

Centrale boodschap lobby:

Er ligt een urgente opgave voor regionaal OV in Nederland

De coronacrisis treft de vervoersbedrijven hard. De vervoersbedrijven in Nederland staan met de gezamenlijke overheden dan ook voor een grote uitdaging. Door de coronacrisis blijven **reizigers weg en lopen de inkomsten terug**. Tegelijkertijd zijn vervoerders – als verleners van een cruciale dienst – **verplicht om het OV-aanbod zo veel mogelijk in stand** te houden. Dit resulteert in **grote tekorten, en vervoersbedrijven die sterk onder druk staan**. Daarbij staan we voor **grote maatschappelijke opgaven**, waar het OV een belangrijke bijdrage levert. Nederland groeit sterk, en daarmee de mobiliteit. Dan is goed OV onmisbaar. Het (verder) verduurzamen van de mobiliteit, het behoud van groen en versterken van de leefbaarheid kan niet zonder goed OV. Door Corona verandert het reizigersgedrag, dit vraagt om meer maatwerk en een nog hogere kwaliteit van het OV-aanbod.

De drie betrokken partijen (Rijk, DO's en vervoerders) hebben maatregelen getroffen waarmee het financiële tekort voor dit jaar het hoofd kan worden geboden (wanneer ook Q4 wordt opgenomen in de BVOV), o.m. door het terugschroeven van de dienstregeling en door bezuinigingen op de interne organisatie. Wanneer de coronapandemie achter ons ligt, zullen de negatieve gevolgen nog jarenlang doorwerken.

Wanneer **voor 2022 en verder geen structurelere afspraken op inhoud en financieel** tussen Rijk, DO's en vervoerders kunnen worden gemaakt, is **verder snijden in de dienstregeling onafwendbaar**, juist op het moment dat de reiziger terugkeert in het OV. Daarmee komt de dienstverlening naar de reiziger op korte en langere termijn in gevaar. Er wordt nu gewerkt aan een regionaal en een landelijk Transitieprogramma, maar dat maakt helder dat een duurzame transitie alleen kan met aanvullende rijkssteun, zowel financieel als beleidsmatig. Binnen de MRDH-regio is het tekort van 2021-2040 tenminste 369 miljoen euro in het meest positieve scenario, in het negatieve scenario zelfs 1169 miljoen euro. In de periode van 2021-2024 is het tekort tenminste 189 miljoen.

Rollen en verantwoordelijkheden:

Beschreven in en voortvloeiend uit Wp2000, Planwet Verkeer en Vervoer 1998, Wls

Rijk	systeemverantwoordelijke	beleidsontwikkelaar	opdrachtgever NS
Decentrale overheden	opdrachtgever decentraal OV	beleidsontwikkelaar	
Vervoerders	opdrachtnemer decentraal OV	inhoudelijk adviseur DO's	mede-ontwikkelaar vervoerkundig beleid

Tijdslijn en gezamenlijk perspectief:



maatschappelijke opgaven:

verduurzaming, verduurzaming mobiliteit,

verstedelijking, agglomeratiekracht

regionale beleidsopgaven

Toekomstbeeld OV

MIRT-MOVE, Groeifonds

.....



pre-corona:

- hoge klantwaardering
- reizigersgroei
- verhoogde efficiency
- verduurzaming sector



corona:

- reizigersaantallen dalen sterk
35 % normaal
- vitale sector
- DO's, vervoerders en Rijk zetten
aanvullende middelen in
Rijk: BVOV (93/95% kosten)
DO's: subsidies op 100%
Vervoerders: verlies (5/7%)



post-corona:

*vasthouden kwaliteit
pre-corona
groot financieel
vraagstuk
≠ vasthouden aan
maatschappelijke
opgaven nu en
toekomst*



toekomstbestendig: (blijvend) bijdragen aan maatschappelijke opgaven en doelen

wendbaar: beter in staat te reageren op gewijzigde omstandigheden

flexibel: meebewegen met veranderende maatschappelijke vraag

Oplossingsrichtingen en effecten:

Maatregelen	Toelichting en verwacht effect	Landelijke afspraken nodig?
Spreiding *	Door middel van landelijke spreidingsafspraken wordt beter ingespeeld op de veranderde vraag en worden bezuinigingen gerealiseerd op de inzet van voertuigen en personeel	Ja , zonder landelijke afspraken wordt het ingewikkeld om als afzonderlijke DO afspraken te maken met bedrijven en onderwijsinstellingen
Arbeidsmarkt *	Door een transitie van de arbeidsmarkt wordt de wendbaarheid en productiviteit van het personeel vergroot, dit leidt tot een besparing op de personeelskosten	Ja , voor het aanpassen van de CAO voor het streekvervoer dienen onderhandelingen met alle vervoerders plaats te vinden. Vervoerders kunnen dit dus alleen op landelijk niveau aanpakken. Voor stadsvervoer ligt dit anders, maar landelijke afspraken zijn nodig om ook de stadsvervoerders in beweging te krijgen
Materieel	Door op een andere manier om te gaan met de aanschaf van en het beheer en onderhoud van assets kunnen kostenbesparingen gerealiseerd worden. Wanneer het tekort de komende jaren deze impact heeft, is er geen ruimte voor investeringen in nieuw, schoner materieel en is doorrijden met bestaande fossiele brandstoffen benodigd. De bijdrage aan het Klimaatakkoord vanuit de OV-sector is daarmee onmogelijk.	Nee , hiervoor zijn geen landelijke afspraken nodig Ja
Maatregelen die zonder meer nodig zijn als er geen afspraken worden gemaakt op landelijk niveau (financieel en inhoudelijk)		
Vervoerkundige maatregelen / dienstregeling	Als er onvoldoende financiële en inhoudelijke steun van het Rijk komt zijn verregaande vervoerkundige maatregelen nodig om het OV overeind te houden. Het gaat dan om het schrappen van lijnen, verder verlagen van frequenties en daarmee uithollen van de kwaliteit van het OV	Nee
Sociale veiligheid	Als er onvoldoende financiële en inhoudelijke steun van het Rijk komt zijn aanvullende maatregelen nodig ten aanzien van sociale veiligheid. Zie presentatie voor de voorstellen.	Nee
Tarifiering	Als er onvoldoende financiële en inhoudelijke steun van het Rijk is verhoging van de tarieven een instrument waarmee extra opbrengsten gegenereerd kunnen worden. Tegelijkertijd vormt dit een bedreiging voor de aantrekkelijkheid van het OV.	Nee



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Wanneer het Rijk geen bijdrage levert, inhoudelijk en/of financieel, aan spreiding en arbeidsmarkt de decentrale overheden en vervoerders sterk beperkt worden in de mogelijkheden financiële maatregelen te treffen. De impact van het tekort zal dan primair moeten worden opgelost op straat, daarmee met direct en groot effect voor de reiziger, van nu en in de toekomst.