

Vergaderjaar 2022–2023

**23 645**

**Openbaar vervoer**

**Nr. 788**

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 februari 2023

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 februari<sup>1</sup>. 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 mobiliteitsstelsel. 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

<sup>1</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 787.

miljard (2020 – 2022). Voor 2023 is er een gezamenlijk transitievangnet met de decentrale overheden afgesproken, waarbij het Ministerie 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.

### **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 van de leden Romke de Jong en Van Ginneken<sup>2</sup> 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.

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. U wordt hierover geïnformeerd via het reguliere begrotingsproces. Ik geef momenteel ook uitvoering aan de motie van het lid 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

---

<sup>2</sup> Kamerstuk 36 202, nr. 103.

het kabinet ziet voor compensatie van hoge energielasten<sup>3</sup>. De impact van de energielast en de lopende inventarisatie is besproken tijdens de conferentie.

### 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 vervoeren 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.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
V.L.W.A. Heijnen

---

<sup>3</sup> Kamerstuk 36 200 XVI, nr. 64.