



Thuiswerkers leveren ov hoofdpijn op: 'Niemand wil toch dat we weer massaal in de auto stappen?'

AD/Algemeen Dagblad 6 juni 2022

Het zijn zware tijden voor vervoerders in Nederland. Veel reizigers keren maar niet terug in het openbaar vervoer, het personeel mort over te lage salarissen en te hoge werkdruk én vervoersbedrijven verkeren in onzekerheid over de financiën. Is er nog wel toekomst voor het ov, zoals het nu is georganiseerd? „Het beste is als de overheid in de tussentijd helpt.”

Vóór corona leek er geen vuiltje aan de lucht voor het ov in Nederland. Reizigers klaagden over overvolle metro- en treincoupés. En ook op sommige tramlijnen was het in de spits lastig om een zitplek te vinden. Vervoerders en gemeenten pleitten bij de landelijke overheid voor een uitbreiding van het ov-netwerk en er werd voor miljoenen geïnvesteerd in nieuwe voertuigen en betere infrastructuur.

En toen was daar ineens dat virus. De Haagse ov-wethouder Robert van Asten baalt als een stekker. Jarenlang ging het heel goed met het ov, vertelt hij, het groeide met 10 procent per jaar. Net als veel andere bestuurders in het land pleitte hij voor meer investeringen in het ov. „En toen kwam corona en lag alles ineens stil.” Dankzij overheidssteun konden de vervoerders gelukkig door blijven rijden om mensen met essentiële beroepen te vervoeren, maar miljoenen andere reizigers meden het ov en gingen thuiswerken.

Komen reizigers terug?

„Nu corona ‘weg’ is hebben de ov-bedrijven daar nog steeds last van. Veel mensen zijn meerdere dagen thuis blijven werken. Vooral veel forensen blijven weg.” En dat is nou juist de groep waar vervoerders het meest aan verdienen, weet hij. De grote vraag nu is volgens hem: komen die reizigers ooit nog terug? Jaap Bierman, directeur van de Haagse stadsvervoerder HTM, denkt van wel. Ook als veel mensen besluiten thuis te blijven werken, zullen de reizigersaantallen op termijn weer terugkeren naar het oude niveau, verwacht hij.

Tekst gaat verder onder de foto.

De bevolking in steden groeit namelijk nog steeds. „Dat stopt niet door corona. Het is een mondiale trend. Alleen al hier in Den Haag groeit de bevolking naar 600.000 mensen.” Daarnaast neemt volgens hem de duurzaamheidsdrang in Nederland toe. Steeds meer mensen kiezen ervoor om geen auto te nemen, maar er een te delen of te zoeken andere duurzame manieren van vervoer. „We zijn dus heel hoopvol. Ik verwacht dat we een zonnige toekomst tegemoet gaan”, zegt Bierman optimistisch.

Van Asten denkt dat ook, maar het zal volgens hem nog wel even duren voordat de reizigersaantallen weer op het oude niveau zijn. „Omdat we in een dichtbevolkte stad wonen. Alleen al door die forse groei van de stad, krijg je meer mensen in het ov. Bovendien zijn de tram en metro een efficiënte manier van vervoeren. Als we allemaal de auto zouden nemen, zouden we vast komen te staan.” Voor de auto is ook steeds minder plek in de steden.

De vraag hoe het ov er in de toekomst uitziet, kan hij nu niet beantwoorden. „Dat is relatief onbekend.” Wel zal het ov aantrekkelijker moeten worden gemaakt voor meer mensen. Zo zullen er in bepaalde gebieden waar de komende jaren duizenden woningen worden gebouwd, zoals Zuidwest Den Haag en de Binckhorst, snelle lijnen moeten komen zodat reizigers sneller naar hun werk of school kunnen. Die snelle lijnen zou je kunnen combineren met trams of bussen die daar op aansluiten, om mensen naar hun eigen buurt te vervoeren. Het denken over het ov heeft twee jaar lang stilgelegen

„Dat idee bestaat al langer, maar door corona heeft zich dat niet kunnen ontwikkelen. Het denken over het ov heeft twee jaar lang stilgelegen.” Van Asten vindt dat er ook nagedacht moet worden over de kosten. Voor veel bewoners is ov nu nog te duur, weet hij. Als het aan de bestuurder ligt, kunnen reizigers dadelijk snel met één account betalen (via de telefoon of bankpas bijvoorbeeld).



Dan hebben ze geen kosten meer voor de ov-chipkaart. „En zou het niet handig zijn om dat deelvervoer ook in een concessie te stoppen, zodat het elkaar aanvult in plaats van beconcurrert?” De overheid zal de komende jaren ook een belangrijke rol spelen, kondigt hij aan. „Wij investeren hier bijvoorbeeld fors in de kwaliteit van de nieuwe trams en bussen. We krijgen dadelijk echt een mooi ov-netwerk. Dat zal ook meer mensen terug doen keren in het ov.”

Ritten geschrapt

Maar bij reizigersorganisatie Rover zijn ze er nog niet zo gerust op. De belangenorganisatie is bang dat als de huidige overheidssteun stopt, veel ritten geschrapt gaan worden. Zo heeft de Rotterdamse vervoerder RET al laten weten dat zonder steun een kans is op 30 procent minder ov. De vervoerder vreest dat het nog wel even duurt voordat de bezettingsgraad weer terug is op het oude niveau. Vooralsnog lijkt het kabinet echter niet van plan om door te gaan met de steun. De vervoersbedrijven krijgen nog tot 2023 financiële hulp, maar daarna moeten ze het zelf zien te redden.

Dennis Huisman, bijzonder hoogleraar Openbaar Vervoer Optimalisatie aan de Erasmus Universiteit, ziet dat mensen die het ov gebruiken voor recreatieve doeleinden grotendeels terug zijn. Maar veel forensen nog niet. Die hebben in de crisis ontdekt dat ze niet meer elke dag fysiek aanwezig hoeven te zijn op hun werk. Dat zie je nu vooral terug in de spits. „Dat is waarschijnlijk een permanent effect. Dat thuiswerken blijft een of twee dagen in de week.” De hoogleraar ziet het ook bij zijn eigen studenten, die meer zijn gaan kiezen voor digitaal onderwijs.

„Dit betekent dat de inkomsten voor vervoerders lager zijn dan vóór corona. Maar als je hetzelfde product wilt blijven aanbieden, zijn de kosten net zo hoog. En omdat de meeste ov-bedrijven nauwelijks winst maken, slaat dat om in verlies. Op de lange termijn is dat niet haalbaar. Er zijn dus twee mogelijkheden: de subsidie van de overheid gaat omhoog óf ze snijden in het ov-aanbod.” Dat laatste is al op meerdere plekken in Nederland gebeurd. Bij de streekvervoerders is het aanbod nu lager dan voorheen, weet hij. „Dat doet alleen nog niet zoveel pijn omdat er vooral minder wordt gereden op de minder drukke routes.” Maar hoe meer er wordt gesneden, hoe meer de kwaliteit van het ov achteruit gaat. Met als gevolg dat het aantal reizigers nog verder omlaag gaat en vervoerders genoodzaakt zijn om nog verder te snijden. Meer overheidssteun lijkt dan ook de beste optie, aldus Huisman. Niet alleen voor de vervoerders, maar ook voor de overheid die verduurzaming nastreeft. „Niemand wil dat we weer massaal de auto pakken.”

Op de wat langere termijn hoeft dit overigens geen slechte ontwikkeling te zijn, benadrukt Huisman. Zeker in het westen van het land waar je meer economische activiteit hebt en meer mensen een baan hebben. Dat leidt hoe dan ook tot reizigersgroei. „Het aantal reizigers zal zeker weer hoger worden. De kans is zelfs groot dat die hoger wordt dan in 2019.”

Dat mensen meer thuis werken, kan ook positief zijn voor de vervoerders omdat er meer vraag is in de daluren en minder in de spits. „Het zijn vooral de komende jaren die onzeker zijn. Het beste is dat de overheid helpt in de tussentijd. Want als dat niet gebeurt, hebben vervoerders geen andere keus dan te snijden in het aanbod.”