

Geachte,

Wij, gedeputeerden van twaalf provincies en de voorzitters van twee vervoerregio's en het OV-bureau Groningen Drenthe, doen een klemmend beroep op u als fractievoorzitter om een impasse te doorbreken en daarmee de neergang van het Nederlandse OV een halt toe te roepen.

Sinds jaar en dag speelt ons openbaar vervoer een belangrijke, verbindende rol in Nederland. In een samenleving die – in tijden van grote uitdagingen – op zoek is naar meer verbinding, is goed OV belangrijker dan ooit. Helaas neemt de verbindingskracht van ons OV met grote snelheid af. Minder OV schaadt niet alleen de belangen van miljoenen reizigers, het verhindert ook een duurzame aanpak van maatschappelijke opgaven op het gebied van wonen, klimaat, de energietransitie, de bereikbaarheid van onderwijs, werk en andere basisvoorzieningen. Anders gezegd: de verslechtering van het OV is merkbaar door heel de maatschappij heen. Wij zijn steeds minder met elkaar verbonden. Gaat het slecht met het OV, dan gaat het slecht met Nederland.

Het voorzieningenniveau (in termen van uren dienstregeling) daalde tussen 2019 en 2022 in heel Nederland met **10 tot 15 procent** en zal zonder uw tussenkomst in 2024/2025 opnieuw met **10 tot 15 procent afnemen**. Tegelijkertijd wordt het OV snel duurder voor reizigers. Dit jaar **stegen ticketprijzen al 7 procent**, komend jaar wordt een **stijging van ruim 11 procent verwacht**.

Dit kan voorkomen worden. Alle partijen – Rijksoverheid, reizigersorganisaties, OV-bedrijven, provincies en vervoerregio's – zien de urgentie van de situatie. Daarom zijn er vanaf december 2022 intensieve besprekingen geweest tussen de Rijksoverheid, vervoerders, reizigersorganisaties én decentrale overheden. Het is gelukt om een panklaar afsprakenpakket te ontwerpen, op basis van gemeenschappelijke financiële draagkracht en gemeenschappelijke inspanningen op het gebied van personeel, de verhouding kosten/opbrengsten en het weer aantrekkelijk maken van het OV voor reizigers. Echter, ondanks de grote maatschappelijke gevolgen ziet het kabinet geen mogelijkheid om financieel te investeren in dit pakket, en zo een verdere neergang van het OV te voorkomen.

Wij vragen u daarom om het Kabinet ertoe te bewegen om alsnog tot een afsprakenpakket met de OV-partners te komen waarmee verdere neergang wordt voorkomen en weer een beweging naar groei kan ontstaan. En om daar in 2023, 2024 en 2025 tezamen 1 miljard euro aan bij te dragen, aanvullend op bijdragen en toezeggingen van OV-bedrijven, reizigersorganisaties en ons als decentrale overheden. Net als in voorgaande jaren zijn vervoerders en decentrale overheden bereid om (financieel) aan een oplossing bij te dragen. Het wordt dan ook tijd dat dit kabinet daadkracht toont. Twaalf provincies en de twee vervoerregio's zijn verenigd om alles uit de kast halen om Nederland weer te verbinden en het voorzieningenniveau niet nog verder achteruit te laten gaan.

Graag zouden wij met een kleine delegatie een gesprek met u willen inplannen om kort uiteen te zetten waarom het belang van OV individuele ministeries en Kamercommissies overstijgt

Met vriendelijke groet en in afwachting van uw antwoord,

Avine Fokkens

Gedeputeerde Provincie Friesland

Stijn Smulders

Gedeputeerde Provincie Noord-Brabant

Maarten van Gaans

Gedeputeerde Provincie Limburg

Melanie van der Horst

Voorzitter Vervoerregio Amsterdam & Wethouder Amsterdam

Frederik Zevenbergen	<i>Gedeputeerde Mobiliteit Provincie Zuid-Holland</i>
Arne Schaddelee	<i>Gedeputeerde Provincie Utrecht</i>
Harry van der Maas	<i>Gedeputeerde Provincie Zeeland</i>
Jan de Reus	<i>Gedeputeerde Provincie Flevoland</i>
Jeroen Olthof	<i>Gedeputeerde Provincie Noord-Holland</i>
Bert Boerman	<i>Gedeputeerde Provincie Overijssel</i>
Jan van der Meer	<i>Gedeputeerde Provincie Gelderland</i>
Nelleke Vedelaar	<i>Gedeputeerde Provincie Drenthe</i>
Jeffrey Keus	<i>Bestuurscommissie Vervoersautoriteit MRDH, Portefeuillehouder OV en Wethouder Leidschendam</i>
Melissa van Hoorn	<i>Bestuur OV-bureau Groningen Drenthe en Gedeputeerde Provincie Groningen</i>

Toelichting: Wat vragen wij van het Kabinet?

Wij vragen van het kabinet in aanvulling op de grote inspanningen en bijdragen van OV-bedrijven, reizigersorganisaties en decentrale overheden voor OV een bijdrage van in totaal 1 miljard euro verspreid over drie jaar (2023-2025), om daarmee:

- ***Vanaf 2023 weer reëel om te gaan met de indexatie van de BDU Verkeer en Vervoer aan beide vervoerregio's MRDH en VRA***
- ***Ook de OV-sector voor de gestegen energieprijzen te compenseren***
- ***De OV-sector in een transitiefase te compenseren voor lagere inkomsten uit het Studenten-OV-kaart-contract vanuit de coronaperiode en vanwege de wijziging leenstelsel***
- ***Doorstroming en verduurzaming van het OV te bevorderen met investeringsmiddelen***
- ***Bij te dragen aan het betaalbaar houden voor het hele OV in Nederland, bijvoorbeeld door de BTW op OV vanaf 2024 naar 0% te brengen, of via speciale proposities aan reizigers***

Wat gebeurt er als een afsprakenpakket urgente OV-vraagstukken niet alsnog tot stand komt?

- De dienstregelingen van NS en het bus-, tram-, metro- en regionaal treinvervoer zijn inmiddels 10%-15% afgeschaald vergeleken met 2019. Verdere neergang is komende jaren aan de orde. Wij vrezen dat er van de 17,2 miljoen uren dienstregeling bus, tram, metro en regionale trein in 2019 er in 2024/2025 minder dan 13 miljoen over zijn. Een achteruitgang van 25% in 5 jaar.

Ter illustratie: In de recent vastgestelde ontwerpbegroting 2024 van OV-bureau Groningen Drenthe wordt voor 2024 een tekort van €8,2 miljoen voorzien (oplopend t/m 2027 tot een totaal tekort van € 29 miljoen). Dit tekort wordt:

- *Deels opgevangen door het weerstandvermogen van OV-bureau GD komende jaren tot € 0,- af te bouwen, met alle risico's van dien, en waardoor toekomstige bijdragen aan bijvoorbeeld kostenbesparende of kwaliteitsverhogende doorstromingsmaatregelen niet meer aan de orde kunnen zijn*
- *Deels opgevangen door in het hele bestaande netwerk generiek of op minder gebruikte momenten frequenties van bestaande lijnen verder te verlagen*
- ***Deels opgevangen door een verdere aanpassing in de dienstregeling; het beëindigen van de 'ontsluitende' streeklijnen 43, 59, 77, 36, 174 en 17 en de ontsluitende stadslijnen 8 en 19.***

In vervoersplannen 2024 van andere regio's vallen vergelijkbare keuzen te verwachten.

- Prijzen van regionale bus-, tram- en metrokaartjes stegen in 2023 met 7 procent. Het uitblijven van pakketafspraken zal ertoe leiden dat de prijzen in 2024 ruim 11 procent stijgen in 2024. OV wordt hierdoor voor veel Nederlanders onbetaalbaar, en de vervoersarmoede neemt toe.
- Duurder OV betekent ook dat de concurrentiepositie ten opzichte van de auto verzwakt. Dit maakt het moeilijker om de klimaatdoelen te behalen.
- Zonder een serieuze investering van het kabinet in de bereikbaarheid van Nederland worden basisvoorzieningen als huisartsen, supermarkten en banen nog minder bereikbaar. Een

duurzame reis wordt nog minder aantrekkelijk voor forenzen, een student komt moeilijker naar school en de kloof tussen Nederlanders onderling groeit.