

Tweede Kamer der Staten-Generaal  
Vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat  
t.a.v. de voorzitter, de heer T. de Groot  
Verzonden per e-mail: [cie.IW@tweedekamer.nl](mailto:cie.IW@tweedekamer.nl)

Deventer, 24 juni 2022,

Geachte leden van de commissie,

**Betreft: position paper FMN t.b.v. rondetafelgesprek 30 juni 2022**

Met het oog op het rondetafelgesprek van a.s. donderdag over een vangnet voor het openbaar vervoer, treft u hierbij de position paper van de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland. Zij is de belangenvereniging van de regionale vervoersbedrijven Arriva, Transdev, Qbuzz, Keolis en EBS.

De keuze van de staatssecretaris om voor het OV vanaf 2023 geen financieel vangnet meer te bieden baart FMN grote zorgen. Handhaving van die keuze heeft grote invloed op de bereikbaarheid en leefbaarheid van Nederland en het halen van de grote ambities van dit kabinet.

Zoals bekend, is het gebruik van het OV tijdens de coronapandemie teruggevallen met soms minus 90%. Tegelijkertijd was afschaling ongewenst zodat de dienstregeling overeind gehouden is. Voor de beschikbaarheidsvergoeding die wij van de overheid ontvingen, zijn de regionale vervoerders dankbaar. Nu de pandemie – althans voorlopig – ten einde is, trekken de reizigersaantallen gelukkig weer aan. Maar die zijn nog verre van het niveau van vóór de pandemie. Veel mensen zijn het gebruik van trein en bus ontwend en moeten opnieuw verleid maken om daar gebruik van te maken. Vrees voor besmetting in het OV, verplicht of gewenst thuiswerken en de lang gebleven mondkapjesplicht hebben hier ook impact op (gehad).

Het gat tussen kosten en inkomsten slinkt, maar is zeker nog aanwezig en substantieel. Het gat lost zich dit jaar ook niet op. De KiM-cijfers die vorige week verschenen, bevestigen wat iedereen (sector én ministerie) al wist: de eerdere aannames van het KiM voor 2022 bleken te positief. Het verbaast daarom dat er voor 2023 toch weer gewerkt met aannames die o.i. te positief zijn. Gezien de afwijkende uitkomsten voor 2022 moet ten minste vastgesteld worden dat de cijfers voor 2023 niet voldoende betrouwbaar zijn<sup>1</sup>. De verwachting is dus, dat net als in 2022, er ook in 2023 een gat tussen kosten en opbrengsten zal zijn. Bovendien nemen op dit moment de besmettingen weer toe en zijn nieuwe lockdowns niet uitgesloten. Het probleem waarvoor de BVOV oplossingen bood, is dus nog niet voorbij! De regionale vervoerders realiseren zich dat de bomen niet tot in de hemel groeien: de financiële

---

<sup>1</sup> Reden daarvoor is niet alleen de afwijking in 2022 tussen verwachting en realisatie, maar ook de constatering van het KiM dat geënuquêteerden zich blijkbaar niet zo gedragen in de praktijk zoals zij bij de enquête aangeven (onderzoeksmethode), het feit dat de cijfers alleen gebaseerd zijn op OV-chipdata, een thuiswerkeffect van 9% hanteren terwijl de praktische verwachting tot een hoger percentage leidt en nog een aantal andere aannames waarvan de FMN denkt dat die niet matchen met de praktijk.

stroom is niet oneindig. Er zullen bovendien zeker ook concessies zijn waar geen nadere steun meer nodig is. Maar er zijn ook concessies zijn waar die juist wél hard nodig zal zijn.

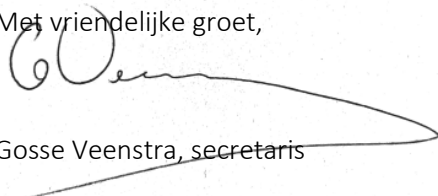
Wanneer voor die situaties geen vangnet gecreëerd wordt, heeft dat gedwongen afschaling en fors snijden in het aanbod tot gevolg. Dat betekent verlies aan arbeidsplaatsen, verlies aan schaal (waardoor heropbouw aanzienlijk ingewikkelder is) en verschraling van het aanbod en vervoersarmoede tot gevolg. De regio waar je woont, bepaalt dan dus of je wel of geen OV aangeboden krijgt met alle maatschappelijke consequenties van dien: kan je wel naar school, naar je studie, naar je werk, naar het ziekenhuis of je familie bezoeken? Juist in de regio's buiten de randstad telt dat extra hard door.

Daarnaast leidt de huidige situatie al tot arbeidsonzekerheid voor ons personeel, maar wordt die nu nog eens versterkt. In september moeten de vervoersplannen voor 2023 klaar zijn. Maar zonder duidelijkheid over het bovenstaande is baanbehoud aan het bestaande personeel moeilijk te garanderen; terwijl nieuw personeel nauwelijks te werven is want wie tekent in september voor een baan die mogelijk in december alweer beëindigd wordt? Met de huidige krappe arbeidsmarkt zijn er bovendien zoveel banen voorhanden in andere sectoren, dat OV-personeel dat verdwijnt, niet meer terugkeert.

Tegelijkertijd staat het kabinet voor grote uitdagingen en ambities: woningbouw, stikstof en CO<sub>2</sub>-reductie en bevolkingsgroei, zich mede vertalend in congestie op de weg en in het OV en een groeiende vervoersvraag in de toekomst. De budgetten daarvoor knellen, waardoor investeren slecht beperkt mogelijk lijkt. Goed OV biedt een oplossing die wezenlijk bijdraagt aan het oplossen van elk van deze uitdagingen. Opschaling en de inzet van nieuwe verbindingen en OV-systemen, zoals Bus Rapid Transit, zijn daarbij onvermijdelijk. Maar om dat tijdig te kunnen doen, is kabinetsbeleid nodig dat daar OV integraal inweeft in het beleid rondom CO<sub>2</sub>, stikstof, woningbouw en congestie; dat toekomstgericht is en ruimte biedt voor (voor)investeringen in (extra) OV voor de langere termijn. Het schrappen van een vangnet is daar contrair aan: de weg naar herstel is dan immers veel langer waardoor het halen van de grote ambities ook veel meer tijd in beslag neemt. Helaas is die integraalbenadering nog te weinig zichtbaar.

De FMN bepleit dan ook een realistische, toekomstgerichte benadering die uitgaat van een vangnet op basis van maatwerk per concessie voor het jaar 2023 en investeringsruimte biedt voor de vereiste doorontwikkeling in het belang van de grotere kabinetsambities.

Met vriendelijke groet,



Gosse Veenstra, secretaris