

Aan: Staatssecretaris mw. Van Veldhoven (I&W) / Kabinet  
 Van: Leden Nationaal Openbaar Vervoer Beraad NOVB  
 (OV-bedrijven, decentrale OV-overheden)  
 Betreft: Richtinggevend advies opschaling OV irt 'afschalen corona maatregelen'  
 Datum: 1 mei 2020

Geachte mw. Van Veldhoven,

In vervolg op ons constructieve overleg in het NOVB van 30 april 2020 ontvangt u hierbij ter bevestiging onze gisteren gedeelde richtinggevend adviezen inzake mogelijkheden die wij zien om het OV de komende tijd stap voor stap op te schalen en de faciliterende voorwaarden die daarvoor ons inziens van rijkswege ingevuld dienen te worden. Wij hopen voortvarend met u verder te werken aan een 'intelligente open-up' van de samenleving waarin verantwoord openbaar vervoer cruciaal is.

### **Gedeelde beelden: OV houdt NL in beweging**

Wij hebben in het NOVB geconstateerd dat wij een gedeeld beeld hebben van de positie van het openbaar vervoer waar het gaat om het gefaseerd weer op gang brengen van de samenleving. OV speelt daarin een cruciale rol. Zonder voldoende beschikbaar OV kunnen vele werknemers in de vitale sectoren hun werk niet bereiken, kunnen scholieren niet naar school, studenten niet naar hun onderwijsinstelling en vele andere noodzakelijke verplaatsingen niet worden gemaakt. Cruciaal is daartoe een goed georganiseerde OV-sector en structureel betrokken en gemotiveerd personeel. En een OV-sector en medewerkers die ook een lange-termijn-perspectief ervaren.

Dit geldt - zij het op meer beperkte schaal - ook al in de huidige periode van corona maatregelen. De OV-sector is door het Kabinet terecht benoemd als één van de vitale sectoren in de samenleving en heeft daarom (op vele manieren ondersteund door de concessieverleners, bv. door doorlopende subsidies en bevoorschotting bij regionale concessies) voortdurend een ruim aanbod in stand gehouden, voor noodzakelijke reizen, waarbij reizigers meestal ook voldoende ruimte hebben ten opzichte van elkaar.

Tegelijk zien we momenteel ook al de 'beperkingen en uitwassen' van het huidige regime, bv:

- we komen inhoudelijk voor moeilijke vragen te staan met betrekking tot de basisdienstregeling;
- we hebben sociale onveiligheid en handhavingsproblemen zien ontstaan in treinen, trams, metro's en bussen, op stations en bij haltes (vaak ook door onduidelijkheden in regelgeving);
- we hebben gemerkt hoe snel met een strikt 1,5m regime capaciteitsgrenzen bereikt zijn (de capaciteitsgrenzen zijn nu al zo ongeveer bereikt), en
- we hebben scherp in beeld gekregen hoe verlieslatend OV (ca 90% vraaguitval) is als er vrijwel geen reizigers mee gaan en dus veel inkomsten wegvallen. Kosten zijn hoog en de bezettingsgraad laag.

NB. Overigens hebben wij in het NOVB geconstateerd dat de Waddenveren met vergelijkbare vraagstukken zijn geconfronteerd, en thans ook voor vergelijkbare vraagstukken staan.

### **Verantwoorde opschaling, waarbij OV logische keuze blijft voor de reiziger**

Wij hebben samen verder geconstateerd dat opschaling van het OV in de zin van meer beschikbaar komende capaciteit een noodzakelijk element is om de samenleving stap voor stap weer uit de intelligente lock-down te halen. De mate en manier van opschaling vormen in alle opzichten belangrijke keuzen, en zwaar punt van beraadslaging in het NOVB. Daarbij vormen beschikbare

financiële middelen een cruciale factor, aangezien opschaling van beschikbare capaciteit voor een beperkt aantal extra reizigers de ontstane maandelijkse tekorten bij de OV-bedrijven van plm €200 miljoen per maand alleen maar zal doen toenemen. (De omvang van het totale tekort over 2020 ligt voor het stads- en streekvervoer waarschijnlijk tussen €0,75 -1,0 miljard en voor NS rond €1,0 miljard met +/-scenario's).

Daarnaast hebben wij het gedeelde beeld dat oplossingen die we voor de komende periode kiezen voldoende toekomstvastheid moeten hebben, voor de samenleving, voor reizigers en ook voor de lange termijn draagkracht en aantrekkelijkheid van het OV-systeem als geheel. Jarenlang ongekende filedruk door extra autogebruik is geen oplossing. En OV blijft een instrument dat bijdraagt aan de ruimtelijk-economisch gewenste ontwikkelingen.

### **Randvoorwaardelijke adviezen voor verantwoorde opschaling OV vanaf plm 1/6/20**

In het licht van het bovenstaande, en om maximaal constructief mee te denken over de vraag op welke wijze het OV ook de komende tijd haar faciliterende rol ten behoeve van een weer opstartende samenleving in kan vullen geven wij u graag de volgende punten in overweging (opgeschreven in termen van randvoorwaardelijke adviezen). Daarbij is er niet één maatregel noodzakelijk, maar een samenhangend pakket aan maatregelen, voorbeelden hiervan zien wij ook elders in Europa. Ons inziens kan verantwoorde opschaling van het OV alleen plaats hebben vanuit een aantal duidelijke keuzen van het Kabinet:

1. Een volledig strikt regime van 1,5m is voor het OV onwerkbaar om haar faciliterende rol voor de samenleving in de komende maanden tot eind 2020 passend in te kunnen vullen (bij een strikt 1,5-regime is de maximale capaciteit van de OV-voertuigen simpelweg ontoereikend voor de verwachte, groeiende vraag naar OV met alle gevolgen van dien).
2. Een heldere Kabinetsboodschap inzake beoogde en niet beoogde reizigers in de achtereenvolgende fasen van de opstartperiode, die nooit strikter mag zijn dan het huidige regime, en gekoppeld is aan een eenduidige lijn voor wat betreft het gewenste gedrag van rijdend personeel en handhavers.
3. Een heldere Kabinetsboodschap met betrekking tot het gebruik van beschermingsmiddelen in het openbaar vervoer, voor personeel en reizigers - die ons inziens gezien ook buitenlandse voorbeelden en inzichten eigenlijk niet anders kan zijn dan een pakket aan maatregelen, waar een verplicht gebruik van mondkapjes, gelaatbescherming en eventueel aanvullende beschermingsmiddelen onderdeel van uitmaken. Als OV-sector zullen we uiteraard werken aan goede en duidelijke instructies voor looproutes en gebruik van vervoersmiddelen En hierbij hoort ook het mogelijk maken van goede instructies en learning programma's hoe deze beschermingsmiddelen te gebruiken en goede afvalverzameling, etc.
4. OV personeel ook plaatsen op de "voorranglijst" voor testen op Covid-19.
5. Volledige voorafgaande duidelijkheid over de beoogde rijksbijdragen (omvang, betalingsstructuur, voorwaarden en verantwoording) in verband met
  - a. de reeds ontstane tekorten
  - b. nog komende tekorten in verband met reizigers(opbrengsten)terugloop in
  - c. en bekostiging van aanvullende maatregelen in verband met 'afstand houden' in de breedste zin van het woord, inclusief keuzen als boven bedoeld

6. uiterlijk op 13 mei 2020 een finaal besluit nemen over de financiën, gezien het maatschappelijk beoogde opschalingstempo. Daarbij meenemen dat er tussen nu en 13 mei 2020 nog diverse overleggen en besluiten plaats hebben die ook weer financiële implicaties hebben. Een juiste volgorde en timing van deze overleggen en besluiten is essentieel in het licht van 13 mei 2020 om te voorkomen dat we na 13 mei 2020 nog verder moeten praten over financiën maar de besluiten over hoe de samenleving zich gaat gedragen en als gevolg hiervan een mogelijke opschaling van het OV hierin nog niet zijn opgenomen
7. Faciliteren van noodzakelijke maatregelen voor een gespreid gebruik en voorkomen onnodige mobiliteit bijvoorbeeld:
  - a. Gewenste en ongewenste verplaatsingen in het algemeen de komende maanden (aangezien zelfs in de meest optimistische scenario's de voertuigcapaciteit van OV bij lange na niet volledig zal kunnen worden benut).
  - b. Het beschikbaar krijgen van voldoende handhavingcapaciteit
  - c. Een OV-toets ten aanzien van protocollen van stap voor stap weer opstartende sectoren als onderwijs, horeca etc.
  - d. Maak vraagsturing en druktemanagement praktisch uitvoerbaar: reizigers moeten kunnen worden benaderd om hun reis in goede banen te geleiden.
  - e. Het stimuleren van fietsen en lopen (samen met de decentrale overheden) en spreiding (samen met vele overheden, instellingen en werkgevers)
  - f. Maak als Rijk afspraken (en neem er zelf ook deel aan als werkgever) met branches/ werkgevers en onderwijsinstellingen (MBO, HBO en WO) om gespreid gebruik van het openbaar vervoer mogelijk te maken.
  - g. Op korte termijn een procesafspraken over hoe het Kabinet en de partners in de sector zich inrichten op de jaren vanaf 2021,
  - h. De transfercapaciteit op station/OV-hubs zal mede bepalend zijn voor de mate waarin reizigers gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Investeer versneld in voldoende transfercapaciteit in en rond stations/OV-hubs.

Met de bovengenoemde keuzes en uitspraken kunnen wij u als OV-sector op korte termijn maximaal faciliteren bij de heropstart van de samenleving. Bij het ontbreken van duidelijke keuzes, of bij keuzes die praktisch of financieel niet uitvoerbaar zijn, wordt het openbaar vervoer voor een onmogelijke opdracht gesteld. Bovendien komt dan de uitvoering van het openbaar vervoer in gevaar, ook de uitvoering van de huidige beperkte dienstverlening. Dit omdat de financiële tekorten van de vervoerbedrijven in de huidige context (wel kosten, veel minder inkomsten en geen concreet zicht op financiële compensatie) zo groot zijn dat dienstuitvoering nog slechts beperkte tijd volgehouden kan worden. Samen met u willen we verantwoord, gezond en veilig openbaar mogelijk maken. Zo houden we Nederland in uitzonderlijke tijden in beweging. Uiteraard bereid tot nadere toelichting van deze richtinggevende adviezen.

Leden van het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad  
 Sharon Dijkema (Amsterdam, namens de stadsregio's MRDH en VRA)  
 Anne Hettinga (Arriva, namens de regionale spoorvervoerders)  
 Floor Vermeulen (Zuid Holland, namens de provincies)  
 Jaap Bierman (HTM, namens de stadsvervoerders)  
 Pier Eringa (Transdev, namens de streekvervoerders)  
 Roger van Boxtel (NS)