

Nederland vooruit: doorbouwen aan een beter OV

Inbreng OV-NL voor verkiezingen en formatie

De coronacrisis heeft een grote impact op het openbaar vervoer: dalende reizigersaantallen en inkomsten, noodgedwongen versoeringen van de dienstregelingen. Het is logisch dat deze zaken nu aandacht krijgen. Tegelijkertijd is het van belang om met de verkiezingen en een nieuw kabinet in aantocht vérdér te kijken. Want het OV is basisvoorwaarde om het herstel van de economie te ondersteunen, onze klimaatdoelen te halen en Nederland in beweging te houden. U leest hieronder wat het OV te bieden heeft, maar ook wat we nodig hebben om de ambities samen waar te maken.

Wat wij te bieden hebben

De openbaarvervoerbedrijven in Nederland bereiden zich voor op de wereld ná de coronacrisis. In die wereld veranderen reispatronen en wordt plannen, boeken en betalen in het OV nog makkelijker. Wij dragen ook graag bij aan een beter bereikbaar, schoon en economisch sterk Nederland.

I. Als vitale sector een bijdrage leveren tijdens én na de coronacrisis

Tijdens de coronacrisis houdt het OV als vitale sector, mede door de beschikbaarheidsvergoeding van het Rijk, Nederland bereikbaar. Noodzakelijke reizen door verplegers, artsen, schoonmakers, vakkenvullers en mantelzorgers blijven mogelijk dankzij de 50.000 medewerkers in het OV.

- We moeten de spaarzame kansen die de coronacrisis biedt, benutten. Niemand wil terug naar de hyperspits. We willen naar een wereld waarin het, als het werk dat toelaat, normaal is om bijvoorbeeld thuis te beginnen, vervolgens om 10.00 of 11.00 uur naar het werk te reizen en voor of na de middagspits weer terug te keren. Zo wordt de beschikbare inzet en capaciteit van het OV meer over de dag gespreid. Dit zorgt enerzijds voor een comfortabele reis voor reizigers en anderzijds voor een efficiënte inzet van het materieel. Daar zetten wij ons graag voor in samen met werkgevers, onderwijs en overheden. De landelijke kaderafspraken met regionaal op maat gemaakte spreidingsmodellen voor het onderwijs zijn een succes en daarom tot de zomer van 2021 verlengd. Deze landelijke afspraken willen we graag continueren voor het onderwijs en een soortgelijke afspraak willen we met het Rijk en werkgevers maken voor het woon-werkverkeer. Om te beginnen met de overheid zelf als werkgever.
- We maken het als vervoerders nu al met druktemeters eenvoudiger voor reizigers om zelf de drukte te vermijden. Via hun reisapp krijgen zij te zien hoe druk het is. Daar kunnen zij hun reis op aanpassen.
- Het OV heeft een essentiële rol bij het weer op gang brengen van de economie, maar ook om mensen weer zakelijk en in de privésfeer bij elkaar te brengen. We verkennen daarom hoe we reizigers hun OV-reis en andere tickets eenvoudig tegelijk kunnen laten bestellen. We willen met andere sectoren die zwaar getroffen zijn door corona zoals de horeca, kunst- en cultuursector en evenementenbranche onderzoeken hoe we elkaar kunnen helpen en voor reizigers en bezoekers aantrekkelijke combinaties kunnen maken. Uiteraard onder de voorwaarde dat dit veilig en verantwoord kan.

II. Makkelijker plannen, boeken en betalen

Het Nederlandse openbaar vervoer behoort tot de wereldtop met één betalingssysteem voor het hele land en alle vormen van OV: de OV chipkaart. De klantwaardering voor de kaart is bijzonder hoog. Dit unieke systeem koesteren we dan ook voor de reizigers. Tegelijkertijd ontwikkelen we gezamenlijk door:

- We maken het plannen, boeken en betalen van een reis nog makkelijker. Mobility as a Service (MaaS) ontsluit digitaal alle mobiliteitsopties richting de reiziger. Aan onze reisapps voegen we meer functies toe om OV-reizen en deelvervoer te combineren: denk aan een (elektrische) deelauto of deelfietsen zoals de OV-fiets en Donkey Republic. Reizigers kunnen zo bijvoorbeeld eenvoudig eerst de (elektrische) auto of scooter pakken, parkeren bij een stationshub en vervolgens met het OV de stad in gaan. Reizen met meerdere vervoermiddelen is straks niet alleen makkelijker te plannen, maar ook direct af te rekenen.
- Het 'nieuwe OV-betalen' komt eraan. De OV-chipkaart blijft, maar binnenkort kun je ook eenvoudig met je bankpas of mobiele telefoon in- of uitchecken. Meer gemak en drempelverlagend voor reizigers om het OV te pakken op ieder gewenst moment. Zodra de situatie dit toestaat, promoten wij deze zaken als OV-bedrijven actief om reizigers uit te nodigen het OV te pakken als zij zich weer meer gaan verplaatsen.

III. Werken aan het Nederland van de toekomst

- Een deel van de reizigers blijft ook na corona meer thuis werken, maar op de langere termijn zien we verschillende ontwikkelingen die de vraag naar OV sterk doen toenemen. Denk aan de bevolkingsgroei en het beleid van veel gemeenten om fietsen, lopen en het OV te stimuleren en autogebruik te ontmoedigen. Waarschijnlijk al voor 2025 zitten we op het kantelpunt.
- Daarnaast staat Nederland voor een aantal grote opgaven. Denk aan economisch herstel na de coronacrisis en het versterken van ons nationale verdienvermogen. Maar ook een ongekende woningbouwopgave (+1 mln extra woningen tot 2030), bevolkingsgroei (+1,6 mln meer inwoners tot 2038) en het behalen van de klimaatdoelen. Daarnaast draagt goed OV eraan bij dat mensen maatschappelijk kunnen meedoen. Vanuit sociaal-maatschappelijk oogpunt is een toegankelijk en laagdrempelig OV dan ook voorwaardelijk.
- Het OV draagt aan deze opgaven bij door:
 - De transitie naar duurzame energie. We rijden op groene stroom. Vóór 2030 zijn al onze bussen zero emissie. Daarnaast passen we waterstoftechnieken toe.
 - In te zetten op betere OV-verbindingen. Dit draagt bij aan maatschappij en economie. Elke geïnvesteerde euro levert meer op, zo laten Maatschappelijke Kosten Baten Analyses zien.
 - Stedelijke gebieden vooruit te helpen: in verder verdichtende gebieden is het OV naast fietsen en lopen hét aangewezen vervoermiddel om snel, met een klein ruimtebeslag en schoon mensen van A naar B te brengen. Gemeenten en provincies handelen daar al naar in hun beleid.
 - In te zetten op internationale OV-verbindingen als alternatief voor korte vluchten.
 - In minder goed bereikbare en dunbevolkte gebieden te zorgen dat de mensen die erop aangewezen zijn, kunnen rekenen op goed en betrouwbaar OV. Soms is maatwerk en vraaggestuurd vervoer de oplossing: ondanks een afnemende vraag kan het serviceniveau voor reizigers daarmee worden behouden of er zelfs op vooruit gaan.

Wat wij vragen

Het verbeteren van de deur-tot-deurreis realiseren we grotendeels zelf. Maar om het OV gedurende de (nasleep van) coronacrisis overeind te houden, reizigersstromen te spreiden en bij te dragen aan de maatschappelijke opgaven van de toekomst, hebben we ook hulp van de Rijksoverheid nodig.

OV-bedrijven door de crisis heen helpen én bij laten dragen als vitale sector

- De coronacrisis heeft in het OV, net als in veel andere sectoren, een enorme impact. Wij begrijpen dat we een deel van deze financiële tegenslag zelf moeten opvangen. Tegelijkertijd vervult het OV een vitale, maatschappelijke functie en moeten we voorkomen dat het OV deze klap niet meer te boven komt. Wij pleiten er gezien de huidige omstandigheden voor om de OV-beschikbaarheidsvergoeding van het Rijk in heel 2021 en ook in 2022 door te zetten, uiteraard passend bij de ontwikkeling van COVID-19 en bijbehorende overheidsmaatregelen.
- De door de OV-bedrijven en opdrachtgevers opgestelde richtinggevende transitieplannen, moeten snel worden vastgesteld. In deze plannen is uitgewerkt hoe we op de langere termijn continuïteit voor het OV kunnen bieden. Dit om te voorkomen dat juist wanneer de reizigers weer terug mogen keren en het OV kan bijdragen aan de herstart van de economie, moet worden gesneden in het huidige aanbod.

Einde van de hyperspits: spreidingsafspraken met onderwijs en werkgevers

- Een van de weinige voordelen van de coronacrisis is dat we ervaring hebben opgedaan met het grootste en langdurigste spreidingsexperiment ooit in het onderwijs. Met behulp van de zeer gewaardeerde OV-kaart voor studenten zetten wij in op het continueren van (beperkte) spreiding, zeker gezien het succes van huidige, regionale spreidingsafspraken en eerdere experimenten.¹
- Hoewel veel mensen er naar uitkijken om weer naar kantoor of andere fysieke ontmoetingsplaatsen te gaan, is het goed mogelijk dat in bepaalde beroepen één of twee dagen per week thuiswerken de norm wordt. Om te voorkomen dat Nederland vervolgens weer drie of vier dagen in de spits staat, is ook daar reizen buiten de spits een kans, zeker in de (zakelijke) dienstverlening.
- Zo kunnen we na de coronacrisis een definitief einde aan de hyperspits maken en de beschikbare OV-capaciteit beter benutten. Daar hebben wij uw hulp bij nodig. Het Rijk kan hierin een rol spelen als grote werkgever én als regievoerder op het overleg tussen werkgevers, vervoerders en overheden.

Het OV betaalbaar en aantrekkelijk houden

- Het OV is van iedereen en OV-gebruik maakt het voor veel mensen mogelijk om maatschappelijk en economisch mee te doen en zich te verplaatsen. Daarom moet het OV betaalbaar blijven, zodat ook mensen met een kleine portemonnee en zonder alternatief er gebruik van kunnen maken. Daarom blijven wij ervoor pleiten om de eerder doorgevoerde btw-verhoging van 6% naar 9% voor het OV terug te draaien. Daarnaast pleiten wij ervoor om de btw op OV tijdelijk te verlagen naar 0% om zo de periode van herstel te overbruggen.

¹ Spreiding met beperkte aanpassing van lestijden 15 – 30 min eerder of later, heeft zich in de regio Arnhem – Nijmegen bewezen met een langjarige pilot waaraan de HAN Hogeschool en de Radboud Universiteit meededen. Door deze slimme spreiding nam het aantal reizigers in de hyperspits af met 23% en verbeterde ook de verkeerscirculatie in de stad aanzienlijk.

Slimme investeringen voor een duurzaam, snel en betrouwbaar OV in Nederland

- Beter OV draagt bij aan onze welvaart, helpt mensen om mee te doen, houdt regio's en steden bereikbaar en levert een substantiële bijdrage aan de klimaatopgave. Dat kan niet zonder extra structurele financiële middelen. De OV-sector bepleit met alle leden van de Mobiliteitsalliantie om structureel € 3 miljard per jaar extra te reserveren voor mobiliteit.² Er is in de afgelopen 10 jaar alleen maar bezuinigd op infrastructuur en niets structureel bijgekomen. Met 3 miljard per jaar keren we terug naar het niveau van voor 2010. Een substantieel deel hiervan is nodig voor het OV: door achterstallig beheer en onderhoud is er steeds meer geld naar instandhouding gegaan en steeds minder naar infrastructurele grote én kleine verbeteringen die het verschil maken.
- De coronacrisis mag geen reden zijn voor beleidsmakers om nu achterover te leunen. Vóór de uitbraak van de pandemie liepen we al tegen de grenzen aan van het OV-systeem, terwijl het na investeringsbeslissingen jaren (vaak tien jaar bij grote, nieuwe verbindingen) duurt voordat de verbeteringen daadwerkelijk zijn gerealiseerd. In die zin is de coronacrisis een soort 'pauzeknop', die ons iets meer tijd geeft om de noodzakelijke verbeteringen goed uit te werken, maar tegelijkertijd ook investeringsbeslissingen te nemen om het OV-systeem ook in de toekomst goed te laten functioneren.
- Onze oproep aan het volgende kabinet is dan ook om volop in te zetten op mobiliteit en om de achterstanden weg te werken. Een schaal- en kwaliteitssprong van het OV is hard nodig en helpt Nederland economisch en maatschappelijk verder. Zowel in en om de grote steden, tussen de landsdelen als richting het buitenland zijn verbeteringen nodig. De plannen liggen er al in de Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV. Nu de bekostiging nog. Dit verdient een plaats in het Regeerakkoord. Wij roepen de nieuw te vormen coalitie op om in het eerste halfjaar van haar regeerperiode ook concrete investeringsbeslissingen te nemen.

Kunnen we op u rekenen? We gaan graag samen aan de slag!

Over OV-NL

OV-NL is dé branchevereniging voor alle openbaarvervoerbedrijven in Nederland: Arriva, EBS, GVB, HTM, Keolis, NS, Qbuzz, RET en Transdev. OV-NL behartigt bij politiek en bestuur de belangen van de vervoerders in zaken zoals investeringen, fiscaliteit en regelgeving. Heeft u vragen? Dan kunt u contact opnemen met OV-NL op telefoonnummer 06 148 80 835 of via info@ov-nl.nl.

² Zie voor het Deltaplan en '[mobiliteitspassage Regeerakkoord](#)' van de [Mobiliteitsalliantie](#).