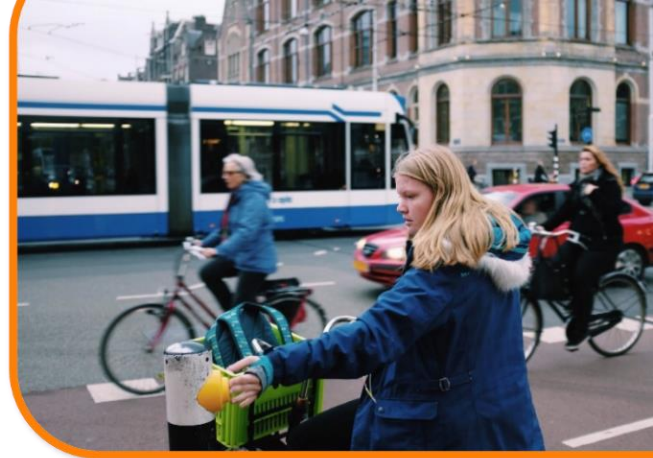


Commissiedebat

Openbaar Vervoer en taxi

Position Paper Provincies en DOVA



Op 14 september debatteert uw commissie over Openbaar Vervoer en taxi. Graag geven wij u een aantal zorgen en aandachtspunten mee.

#methetOV

Afgelopen voorjaar hebben wij met vele OV-partijen en lokale en regionale politici opgeroepen tot een goed vangnet voor het Openbaar Vervoer om daarmee het aanbod op niveau te houden. Afgelopen 8 juli heeft de staatssecretaris u geïnformeerd over een transitievangnet voor de Openbaar Vervoersector van 150 miljoen euro. We zijn blij dat er nu een vangnet is voor de korte termijn, maar maken ons grote zorgen over de uitvoerbaarheid. In de huidige vorm blijft dit geld op de plank liggen. We vragen ook aandacht voor het Openbaar Vervoer op de lange termijn vanwege de cruciale rol in grote maatschappelijke opgaven rond woningbouw en duurzaamheid. Het Openbaar Vervoer heeft grote potentie in het bijdragen aan de klimaatopgave. De introductie van een supergoedkoop ticket voor het openbaar vervoer heeft in Duitsland de voorbije zomer de uitstoot van CO2 met 1,8 miljoen ton helpen verminderen. En overal in Nederland moeten nieuwe woningen ontsloten worden door het Openbaar Vervoer. Het Openbaar Vervoer is dus een belangrijke pijler voor het Nederland van de toekomst.

Zorg voor goede voorwaarden vangnet

Slechts 7 van de 40 concessies zullen gebruik kunnen maken van het vangnet. Dat komt door de knellende voorwaarden die het vangnet nu stelt aan eenmaligheid, risico-verdeling, rendementseisen en de negatieve prikkel bij aantrekkende reizigersaantallen. Wij vrezen dat een groot deel van het beschikbare bedrag voor het vangnet daardoor ongebruikt blijft, terwijl de noodzaak groot is. Daarom vragen wij dringend om aanpassing van de voorwaarden.

- Het vangnet is er **alleen voor 2023**. Vanwege de continuïteit is een doorkijk naar opvolgende jaren nodig om nu te kunnen investeren en personeel perspectief te kunnen bieden.
- Een ander probleem is dat het **financieel risico** van een onverhoopt lager aantal reizigers bij de decentrale overheden wordt gelegd. Dit zorgt voor risicomijdend gedrag, wat zich vertaalt in een lager vervoersaanbod.
- **Rendement** is cruciaal om het openbaar vervoer door te ontwikkelen en bij te dragen aan de opgaven rondom bereikbaarheid, woningbouw en verduurzaming, hetgeen ons gezamenlijk belang is.
- Het mechanisme waarbij het **rendement van aantrekkende reizigersaantallen in mindering wordt gebracht op de rijksbijdrage** voor een perverse prikkel om vooral de reizigersaantallen *niet* te laten groeien.
- Tot slot; **extra bijdragen van regionale overheden aan vervoerders betekent dat vervoerders worden gekort op de rijksbijdrage** omdat deze gezien worden als inkomsten voor de vervoerders. Het vangnet dekt echter niet alle kosten. Vervoerbedrijven houden (forse) tekorten die alleen maar kunnen worden opgelost door minder OV te laten rijden.

➤ *Een vraag aan de staatssecretaris kan zijn om in overleg met de sector bij de verdere uitwerking van de regeling van de 5 knellende voorwaarden af te zien*

Toekomst vraagt om nieuwe visie op het Openbaar Vervoer

Uit verschillende scenario's, prognoses en internationale vergelijkingen wordt duidelijk dat de terugkeer van reizigers in het Openbaar Vervoer naar het niveau van 2019 wel tot aan 2025 kan duren.

Wij vinden het van belang het voorzieningenniveau minimaal vergelijkbaar te houden met het reeds afgeschaalde voorzieningenniveau in 2021 en 2022. Door het voorzieningenniveau *niet* afhankelijk te maken van de reizigersaantallen voorkomen we dat een verdere negatieve spiraal op gang komt. Hoe beter Openbaar Vervoer, hoe meer mensen er gebruik van gaan maken. En dat is broodnodig om ook in de toekomst bij te dragen aan de grote maatschappelijke opgaven, zoals wonen en verstedelijking, leefomgevingskwaliteit, klimaat, stikstof en brede welvaartsspreiding.

- *Wij doen een beroep op de staatssecretaris om een visie te ontwikkelen op de toekomst van het Openbaar Vervoer en daarbij de rol van het Openbaar Vervoer bij het oplossen van de woningbouw-, stikstof- en klimaatcrisis te betrekken en bepleiten een nieuwe financieringsystematiek waarbij ook vanuit die opgaves het Openbaar Vervoersysteem gefinancierd wordt.*

Als decentrale Openbaar Vervoer-autoriteiten willen we blijven zorgen voor een aantrekkelijk regionaal OV met een goede dienstverlening aan de reiziger. Nu en in de toekomst.