onder andere het coronaherstelbudget en niet uitgekeerde bonussen aan vervoerders is voor komend jaar een budget van €36,2 mln gevonden. Een hogere bijdrage zou ingrijpende keuzes betekenen op de begroting. Bij de definitieve begroting komen we met voorstellen hoe dit budget te dekken. De hoogte van de eventuele bijdrage is afhankelijk van de ingediende plannen door de vervoerders. We zijn hierover met de vervoerders in gesprek.
De financiële opgave voor de komende jaren is groot en onzeker. Wanneer we na 2023 opnieuw genoodzaakt zijn om naar de eigen begroting te kijken om de bereikbaarheid voor onze reizigers op orde te houden, betekent dat voor de Vervoerregio Amsterdam dat we keuzes moeten maken die wél ingrijpen in het bestaande netwerk of lopende investeringen.

Vervolgproces

Uiteraard houden we u nauwgezet op de hoogte van de laatste ontwikkelingen met betrekking tot de vangnetregeling.
Aangezien het onderwerp dermate belangwekkend is en ontwikkelingen zich snel opvolgen, stelt het Dagelijks Bestuur voor om een klankbordgroep Concessies op te starten. U kunt zich hiervoor aanmelden bij bestuurszaken. De klankbordgroep wordt meegenomen bij de voorstellen die we momenteel met de vervoerders bespreken ten aanzien van de Vervoerplannen voor het komende jaar. De aankomende maanden tussen juli en oktober zijn cruciaal om voor de reiziger een zo goed mogelijk aanbod neer te leggen. We zullen u waar dat kan en als de situatie daarom vraagt, dan ook tussentijds informeren.
De Vervoerplannen – waarin de wijzigingen in de dienstregeling ten opzichte van de huidige situatie staan - volgen verder de gangbare cyclus. Dat houdt in dat vervoerders de Vervoerplannen opstellen. De conceptplannen leggen zij voor aan de RAR en – in de regio – aan de adviescommissies. individuele gemeenten, inclusief stadsdelen, worden betrokken bij het opstellen van de vervoerplannen. We vragen gemeenten daarin wel om flexibel te zijn rondom het naderende zomerreces gezien de tijdsdruk. Uw gemeenten worden over dit proces geïnformeerd. Zodra de vervoerplannen zijn vastgesteld door het Dagelijks Bestuur worden de Regioraad en betreffende gemeenteraden geïnformeerd. Zoals gebruikelijk kunt u dat bespreken in de eerstvolgende Regioraadsvergadering van oktober.

Tot slot

Het Dagelijks Bestuur ervaart bij u en in de rest van het land grote steun om het kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoersysteem dat we met elkaar zorgvuldig hebben opgebouwd niet te laten uithollen. Tijdens de pandemie van de afgelopen twee jaren vervulde het OV een vitale rol. Het OV heeft óok een vitale en bepalende rol bij bijvoorbeeld de woon- en klimaatcrisis. We hebben met elkaar de maatschappelijke taak om voor onze inwoners een bereikbaar land in stand te houden. Hier staan we met zijn allen voor aan de lat: vervoerders, OV-autoriteiten, gemeenten én het Rijk.

Hoogachtend,

Egbert J. de Vries
Namens het Dagelijks Bestuur

Dit document is digitaal ondertekend en bevat daarom geen zichtbare handtekening. Zie akte van ondertekening.