

Opinie

# ‘Vervoerregio Amsterdam, breek concessies van ov open en pak het stuur’

Het coronavirus brengt het ov in de problemen, mede door de commerciële belangen van vervoerders. PvdA'er Arnout van den Bosch wil dat Vervoerregio Amsterdam weer de regie neemt.

**Arnout van den Bosch** 16 juli 2020, 10:50



De pont is een van de onmisbare verbindingen voor Amsterdam. BEELD ANP

Het openbaar vervoer heeft het moeilijk. Door de coronacrisis zijn de reizigersaantallen, en daarmee de inkomsten van de vervoerders, ingestort. Hoewel er de afgelopen weken sprake is van enig herstel, is de verwachting dat het nog jaren kan duren voordat het oude niveau weer is bereikt.

Dit jaar leidt dat nog niet tot problemen; de verliezen worden nu nog grotendeels gecompenseerd door het rijk, maar die regeling houdt 31 december op. Dat lijkt ver weg, maar openbaar vervoer wordt lang van tevoren gepland. De

dienstregeling voor 2021 moet nu eigenlijk al klaar zijn. Hoe het daarna verder moet, is nog onduidelijk.

Het helpt niet dat het openbaar vervoer, behalve de NS en vervoerders in de grote steden zoals het GVB, wordt uitgevoerd door buitenlandse partijen. Zo is vervoerder Connexxion eigendom van de Franse multinational Transdev. Ondanks alle mooie woorden hebben zij uiteindelijk maar één doel: winst maken.

Dat wordt steeds zichtbaarder. Pier Eringa, topman van vervoerder Connexxion, dreigt al te stoppen met rijden als er niet snel honderden miljoenen extra op tafel komen. Dat is nogal wat.

Wanneer Connexxion stopt, zijn de gevolgen enorm, onder andere voor de zuidkant van de metropoolregio Amsterdam. Duizenden mensen zijn elke dag afhankelijk van het busvervoer: om naar school of werk te gaan, maar ook bijvoorbeeld voor een doktersbezoek of voor sociale contacten. Als we op 1 januari de reizigers niet in de kou willen laten staan, moeten we nu in actie komen.

## **Vervoerregio Amsterdam**

Tenzij het Rijk ook in 2021 weer met een volledige compensatie van misgelopen inkomsten komt, en dat is vanwege de hoge bedragen waar het over gaat niet heel waarschijnlijk, moet er bezuinigd worden. Maar hoe dan?

We weten nog niet hoe het verder gaat met het coronavirus en de gevolgen voor het openbaar vervoer. De aantallen reizigers, maar ook de maatregelen om verspreiding van het coronavirus te voorkomen, zoals beschermingsmiddelen voor personeel en de inrichting bussen; alles wat we nu bedenken kan over een paar maanden weer achterhaald zijn. Dat alles vergt niet alleen veel geld, maar ook flexibiliteit. Veel meer flexibiliteit dan waarop het openbaar vervoer nu is ingericht.

In het stad- en streekvervoer wordt gewerkt met concessies die door de overheid, in ons geval de Vervoerregio Amsterdam, worden aanbesteed. Zo'n concessie geeft een marktpartij het recht om het openbaar vervoer in een bepaald gebied te verzorgen op basis van strikte contracteisen en tegen een vaste vergoeding. Die afspraken tussen Vervoerregio en de vervoerders zijn nogal star. Het zijn harde contracten tussen opdrachtgever en opdrachtnemer. De Vervoerregio staat op

afstand: zo lang de vervoerder aan de eisen voldoet, mag men zich maar heel beperkt met de uitvoering van de concessie bemoeien.

## **Winst maken**

Die afstand tussen Vervoerregio en vervoerders maakt het lastig om nu direct op te treden. Eisen dat de vervoerder gewoon zijn werk blijft doen, gaat niet. Door de coronacrisis is er immers sprake van overmacht. Zonder medewerking van de vervoerders lukt het niet. Die medewerking van de vervoerders is waarschijnlijk kostbaar. Heel veel afspraken moeten opengebroken worden. Dat betekent onderhandelen, maar commercieel staat de Vervoerregio daarbij met haar rug tegen de muur. Het dreigement van Eringa zegt al genoeg: er zal veel geld bij moeten. Een commercieel bedrijf moet winst maken, ook nu.

De Vervoerregio moet daarom zelf aan het roer gaan staan. Niet over elke aanpassing opnieuw moeten onderhandelen, maar de concessies openbreken en zelf de uitvoering van het openbaar vervoer aansturen.

Zo kan er direct ingegrepen worden als de omstandigheden veranderen. Bovendien heeft de Vervoerregio dan zelf grip op de kosten. Alleen zo kan geborgd worden dat de dienstregeling en de dienstverlening naar de reizigers op niveau blijven, de positie van werknemers niet onzeker wordt én dat de Vervoerregio niet te veel betaalt. Nu geen afstand houden van het openbaar vervoer.