

**Onderwerp**

NOVB-conferentie Urgente OV-vraagstukken

Kern mededeling:

Op 16 februari jl. hield het NOVB (NOVB = Nationaal Openbaar Vervoer Beraad) een conferentie over urgente vraagstukken in het openbaar vervoer (OV). Aanleiding is dat het OV onder druk staat door traag reizigersherstel (na corona), stijgende kostprijzen en tekort aan personeel. Op deze conferentie zijn voorstellen besproken om het OV-voorzieningenniveau op peil te houden ondanks kostenverhogingen, en het OV aantrekkelijk en betaalbaar te houden voor de reizigers, en personele vraagstukken tot een oplossing brengen. Besloten is om in de komende weken de voorstellen verder uit te werken en tot besluitvorming te komen.

Mededeling:

De NOVB-conferentie is mede op voorspraak van de provincies en vervoerregio's georganiseerd. De centrale vraag is hoe als rijk, decentrale OV-autoriteiten (DO's) en OV-bedrijven om te gaan met de uitdagingen in het OV in de komende periode. Vanuit de decentrale overheden bestond de bestuurlijke delegatie uit Fleur Gräper – Van Koolwijk (Groningen), Frederik Zevenbergen (Zuid Holland), Jeffrey Keus (MRDH) en Melanie van der Horst (VRA). Hun inbreng was in IPO/DOVA¹ verband afgestemd met de bestuurlijke portefeuillehouders (het overleg IPO-BAC Mobiliteit+ van 13 februari 2023²).

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

Miljoenen reizigers in Nederland 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 en energievraagstukken. 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 afgesproken herijking van het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer (TBOV40) richting 2030 ten spijt. Daarom is in NOVB-verband een 'Conferentie Urgente OV-vraagstukken' georganiseerd met als hoofdvraag: "kunnen we in één pakketafpraak het huidige voorzieningenniveau voor reizigers op peil houden, ondanks kostenontwikkelingen, en het OV voor reizigers aantrekkelijker maken en betaalbaar houden, en de personele vraagstukken tot een oplossing brengen?".

2. Voorbereiding in IPO/DOVA-verband: naar haalbare pakketvoorstellen

Doel was te komen tot een effectief pakket en een pakket in balans (rijk, OV-bedrijven en DO's zouden elk moeten bijdragen in redelijke verhoudingen tot elkaar). In het verband van IPO/DOVA zijn vervolgens via de IPO-BAC Mobiliteit+

Registratienummer

3082176

Datum

20 februari 2023

Afdeling/Bureau

SENB

Openbaarheid**Openbaar****Portefeuillehouder****Reus, J. de****Ter kennisname aan PS en
burgerleden**

¹ IPO: Interprovinciaal Overleg; behartigt de belangen van de twaalf provincies in Den Haag en Brussel.

DOVA: Decentrale OV Autoriteiten, binnen DOVA werken decentrale OV-autoriteiten samen aan verbeteringen in het OV.

² Overleg IPO-BAC Mobiliteit+ is overleg van portefeuillehouders van alle provincies, Vervoerregio Amsterdam, Metropoolregio Rotterdam Den Haag en OV-bureau Groningen Drenthe.

contouren van mogelijke pakketafspraken besproken en daaruit zijn de volgende suggesties aan de orde gekomen:

Het op peil houden van het voorzieningenniveau, 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 ongeveer € 100-120 miljoen);
- de indices van BDU 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 gaan maken met spreiding. Publieke werkgevers willen het goede voorbeeld geven en hun werknemers in staat stellen om gespreid (buiten de spits) te reizen;
- bijdragen vanuit het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap 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 af te spreken dat de ontstane exploitatievoordelen vanaf 2025 terugvloeien naar verdere doorstromingsbevordering in het OV (waarmee een soort vliegwielen kan ontstaan).

De aantrekkelijkheid en betaalbaarheid van het OV voor reizigers 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 het programma OVpay (in- en uitchecken met de bankpas) ontstaat hiermee ook een impuls om de huidige OV-chipkaart om te zetten naar de bankpas (dit kan ook via de bank-app op de mobiele telefoon);
- nog dit jaar werk te maken van de aangenomen Kamermotie³ (De Jong - Van Ginniken) om OV voor werknemers fiscaal gezien net zo gemakkelijk te maken als lease-rijden. Dat kan budget-neutraal;
- de uitvoeringskwaliteit (o.a. punctualiteit, rituitval) 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*.

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 tweede voertaal in het OV past daar bijvoorbeeld bij. Ook een gesprek over een aanpassing van de nu toegepaste indices willen de DO's niet op voorhand uit te weg gaan. Maar wel te voeren vanuit feiten en mogelijkheden.

3. NOVB-Conferentie Urgente OV-vraagstukken: zicht op effectieve pakketafspraken

Op 16 februari jl. vond de conferentie Urgente OV-vraagstukken plaats. Ongeveer 50 deelnemers bespraken als eerste het grote maatschappelijk belang van OV, en de urgentie van de spelende

³ [Motie 36 202](#): Wijziging van enkele belastingwetten en enige andere wetten (Belastingplan 2023)

Mededeling

Bladnummer

3

Registratienummer

3082176

OV-vraagstukken onder voorzitterschap van Pieter Litjens (directeur CROW). Daarover bestond volledige overeenstemming.

Aanwezig waren de reizigersorganisaties, rijksoverheid (staatssecretaris Vivianne 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 pakketelementen besproken, waarbij de uitkomsten inhoudelijk in lijn waren met bovengeschetste pakketgedachten. Daarbij kwam ook een aantal aanvullende mogelijkheden op tafel, bijvoorbeeld rond het thema spreiding (relatie met mogelijkheden 'dynamic pricing', relatie met aanvullende dalmogelijkheden SOV-kaart). Staatssecretaris Vivianne Heijnen 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. Het voorliggende pakket vraagt een financiële inspanning van alle partijen, vooral van het rijk. De komende tijd moet blijken of de staatssecretaris hiervoor de middelen kan vrijmaken.

4. Betekenis voor provincie Flevoland

Vooralsnog zijn geen besluiten genomen over een pakket. Gedeputeerde Staten houden er echter wel degelijk rekening mee dat een pakket als bovengeschetst de komende periode daadwerkelijk tot stand kan komen. Dit betekent dat ook Flevoland, in relatie tot andere DO's, als kleine concessieverlener op bescheidener schaal, financieel gaat bijdragen aan een publiekscampagne en doorstromingsmaatregelen. In het Programma Mobiliteit en Ruimte zijn deze extra kosten echter niet voorzien.

Daarnaast start de concessie IJssel-Vecht 2023-2035 in december dit jaar. Het landelijke uitgangspunt van een gelijk voorzieningenniveau in 2024 is vanwege het positieve aanbestedingsresultaat voor deze concessie niet aan de orde. De offerte van EBS zorgt immers voor een aantal verbeteringen ten opzichte van het huidige aanbod. Randvoorwaarde is wel dat de reizigersinkomsten op 90% van 2019 zijn (geïndexeerd naar 2024). Dat is nu nog niet het geval; deze bedragen ca 85% ten opzichte van 2019.

Definitieve bekrachtigende besluitvorming over de landelijke afspraken vindt per afzonderlijk bevoegd bestuurscollege plaats.

Bijlagen

Naam bijlage:	eDocs nummer:	Openbaar in de zin van de Woo (ja/nee aangeven)