

Zwart scenario dreigt voor reiziger Brabant: bijdrage Rijk noodzaak voor toekomstvast OV

's-Hertogenbosch, 30 maart – Het openbaar vervoer in Brabant is hard getroffen door corona en de gevolgen zullen tot zeker 2025 merkbaar zijn. De zeer forse daling van het aantal reizigers in 2020 (-70%) en de komende jaren betekent miljoenentekorten op de drie OV-concessies in Brabant voor de vervoersbedrijven Arriva en Hermes. Uit de transitieplannen die de vervoerders hebben gemaakt, komt naar voren dat een toekomstvast scenario, dat is een scenario waarbij het OV niet in een negatieve spiraal terechtkomt, enkel kan met voortzetting van de financiële steun van het Rijk om de misgelopen inkomsten uit kaart- en abonnementverkoop te compenseren.

De tegemoetkoming van het Rijk voor het OV (de zogenoemde beschikbaarheidsvergoeding) om het grootste deel van de gevolgen van corona op te vangen, loopt in ieder geval nog tot 1 oktober dit jaar. Die tegemoetkoming dekt 93 tot 95 procent van de kosten, waardoor de dienstregeling nu al is aangepast om het restant te compenseren. In 2021 gaat het in Zuidoost-Brabant, West-Brabant en Oost-Brabant om respectievelijk 8, 6 en 4 procent minder bussen. Het ministerie van I&W heeft aangegeven dat verdere financiële steun na 1 oktober geen zekerheid is en dat de decentrale overheden (concessieverleners) en vervoerders transitieplannen moeten opstellen voor na die periode. Uit die transitieplannen blijkt dat als het Rijk de tegemoetkoming staakt, de kans groot is dat het OV in een zeer negatief scenario belandt met verstrekken gevolgen.

Negatieve spiraal

"Vergis je niet, in het negatieve scenario gaat het voor de drie concessies in totaal om tientallen miljoenen euro's tekort", zegt gedeputeerde mobiliteit Christophe van der Maat. "Het is een verlies-verlies scenario voor alles en iedereen waarin de dienstregeling met maar liefst 20% wordt verminderd. Laat even inzinken wat dat betekent: een op de vijf busritten vervalt." Dat komt in de praktijk neer op minder bussen per uur op drukbezette lijnen, meestal geen bus meer na 21.00 uur (en soms al na 19.00 uur), het vervallen van minder goed bezette lijnen, tariefsverhogingen, mogelijk gedwongen ontslagen bij vervoerders, vervoerders die niet inschrijven op aflopende concessies en een forse knauw voor de duurzame openbaar vervoersambities van de provincie en het Rijk.

Gemiddeld 10 procent van de dienstregeling afhalen is het maximale, volgens Van der Maat. "Dat is echt de grens. 10% minder ritten is ook al erg veel en zal ook zeker voor sommige reizigers een verslechtering zijn, maar hiermee werken we wel toe naar een nieuwe basisdienstregeling in Brabant waarmee we, als de reizigersaantallen weer gaan groeien, ook zonder rijkssteun verder kunnen. Als we nog meer ritten moeten stoppen, komen we in een negatieve spiraal terecht. Steeds meer reizigers hebben dan geen goed OV meer, daardoor is het OV voor steeds minder reizigers een goed alternatief dus die maken minder gebruik van het OV, ergo minder inkomsten wat leidt tot verdere bezuinigingen, waardoor het weer minder aantrekkelijk wordt, etcetera..."

Toekomstvast scenario

Het aantal reizigers in het OV stijgt de komende jaren weer, maar of alle reizigers terugkeren, waar en in welk tempo is moeilijk te voorspellen. De verwachting is dat het zeker tot 2025 duurt, voordat de situatie weer op het pre-coronaniveau van 2019 zit en zelfs dat is geen zekerheid. Bovendien zijn er door corona structurele veranderingen in reisgedrag in gang gezet. Mensen werken meer thuis, kiezen vaker voor de fiets of auto en er zijn afspraken gemaakt met onderwijsinstellingen over lestijden. Tot 2025 is sprake van een overbruggingsperiode.

In het toekomstvast scenario van de transitieplannen wordt toegewerkt naar een gezonde situatie waarbij rijkssteun in 2025 niet meer noodzakelijk is. In de praktijk betekent dit voor de komende jaren een dienstregeling met gemiddeld 10 procent minder ritten. Sommige lijnen verdwijnen (deels) en in plaats daarvan zet de provincie op die plekken flex-alternatieven in en besparen vervoerders op de kosten. Dit alles is nodig zodat het openbaar vervoersaanbod in Brabant, de vervoersbedrijven en de ambities van provincie (Gedeelde mobiliteit) en Rijk (Toekomstbeeld OV 2040) grotendeels overeen blijven.