

Memo van de gedeputeerde

mr. S.M. Otters - Bruijnen

Gedeputeerde Mobiliteit, Organisatie en Europese programma's

Onderwerp

Informatie over urgente OV-vraagstukken aan Provinciale Staten n.a.v. de urgentieconferentie van 16 februari 2023.

Datum

27 februari 2023

Documentnummer

C2312353/5231939

Aan

Provinciale Staten van
Noord-Brabant

Kopie aan

Van

Telefoon

Email

sotters@brabant.nl

Bijlage(n)

1

Geachte Statenleden,

Via deze memo wil ik u graag informeren over een aantal urgente OV-vraagstukken, die onder andere aan de orde zijn geweest tijdens de urgentieconferentie van 16 februari 2023.

Op 16 februari jl. vond een NOVB-conferentie (Nationaal Openbaar Vervoer Beraad) plaats over urgente vraagstukken in het OV. Deze conferentie vond mede op voorspraak vanuit IPO en de Bestuurlijke Adviescommissie Mobiliteit plus (BACM+) plaats en ging over de vraag hoe met de uitdagingen in het OV de komende periode om te gaan als rijk, decentrale overheden en OV-bedrijven. Vanuit de decentrale overheden bestond de bestuurlijke delegatie uit Fleur Gräper - Van Koolwijk (Groningen), Frederik Zevenbergen (Zuid Holland), Jeffrey Keus (Metropoolregio Rotterdam Den Haag) en Melanie van der Horst (Vervoerregio Amsterdam). Hun inbreng was in IPO/DOVA verband afgestemd met de bestuurlijke portefeuillehouders.

Hierbij treft u een korte terugblik aan op de NOVB-conferentie en de aanloop daarnaartoe. Tevens wordt ingegaan op het beoogde vervolg om te komen tot gezamenlijke landsbrede effectieve pakketafspraken en is als bijlage de informatiebrief hierover aan de twee kamer toegevoegd.

1. Aanleiding: waarom behoeft de situatie in het OV urgente aandacht?

Miljoenen reizigers zijn afhankelijk van OV. En eigenlijk alle grote maatschappelijke opgaven vragen om groei van het OV de komende jaren: bereikbaarheid van werkgelegenheid en onderwijs, klimaat en stikstof, wonen, leefbare ruimtelijke ontwikkeling, deelname van iedereen aan de samenleving, energievraagstukken etc. Het OV, dat ondanks grote gezamenlijke inspanningen en bijdragen van alle partijen al veren heeft gelaten tijdens de pandemie, staat echter opnieuw onder zware druk. Door de nawerking van de pandemie (traag reizigersherstel), de stijgende kostprijzen (inflatie, energie) en tekorten aan personeel (vacatures, ziekteverzuim) dreigt verdere afbrokkeling in 2023 en 2024. We kunnen 'geen positie houden' zonder op korte termijn samenhangende maatregelen te nemen voor de urgente OV-vraagstukken. Dit zou de OV-ambities voor 2030 onhaalbaar maken, de herijking van het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer (TBOV40) richting 2030 ten

spijt. Daarom is in NOVB-verband op 16/2/2023 een 'Conferentie Urgente OV-vraagstukken' georganiseerd met als hoofdvraag: "kunnen we in één pakketafpraak het huidige voorzieningenniveau voor reizigers op peil houden, ondanks kostenontwikkelingen, én het OV voor reizigers aantrekkelijker maken en betaalbaar houden, én de personele vraagstukken tot een oplossing brengen?".

Datum

27 februari 2023

2. Voorstel vanuit IPO/DOVA-verband: naar haalbare pakketvoorstellen

Documentnummer

C2312353/5231939

Doel was te komen tot een effectief en gebalanceerd pakket waarin rijk, OV-bedrijven en DO's elk bijdragen in redelijke verhoudingen tot elkaar. In het verband van IPO/DOVA zijn vervolgens via de IPO-BACM+ (portefeuillehouders van alle provincies, Vervoerregio Amsterdam, Metropoolregio Rotterdam Den Haag en OV-bureau Groningen Drenthe) contouren van mogelijke pakketafspraken besproken. Hieruit kwam het beeld dat een pakket als hieronder geschetst effectief en haalbaar zou kunnen zijn.

Het voorzieningenniveau houden we op peil, ondanks de kostenverhogingen, door:

- ook in 2024 extra decentrale middelen beschikbaar te stellen ondanks het afgeschaalde aanbod (bijdrage van gezamenlijk ruim € 150 miljoen, dit betreft begrote middelen en aanvullingen daarop door diverse DO's);
- de vervoerbedrijven te compenseren voor de energieprijzen, zoals ook bij andere nutsbedrijven is afgesproken (rijksbijdrage €100-120 miljoen);
- de indices van BDU (Breda Doeluitkering) en provinciefonds ook vanaf 2024 (vanzelfsprekend) volledig door te voeren;
- waar mogelijk en met behoud van het voorzieningenniveau aanvullende vervoerkundige optimalisaties door te voeren (denk aan optimalisaties tussen aanpalende concessies en door mogelijkheden van flex- en deelvervoer vervoer in beschouwing te nemen);
- alsnog serieus werk te gaan maken met spreiding. Publieke werkgevers willen het goede voorbeeld geven en hun werknemers in staat stellen om gespreid te reizen;
- bijdragen voor studentenvervoer in 2024 niet te korten op basis van (niet representatief) reisgedrag in 2022 en 2023 (dus de huidige herijkingsmeting niet gebruiken voor de SOV-bijdrage 2024);
- in 2024 een begin te maken met een landelijk programma OV-doorstroming, om het tram/busvervoer de komende jaren 10% te versnellen via op doorstroming gerichte verkeersmaatregelen en kleinere investeringen (op basis van 50/50 cofinanciering rijk/regio). Met vervoerders spreken we af dat ontstane exploitatievoordelen vanaf 2025 terugvloeien naar verdere doorstromingsbevordering in het OV (waarmee een soort vliegwiel kan ontstaan).

De aantrekkelijkheid en betaalbaarheid van het OV voor reizigers willen we verhogen door:

- in 2024 een groenabonnement te introduceren naar Duits voorbeeld. De gezamenlijke OV-bedrijven ontwikkelen daartoe een voorstel. Bij een goed voorstel is het rijk bereid hieraan bij te dragen. Door de abonnementen te koppelen aan EMV-betalen (OV-pay) ontstaat hiermee ook een impuls om de huidige OV-chipkaart om te zetten naar EMV-betalen;

- nog dit jaar werk te maken van aangenomen Kamermotie (Van Ginniken) om OV voor werknemers fiscaal gezien net zo gemakkelijk te maken als lease-rijden. Dat kan budgetneutraal;
- de uitvoeringskwaliteit van het OV weer omhoog te brengen. Dat gaan de concessiebeheerders scherper bewaken, hetgeen de concessiehouders begrijpen en accepteren;
- in samenhang met het bovenstaande een publiekscampagne te starten, samen te betalen door de NOVB-partners. De reizigersorganisaties ontwikkelen de komende jaren een inspirerend initiatief: samen op reis naar een vanzelfsprekend OV voor reizigers. In NOVB-verband delen we de kosten.

Datum

27 februari 2023

Documentnummer

C2312353/5231939

De personele vraagstukken in het OV zijn primair een zaak van de OV-bedrijven. Zij staan aan de lat voor personele zaken, voldoende personeel, gezonde chauffeurs, werkplezier, ontwikkelingen in productiviteit etc. Overheden zijn bereid waar dat kan en in hun rol past ondersteuning te bieden. Accepteren van Engels als voertaal in het OV past daar bijvoorbeeld bij. Ook een gesprek over een aanpassingen van de thans toegepaste indices willen we niet op voorhand uit de weg gaan. Maar wel te voeren vanuit feiten en mogelijkheden. Die zetten we om te beginnen samen op een rijtje.

3. NOVB-Conferentie Urgente OV-vraagstukken 16/2/2023: zicht op effectieve pakketafspraken

Tijdens de NOVB-Conferentie Urgente OV-vraagstukken op 16 februari jongstleden bespraken ongeveer 50 deelnemers als eerste het grote maatschappelijk belang van OV en de urgentie van de spelende OV-vraagstukken onder voorzitterschap van Pieter Litjens (directeur CROW). Over de urgentie bestond volledige overeenstemming.

Aanwezig waren de reizigersorganisaties, rijksoverheid (staatssecretaris Heijnen van I&W en ambtelijke vertegenwoordiging vanuit diverse departementen), decentrale overheden en OV-bedrijven. De vakbonden waren ook uitgenodigd, echter uitdrukkelijk niet de cao-onderhandelaars, waarop de bonden helaas hebben besloten af te zien van deelname.

Aan diverse tafels werden vervolgens de voorliggende vraagstukken en mogelijke pakkelementen besproken, waarbij de uitkomsten inhoudelijk in lijn waren met bovengeschetste pakketgedachten. Daarbij kwam tevens een aantal aanvullende mogelijkheden op tafel, bijvoorbeeld rondom het thema spreiding (relatie met mogelijkheden 'dynamic pricing', relatie met aanvullende dalmogelijkheden Studenten OV-kaart). Staatssecretaris Heijnen van I&W gaf in haar bijdrage uitdrukkelijk aan dat zij bereid is in Kabinetverband geld te zoeken bij goede, op tafel komende, gedachten.

Aanwezigen spraken aan het eind van de conferentie naar elkaar uit dat het streven is om het nu voorliggende pakket de komende weken te 'harden' en vervolgens tot collectieve besluitvorming over het daaruit voortkomende pakket te komen.

4. Betekenis voor onze provincie/regio

Vooralsnog zijn geen besluiten genomen over een pakket. Wij houden er echter wel degelijk rekening mee dat een pakket als bovengeschetst de komende periode daadwerkelijk tot stand kan komen. Dan zou met de landelijk te maken afspraken rekening kunnen worden gehouden in de verdere voorbereidingen voor de vervoerplannen 2024. Landelijk uitgangspunt (dus ook geldend voor onze provincie) zal daarbij dan zijn 'positiebehoud': in 2024 een minimaal vergelijkbaar voorzieningenniveau aan 2023. Uiteraard vindt definitieve bekrachtigende besluitvorming hierover per afzonderlijk bevoegd bestuurscollege plaats.

Datum

27 februari 2023

Documentnummer

C2312353/5231939

Concreet zien wij dat dat voor onze concessies zou kunnen betekenen:

- Exploitiemiddelen ook in 2023 en 2024 voor 100% inzetten voor OV; ook als het aanbod nog is afgeschaald; Dit past binnen de begrote OV-middelen.
- Index provinciefonds volledig doorvoeren, daarbij is er op dit moment nog een tekort, omdat de indexering van het provinciefonds niet de volledige kostenstijging van het OV dekt.
- Op basis van de met de vervoerders gemaakte herijkingsafspraken inzet opschalen als reizigersaantallen hier aanleiding toe geven.
- Samen met vervoerder onderzoeken welke vervoerkundige optimalisaties verder nog mogelijk zijn voor zover deze de afgelopen jaren niet al zijn doorgevoerd.
- Aandacht (blijven) vragen voor betere spreiding in het OV via werkgevers- en onderwijsaanpak.
- Optimaliseren diverse doorstromingsprojecten zoals HOV4 Eindhoven, vluchtstrookgebruik A50.
- Scherp (blijven) bewaken van de uitvoeringskwaliteit van het OV. In relatie met het verbeteren van de doorstroming moet een slag hierin gemaakt worden.

In de hoop en verwachting u hiermee voor dit moment voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

mr. S.M. Otters - Bruijnen



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2023/40513

Bijlage(n)
1

Datum 21 februari 2023
Betreft Resultaten van de NOVB-conferentie d.d. 16 februari jl.

Geachte voorzitter,

Uw Kamer is op 31 januari jl. geïnformeerd over het geplande OV-aanbod in 2023 met daarbij een doorkijk naar de bestuurlijke conferentie van het Nationaal OV Beraad (NOVB) op 16 februari¹. Deze conferentie stond in het teken van urgente uitdagingen rondom de beschikbaarheid en betaalbaarheid van ons openbaar vervoer, als duurzame mobiliteitsvorm. Het NOVB had voor de conferentie reizigersorganisaties, vervoersbedrijven, decentrale overheden en ministeries uitgenodigd. Met deze brief informeer ik u over deze bijeenkomst en de gesprekken die daar zijn gevoerd.

Terugblik en uitdagingen OV-sector

We hebben in Nederland toegankelijk, betrouwbaar en betaalbaar openbaar vervoer. We werken in de OV-sector steeds aan verbeteringen voor de reiziger, waarbij het OV onderdeel is van het bredere mobiliteitssysteem. Zo willen we dat Nederlanders een goede reis van deur tot deur kunnen maken, waar het OV onderdeel van is. Mobiliteit maakt banen en activiteiten nationaal en internationaal bereikbaar waardoor mensen kunnen meedoen in de maatschappij. Mobiliteit verbindt nieuwe en bestaande woongebieden en draagt bij aan sociale cohesie. Het openbaar vervoer levert daarbij als duurzame vorm van mobiliteit ook een bijdrage aan de duurzame ambities van het kabinet, zoals t.a.v. stikstof en klimaat.

De pandemie heeft de forse groei van het OV-gebruik vertraagd. Voor de lange termijn wordt nog steeds een verdubbeling van het OV-gebruik verwacht richting 2030 tot 2040. Mede daarom hebben we het OV de afgelopen jaren op peil gehouden met de beschikbaarheidsvergoeding en transitievergoeding van het rijk, de blijvende bijdragen van de decentrale overheden en de inzet van vervoerders en de medewerkers in het OV. Met de beschikbaarheidsvergoeding ontving de OV-sector in totaal €3,6 miljard (2020 – 2022). Voor 2023 is er een gezamenlijk transitievangnet met de decentrale overheden afgesproken, waarbij het ministerie

¹ Kamerbrief 'Derde monitorsrapportage Transitie OV 2023 en doorkijk conferenties en herijking TBOV', 31 januari 2023, kenmerk: 23645-787.

van Infrastructuur en Waterstaat maximaal €150 miljoen beschikbaar stelt voor een transitievergoeding OV 2023. Dit is bovenop de reguliere subsidies uit Rijks- en decentrale middelen ten behoeve van de exploitatie en infrastructuur. Het gezamenlijke vangnet is bedoeld om de transitie naar het "nieuwe normaal" te faciliteren. Voor de periode na 2023 is het noodzakelijk dat de sector een nieuw evenwicht bereikt tussen kosten en inkomsten en daarbij ook creatieve oplossingen zoekt voor het inrichten van het OV-aanbod en het inspelen op veranderde reispatronen na corona.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2023/40513

Uitkomsten bestuurlijke conferentie 16 februari

In het huidige transitiejaar speelt een aantal uitdagingen in de OV-sector waardoor de gezamenlijke wens om het OV-aanbod weer te laten groeien en te verbeteren voor de reizigers onder druk staat. De reizigers(inkomsten) keren minder snel terug dan verwacht en het OV heeft – net als andere sectoren – last van personeelstekorten en fors stijgende kosten voor energie (als gevolg van de oorlog in Oekraïne), personeel en materieel. Tijdens de conferentie zijn gedeelde zorgen uitgesproken over deze problematiek. Vanuit het belang van het OV voor (duurzame) mobiliteit zijn er tijdens de conferentie gesprekken gevoerd over het aantrekkelijker maken van het OV voor de reiziger en de mogelijkheden om de kosten van het OV-systeem te beperken. De impact van het personeelstekort op het aanbod en de kwaliteit was tijdens de conferentie een aandachtspunt. Onderstaand worden verschillende acties toegelicht aan de hand van de thema's: aantrekkelijk OV, kosten bij vervoerders en OV-personeel. De decentrale overheden hebben binnen deze thema's een voorstel gedaan voor een samenhangend pakket aan maatregelen, de vervoerders deden suggesties voor innovatieve maatregelen. Afgesproken is om samen aan de slag te gaan en de maatregelen verder uit te werken. Reizigersvereniging Rover heeft daarbij op de conferentie het initiatief genomen om te komen tot een taskforce die het brede maatschappelijke perspectief moet gaan aanjagen. We bespreken dit verder in het NOVB.

Aantrekkelijk OV voor de reizigers

De eerste stap is om de 'basis op orde' te houden, te denken aan de kwaliteit van het openbaar vervoer en de omvang van de dienstregeling. Tijdens de conferentie is besproken welke mogelijkheden er zijn om reizigersinkomsten versneld te laten herstellen. Ik heb de vervoerders gevraagd een voorstel te ontwikkelen voor een landelijk ticket waarbij een (tijdelijk) verlaagd tarief extra reizigers moet winnen en een impuls te bieden voor het OV-gebruik. De verwachting is dat de kosten voor een dergelijk ticket voor vervoerders en overheden hoog zijn, om deze voldoende aantrekkelijk te laten zijn voor de reiziger. Waarbij belangrijk is te noemen dat de financiële ruimte beperkt is. De vervoerders doen het voorstel naast de reeds bestaande inzet en campagnes om reizigers terug te winnen voor het OV. Zo kijken de vervoerders ook naar andere, nieuwe tickets die inspelen op de veranderde reispatronen na de pandemie. Het nieuwe betaalsysteem OV-pay geeft daarbij extra mogelijkheden. Vervoerders gaan daarnaast gezamenlijk mogelijke verbeterpunten inventariseren ten aanzien van studentenreisproduct en zullen deze betrekken in de gesprekken met het ministerie van Onderwijs Cultuur en Wetenschap.

Naar aanleiding van de motie De Jong en Van Ginneken² zijn de fiscale regels met betrekking tot het OV geanalyseerd en hebben er al gesprekken plaatsgevonden met sociale partners. Hieruit komt de wens om de fiscale regels te stroomlijnen. Hierover vindt op korte termijn nader overleg plaats tussen het ministerie van Financiën, de OV-sector en mijn ministerie. Het ministerie van Financiën verwacht uw Kamer voor 1 april te informeren over de uitkomsten, conform de motie.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2023/40513

Tijdens de conferentie is daarnaast afgesproken te streven naar een verbeterde doorstroom voor de bus en de tram. Met versnellingsmaatregelen en vermindering van verstoringen tijdens de reis kunnen dienstregelingen worden geoptimaliseerd, reizigers sneller aankomen op de bestemming en kostenstijgingen door vertragingen worden voorkomen, dit voornemen wordt in het NOVB nader uitgewerkt. Verder gaan de regionale vervoerders en NS inventariseren waar verdere optimalisaties tussen verschillende concessiegebieden mogelijk zijn, voor het comfort voor de reiziger en een effectieve inzet van personeel en materieel. Hierbij wordt ook gekeken naar de samenhang tussen OV en doelgroepenvervoer, waar de gemeentes verantwoordelijk voor zijn.

Kosten bij vervoerders

Het OV-systeem is qua omvang van personeel en materieel op dit moment ingericht op de piekmomenten van de spits. Het beter spreiden van de reizigers over de dag en de verschillende dagen van de week voorkomt drukte en leidt uiteindelijk tot lagere kosten bij vervoerders. Daarom wordt er gestreefd naar afspraken tussen (publieke) werkgevers en onderwijsinstellingen die het OV-gebruik en reizen buiten de spits actief stimuleren. Vervoerders springen hierop in door voorstellen voor tariefdifferentiatie te ontwikkelen om zo ook de spreiding van het OV-gebruik over de dag te stimuleren. Ik moedig dit uiteraard van harte aan. Tijdens de conferentie is ook de mogelijkheid besproken om binnen concessiegebieden OV en andere stromen van (kleinschalig) vervoer meer op elkaar af te stemmen zodat reizigers flexibeler bediend kunnen worden en kosten kunnen worden bespaard. In een aantal regio's van Nederland is het een uitdaging om het 'klassieke' collectief openbaar vervoer, met name de bus, betaalbaar en toekomstbestendig te houden. Er is daarom steeds meer behoefte aan flexibele concepten van vervoer. Om de kwaliteit te behouden en de kosten voor de overheden en de reizigers beheersbaar te houden, is het belangrijk om bestaande vervoersystemen op elkaar af te stemmen. Uitgangspunt is daarbij: niet meer naast elkaar, maar met elkaar samen. Om de kosten terug te dringen worden op regionaal niveau de mogelijkheden onderzocht voor het terugleveren van energie of het openstellen van laadinfrastructuur tijdens daluren.

Er is tijdens de conferentie ook gesproken over de indexaties van middelen die het rijk beschikbaar stelt voor de decentrale overheden, waaronder de middelen voor het openbaar vervoer. De sector heeft aangegeven dat de indexaties van deze inkomstenbronnen lager zijn dan de huidige kostenstijgingen. De concessie verlenende decentrale overheden hebben gevraagd om een volledige indexering van de BDU Verkeer en Vervoer in de periode 2023-2030 als bijdrage in de kostenstijgingen van de sector. Ik ga met dit signaal op korte termijn aan de slag.

² Motie van de leden Romke de Jong en Van Ginneken over werkgevers beter faciliteren om hun werknemers ov-abonnementen te verstrekken, 10 november 2022, kenmerk: 2022D46540

U wordt hierover geïnformeerd via het reguliere begrotingsproces. Ik geef momenteel ook uitvoering aan de motie Bouchallikh en De Hoop door met de sector in kaart te brengen welke impact de energiecrisis heeft op het openbaar vervoer en over de eventuele mogelijkheden die het kabinet ziet voor compensatie van hoge energielasten³. De impact van de energielast en de lopende inventarisatie is besproken tijdens de conferentie.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2023/40513

OV-personeel

In het licht van de personeelstekorten en recente stakingen is het van belang in te zetten op extra personeel voor de gehele OV-sector. Vervoerders onderstrepen dit belang en bespreken met elkaar hoe zij voldoende personeel kunnen aantrekken om voor de reiziger een volwaardige dienstregelingen te kunnen rijden. Om de wervingspoule te verbreden is het voor vervoerders sinds kort mogelijk om Engelssprekend personeel aan te nemen. Vervoerders zullen in 2023 zorgdragen dat het OV ook is ingericht op Engelssprekend personeel voor de inzetbaarheid van dit personeel.

Verder hecht ik er waarde aan te benoemen dat naast vertegenwoordigers van de reizigersorganisaties, ook vertegenwoordigers van de werknemers waren uitgenodigd voor de conferentie. Ook met hen had ik tijdens de conferentie graag het gesprek gevoerd over verbeteringen van ons openbaar vervoer. Tegelijk lopen er op dit moment onderhandelingen tussen de werkgevers in het streekvervoer en de vakbonden over een nieuwe cao. Om het gesprek over de cao - onderhandelingen en de thematiek van de conferentie niet te vermengen hebben de vakbonden niet deelgenomen. Uiteraard hoop ik dat de werkgevers en de (vertegenwoordigers van) werknemers snel tot goede afspraken komen en snel een nieuwe CAO wordt afgesloten.

Tot slot

Op de conferentie hebben alle partijen hun vertrouwen uitgesproken in de kracht van het Nederlandse openbaar vervoer en de mooie toekomst daarvan. Er heeft een open gesprek plaatsgevonden over de actuele uitdagingen in het OV en de oplossingen die nodig zijn om die toekomst te bereiken. De OV-sector ziet veel kansen om het OV haar vitale rol als duurzame mobiliteitsvorm op de lange termijn te kunnen laten voortzetten. Aan de hand van de uitkomsten van de conferentie wordt in de komende maanden verder gesproken. Er is met de deelnemers van de conferentie dan ook afgesproken op korte termijn opnieuw bij elkaar te komen en de oplossingen verder uit te werken.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. V.L.W.A. Heijnen

³ Motie van de leden Bouchallikh en De Hoop over in gesprek gaan met de ov -bedrijven om de consequenties van de energiecrisis in kaart te brengen, 6 december 2022, kenmerk: 2022D51319