



Onderwerp

Afronding traject 'Landelijk spelende urgente OV-vraagstukken'

Kern mededeling:

Op 19 april jl. bleek dat het Rijk geen extra financiële middelen beschikbaar stelt voor maatregelen in het regionale openbaar vervoer (OV) om de tekorten op te vangen en de prijsstijgingen voor reizigers te dempen. Helaas is daarom de 'Urgentieconferentie' zonder de beoogde resultaten afgesloten.

Mededeling:

Op 20 februari jl. hebben Gedeputeerde Staten u geïnformeerd over de NOVB¹-conferentie Urgente OV-vraagstukken (zie bijlage #3114285). Het Rijk, de decentrale OV-autoriteiten² en de vervoerbedrijven wilden afspraken maken over een samenhangend pakket maatregelen om het OV betaalbaar te houden voor alle partijen en het gebruik weer te stimuleren. De toon was toen nog hoopvol. Inhoudelijk zijn partijen het eens over de maatregelen.

Helaas zijn op 19 april jl. in het Nationaal OV-beraad NOVB geen landelijke afspraken gemaakt om de spelende urgente vraagstukken in het OV in 2023 en 2024 tegemoet te treden. Het Rijk gaf aan geen extra financiële middelen beschikbaar te stellen. Hiermee is een gezamenlijke inspanning die eind 2022 is ingezet en op 16 februari jl. leidde tot een gezamenlijke 'Urgentieconferentie OV' zonder de beoogde resultaten afgesloten.

In het BAC+ mobiliteit³ van 21 april jl. is hier met zorg en teleurstelling op gereageerd. Goed OV is immers onmisbaar voor onze samenleving. Voor woningbouw, voor kansengelijkheid, voor klimaatdoelen en voor werkgelegenheid, voor sociale contacten, voor ontplooiing en voor de leefbaarheid in het algemeen. Het stabiliseren en laten herstellen van het OV is in deze opgaven cruciaal.

De betaalbaarheid van het openbaar vervoer voor decentrale OV-autoriteiten en reizigers zal als gevolg van de grote kostenstijgingen steeds verder onder druk komen te staan.

In de bijlage staat een verdere toelichting op het traject van de urgentieconferentie.

Situatie Flevoland (exclusief Almere)

Gemeente Almere heeft van de provincie een delegatie ontvangen om zelf het OV aan te besteden en te beheren. De gemeente ontvangt hiervoor een eigen budget en voert zelfstandig OV-beleid ook als het gaat om het herstel van het OV na Corona.

Registratienummer

3114796

Datum

16 mei 2023

Afdeling/Bureau

SENB

Openbaarheid

Openbaar

Portefeuillehouder

Reus, J. de

Ter kennisname aan PS en

burgerleden

¹ In het NOVB overleggen de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, vertegenwoordigers van provincies, stads- en vervoerregio's, vertegenwoordigers van de OV-bedrijven en vertegenwoordigers van Consumentenorganisaties over landelijke dossiers inzake OV-concessies en het voorzieningenniveau en de betaalbaarheid van het OV voor reizigers.

² vervoersautoriteit is een overheid die verantwoordelijk is voor het stads- en streekvervoer in het betreffende gebied.

³ De BACM+ (Bestuurlijke Advies Commissie Mobiliteit + Stadsregio's) is onderdeel van de IPO-structuur, waarin de bestuurlijke portefeuillehouders van de provincies, MRDH en VRA bijeen komen en tot gezamenlijke standpunten komen als het gaat om mobiliteitsvraagstukken.

Mededeling

Bladnummer

2

Registratienummer

3114796

Dankzij de beschikbaarheidsvergoedingen van het Rijk tijdens de coronapandemie was het gelukkig op een aantal kleine maatregelen na in het overige deel van Flevoland niet nodig om te bezuinigen op het OV.

Met ingang van december 2023 start in Flevoland (met uitzondering van gemeente Almere) de nieuwe concessie IJssel-Vecht 2023-2035, gereden door vervoerder EBS. Voor deze concessie zijn ook de provincies Gelderland en Overijssel opdrachtgever. Er komen een aantal verbeteringen voor de reizigers:

- nieuwe rechtstreekse buslijnen Urk-Lelystad en Urk-Nagele-Kampen;
- het OV-aanbod tussen Zeewolde en Almere verbetert op werkdagen in de daluren en 's avonds;
- in Dronten wordt de slecht renderende stadsdienst vervangen door een buurtbus die zorgt voor een betere oppervlakte ontsluiting;
- aantal buslijnen gaat rijden onder de formule 'snelRRReis': deze formule moet het OV aantrekkelijker positioneren t.o.v. de auto.

Ondanks dat de pandemie al weer even achter ons ligt blijven de reizigersaantallen ook in Flevoland nog met ongeveer 20% achter ten opzichte van 2019. De recente stakingen dragen ook niet bij aan het vertrouwen van de reiziger. Vooralsnog verwachten Gedeputeerde Staten voldoende financiële middelen te hebben om het aanbod van EBS te kunnen betalen. Er staat nog een geormerkt bedrag (€ 2,25 mio) in de brede bestemmingsreserve om de gevolgen van de coronapandemie op de reizigersopbrengsten tot en met 2023 op te vangen. Via de zomernota zal een voorstel komen aan Provinciale Staten om dit bedrag ook in 2024 en 2025 te mogen aanwenden.

Groot risico voor Flevoland is een eventueel besluit van het ministerie van OC&W om de bijdrage voor de studentenkaart te verlagen. Dit is een grote inkomstenbron voor onze concessies.

Bijlagen

Naam bijlage:	eDocs nummer:	Openbaar in de zin van de Woo (ja/nee aangeven)
Bijlage 1 bij PS mededeling Afronding traject 'Landelijk spelende urgente OV-vraagstukken'	3114285	Ja
Statenmededeling: NOVB-conferentie Urgente OV-vraagstukken	3082176	ja

Helaas zijn er in het Nationaal OV-beraad NOVB¹ van 19 april jl. geen landelijke afspraken tot stand gekomen om de urgente vraagstukken in het OV in 2023 en 2024 tegemoet te treden. Hiermee is een gezamenlijke inspanning die eind 2022 is begonnen en op 16 februari jl. leidde tot een gezamenlijke 'Urgentieconferentie OV' zonder de beoogde resultaten afgesloten.

Geen NOVB-afspraken voor urgente OV-vraagstukken

De partijen wilden afspraken maken over een samenhangend maatregelenpakket met o.a. een energiecompensatie voor OV-vervoerbedrijven en een aantrekkelijk abonnement voor reizigers. Met dit pakket zou het OV-aanbod (het voorzieningenniveau) en de betaalbaarheid van het OV voor reizigers in 2023 en 2024 stabiliseren. Om vervolgens weer in te zetten op groei richting 2030 en verder.

Partijen delen het besef dat een goed OV-aanbod niet alleen belangrijk is voor miljoenen individuele reizigers (leerlingen, studenten, forenzen, zorgbehoevenden, recreanten etc.), maar ook voor het bereiken van doelstellingen in grote maatschappelijke opgaven als woningbouwopgave, klimaat- en energietransitie en bereikbaarheid voor iedereen.

Op 19 april jl. werd in het NOVB duidelijk dat het Rijk voor 2023 en 2024 geen aanvullende rijksmiddelen beschikbaar stelt om de kostenstijgingen en de daardoor ook stijgende OV-tarieven te dempen en om achterblijvende reizigersopbrengsten op te vangen. Het blijft bij de Transitie Vergoeding OV 2023 van in totaal € 150 miljoen.

Daardoor zijn er geen afspraken gemaakt om het maatregelenpakket uit te voeren. Hierdoor komen voorzieningenniveau en betaalbaarheid van het OV de komende periode op veel plekken in het land verder onder druk te staan.

Gezamenlijke vervolgsafspraken in NOVB-verband en onderling

Rijk, decentrale overheden en vervoerders zullen de komende periode in NOVB-verband samen blijven zoeken naar mogelijkheden om het OV te behoeden voor verdere verslechtering. De partijen beseffen overigens dat deze maatregelen dan te beperkt en te laat zullen zijn om het tij volledig te keren.

De decentrale OV-autoriteiten hebben zich op 21 april jl. in de zogeheten BACM+² (IPO³ en Samenwerkingsverband DOVA⁴) beraden op de ontstane situatie.

¹ In het NOVB overleggen de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, vertegenwoordigers van provincies, stads- en vervoerregio's, vertegenwoordigers van de OV-bedrijven en vertegenwoordigers van Consumentenorganisaties over landelijke dossiers inzake OV-concessies en het voorzieningenniveau en de betaalbaarheid van het OV voor reizigers.

² De BACM+ (Bestuurlijke Advies Commissie Mobiliteit + Stadsregio's) is onderdeel van de IPO-structuur, waarin de bestuurlijke portefeuillehouders van de provincies, MRDH en VRA bijeen komen en tot gezamenlijke standpunten komen als het gaat om mobiliteitsvraagstukken.

³ Het IPO (Interprovinciaal Overleg) behartigt de belangen van de twaalf provincies in Den Haag en Brussel. Ook is het IPO het platform van de provincies voor kennisuitwisseling.

⁴ In Samenwerkingsverband DOVA (Decentrale OV-autoriteiten) werken de Vervoerregio Amsterdam (VRA), de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), de twaalf provincies en OV-bureau Groningen Drenthe (gezamenlijk: de Decentrale OV-Autoriteiten) samen op het gebied van openbaar vervoer als het gaat om beleidsafstemming, data en kennisuitwisseling.

Daar is vastgesteld dat het gezamenlijk ingebrachte commitment richting ‘NOVB-urgentie-afspraken’ om het voorzieningenniveau 2024 vergelijkbaar te houden aan 2023 niet meer van toepassing kan zijn. Het pakket slaagt alleen met bijdragen van alle drie de betrokken partijen. Daarom moeten nu per concessie keuzen worden gemaakt. Voor een aantal concessies zijn al forse bezuinigingen aangekondigd.

Afgesproken is de komende tijd gezamenlijk de lobby door te zetten. Provincies zullen gezamenlijk een beroep op het hele Kabinet blijven doen om het Nederlandse OV overeind te houden. Goed OV is immers onmisbaar voor onze samenleving.

Ook is besloten om een aantal van de eerder aangeboden toezeggingen door te zetten, ondanks het niet tot stand komen van landelijke afspraken in NOVB-verband:

- de bereidheid om op basis van feiten in gesprek te gaan met de concessiehouders in stads- en streekvervoer voor wat betreft de indices LBI (Landelijke Bijdrage Index – de index voor de subsidie aan de vervoerbedrijven) en LTI (Landelijke Tarieven Index – de index voor de reizigerstarieven), de vervoerders willen graag de methodiek wijzigen omdat zij vinden dat de kostenstijgingen onvoldoende doorwerken in de afgesproken methodiek van indexeren;
- de bereidheid Engels als 2^e voertaal in het OV te accepteren, m.n. voor buschauffeurs om daarmee het tekort aan personeel beter te kunnen opvangen;
- de bereidheid om in aanloop naar de dienstregeling 2024 te zoeken naar verdere vervoerkundige optimalisaties, met name tussen aanpalende concessies, en hierover in samenspraak met de concessiehouders tot besluiten te komen. NB: in Flevoland valt hier geen winst meer te behalen, in de nieuwe concessie IJssel-Vecht 2023-2035 heeft EBS al optimalisaties doorgevoerd.
- de bereidheid onze tariefbevoegdheden te benutten om eventuele goede gezamenlijke tariefproductvoorstellen van de OV-bedrijven in 2024 te realiseren (‘groenticket-achtig’).

De bestuurders hebben in IPO/DOVA-verband besloten om gezamenlijk ambtelijk te verkennen of de effecten van de hoge kostenstijgingen voor reizigers (in 2023 met 7,24% en naar verwachting in 2024 met ruim 10%) verzacht kunnen worden.



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-voorzieningsniveau op peil te houden ondanks kostenverhogingen, èn het OV aantrekkelijk en betaalbaar te houden voor de reizigers, èn 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 voorzieningsniveau voor reizigers op peil houden, ondanks kostenontwikkelingen, èn het OV voor reizigers aantrekkelijker maken en betaalbaar houden, èn 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.

Mededeling

Bladnummer

2

Registratienummer

3082176

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 budgetneutraal;
- 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 pakkelementen 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)