

Vergaderjaar 2021–2022

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 767

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 juli 2022

Afgelopen week heb ik op meerdere momenten met de OV-sector gesproken in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB). Tijdens deze bijeenkomsten hebben we constructieve gesprekken gehad over voldoende, veilig en betrouwbaar OV in 2023 en het sluiten van een bestuursakkoord voor de toegankelijkheid van ons openbaar vervoer.

Het NOVB heeft op 15 juni afgesproken nader onderzoek te doen naar de verwachte situatie in 2023 in de verschillende OV-concessies. Deze beelden over 2023 zijn afgelopen week besproken. Gegeven de onzekerheid in de sector en gegeven de gewijzigde vraag vanuit de OV-reizigers, heb ik vervolgens besloten een gezamenlijk transitievangnet voor het OV voor te stellen. Daarmee kunnen we ook in 2023 de reiziger een voldoende, veilig en betrouwbaar OV bieden en kan de OV-sector de noodzakelijke transitie maken.

De decentrale overheden hebben mij vandaag in het NOVB laten weten mijn voorstel om een gezamenlijk transitievangnet voor 2023 in te stellen, af te wijzen. Ik vind dit teleurstellend, omdat het voorgestelde transitievangnet de reiziger zekerheid biedt en grofmazige afschaling van het OV in 2023 voorkomt. Gegeven mijn verantwoordelijk heb ik vervolgens besloten zelf een transitievangnet in te stellen. Ik zal een regeling daartoe, uiterlijk op 1 oktober 2022 vaststellen en daarmee het vangnet voor 2023 «ophangen». Voor de OV-partijen blijft het mogelijk om aan te sluiten bij dit vangnet.

Bijzondere karakter van de OV-sector

Sinds het opheffen van alle coronabeperkingen in de maatschappij en het OV is het OV gebruik eerst snel toegenomen, maar is de bezetting nu al een tijd redelijke stabiel op ongeveer 80% van het aantal reizigers t.o.v. 2019. Het OV als vitale sector lijkt hiermee een uitzonderlijke positie in te nemen.

Immers, in veel andere sectoren is de bezetting weer op of boven het niveau van 2019. De belangrijkste verklaring voor deze situatie lijkt dat met name de forenzen vaker thuiswerken. Wellicht dat ook een deel van de forenzen gebruikmaakt van de auto in plaats van het OV.

De regionale OV-sector verwacht dat er in 2023 gemiddeld 82% reizigers zijn t.o.v. 2019. In dat scenario geven de vervoerders aan dat forse bezuinigingen noodzakelijk zijn om grootschalige verliezen te beperken. Deze forse bezuinigen kunnen leiden tot een grofmazige afschaling van het OV-aanbod voor de reizigers, aldus de OV-sector. Door de OV-sector is daarom gevraagd om een vangnet om deze onzekerheid te ondervangen.

Forse bezuinigingen op personeel en materieel, zullen serieuze consequenties kunnen hebben voor de dienstregelingen, en dus voor OV-gebruikers en de bereikbaarheid van Nederland. Daarnaast voorzien de lange termijn prognoses van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) en de andere partijen allemaal een grote toename in het OV gebruik op de middellange termijn. Bezuinigingen bij vervoerders -met afschaling van het OV-aanbod als gevolg- zijn daarom niet alleen nadelig voor de reiziger, maar ook kosten-inefficiënt op de langere termijn.

Afgewezen voorstel voor gezamenlijk vangnet

Op 5 juli heb ik in het NOVB aan de partijen in de OV-sector voorgesteld om een eenmalig gezamenlijk vangnet in te stellen met een totale omvang van maximaal € 220 miljoen. Dit vangnet biedt OV-bedrijven zekerheid voor de meest sombere prognose over de reizigersaantallen in 2023 (gemiddeld 82% t.o.v. 2019).

In het voorstel staat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat garant voor maximaal 150 miljoen euro. De overige 1/3 van de dekking van het transitievangnet wordt ingevuld per concessie in overleg tussen concessieverlener en concessiehouder.

Transitievangnet 2023

Gegeven de opstelling van de andere partijen in de OV-sector en gegeven mijn verantwoordelijkheid heb ik besloten een eenmalig transitievangnet voor 2023 in te stellen. Dit vangnet kent een omvang van € 150 miljoen euro en biedt zekerheid aan de reizigers voor voldoende, veilig en betrouwbaar OV in 2023. Dit vangnet ademt mee met de actuele reizigersontwikkeling. Wanneer de reizigersaantallen in 2023 hoger zijn daalt de omvang van dit vangnet. Het vangnet biedt hiermee prikkels en voldoende tijd voor de sector om zich klaar te maken voor het «nieuwe normaal» waarbij vraag en aanbod weer in balans worden gebracht. Als beroep op de regeling gedaan moet worden, dan wordt hiervoor dekking gevonden in het Mobiliteitsfonds. Dit betekent dat er minder middelen beschikbaar zullen zijn voor aanleg en/of onderhoud van (nieuwe) infrastructuur.

Doorbraakscenario

Het transitievangnet is geen antwoord op een uitzonderlijke omstandigheid van een ernstige doorbraakvariant van het virus met ingrijpende sluiting van substantiële delen van de economie tot gevolg. Voor dit geval geldt de toezegging van het kabinet in de brief 1 april 2022 over het verkennen en uitwerken van gerichte, sectorale instrumenten zodat, als dat nodig is, een effectief instrumentarium voorhanden is.¹

¹ Kamerbrief «Beëindiging steunpakket en doorkijk middellange termijn», Kamerstuk 35 420, nr. 478.

Vervolg

Helaas is het niet gelukt om met de andere partijen in de OV-sector tot afspraken komen over een gezamenlijk vangnet voor het OV in 2023. Desalniettemin biedt het Transitievangnet 2023 in mijn ogen voldoende garantie gegeven de onzekerheid omtrent het aantal en het gedrag van de OV-reizigers in 2023.

Ik blijf uiteraard met de sector in gesprek over de ontwikkelingen in het OV, zoals ik dat tot nu toe steeds heb gedaan.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen