

## Reizigersoverleg in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag Vervoersautoriteit

Aan: Metropoolregio Rotterdam – Den Haag  
Mevrouw C. Mourik (Manager OV)  
Postbus 21012  
3001 AA Rotterdam

**Betreft: Advies Transitieprogramma OV en corona 2de helft 2021**    **Kenmerk: 80189**

**Datum: 17 maart 2021**

Geachte mevrouw Mourik,

Op achtereenvolgende recente data is het Transitieprogramma OV en Corona tweede helft 2021 e.v. (conform Wp2000, artikel 27) nader toegelicht door de heer Gertjan Nijnsink in de Metrocov-vergadering.

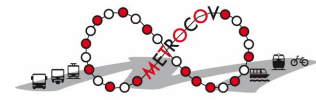
Daags na 4 februari jl. volgde het besluit van de demissionaire staatssecretaris van I en W voor het derde kwartaal van 2021 een beschikbaarheidsvergoeding beschikbaar te stellen en de toezegging voor 1 juli a.s. een besluit te nemen over een mogelijke beschikbaarheidsvergoeding voor het vierde kwartaal dit jaar.

Het standpunt van het Metrocov hieromtrent is dat ook voor het 4<sup>de</sup> kwartaal 2021 een beschikbaarheidsvergoeding door de staatssecretaris moet worden toegekend. In het kader van de verscherpte maatregelen ter bestrijding van de pandemie is ook de OV-sector zwaar getroffen. Er mocht van het demissionaire kabinet alleen nog maar met het OV worden gereisd indien dat strikt noodzakelijk was, terwijl de dienstregeling zoveel mogelijk moest worden uitgevoerd, ook tijdens de avondklok. Als gevolg daarvan ligt er volgens Metrocov een inspanningsverplichting van het demissionaire kabinet om de OV-sector, zolang de maatregelen nodig zijn, financieel tegemoet te komen.

**Metrocov houdt het demissionaire kabinet verantwoordelijk voor de verliezen van de vervoerders en medeverantwoordelijk voor het herstel van het OV. Daaruit volgt dat dit kabinet vervoerders ook voor het 4<sup>de</sup> kwartaal 2021 tegemoet moet komen.**

**Metrocov ondersteunt de brandbrief die de koepel OV-NL d.d. 12 maart jl. naar politiek Den Haag heeft gezonden en de claim die de Mobiliteitsalliantie en de beide vervoersautoriteiten (MRDH en vervoersautoriteit Amsterdam) recentelijk bij het demissionaire kabinet hebben neergelegd.**

Metrocov is ingenomen met de bijdragen van MRDH ten behoeve van stimuleringsmaatregelen 'tevreden reizigers' en 'toekomstvastheid OV-bedrijven' (€ 104,2 mln) en ter vermindering van het tekort OV als gevolg van corona (€ 275 mln).



Hieronder volgen onze Uitgangspunten en ons Advies op de door u voorgestelde maatregelen in het Transitieprogramma OV en corona 2<sup>de</sup> helft 2021.

## **Uitgangspunten Metrocov**

Metrocov hanteert een aantal uitgangspunten met betrekking tot het Transitieprogramma OV en corona 2<sup>de</sup> helft 2021. Deze zijn:

1. Het demissionaire kabinet is medeverantwoordelijk voor het herstel van het OV. Dat betekent dat niet alleen de verliezen van de vervoerders moeten worden gedekt (93% is acceptabel) uit het Noodfonds, maar dat het kabinet ook (mede) verantwoordelijk is voor een wervingscampagne om reizigers terug te krijgen in het OV.
2. Onverlet de marktwerking krachtens Wp/Bp2000 is en blijft OV een publieke taak. Onder geen beding mogen te nemen maatregelen de toekomstbestendigheid van het OV-net en de sociale functie in deze metropoolregio aantasten. Dat betekent dat het OV-net als zodanig intact moet worden gelaten en indien nodig met aanvullend maatwerk.
3. Het bereikbaar houden van deze verstedelijkte metropoolregio is sterk afhankelijk van een goed functionerend OV-netwerk, niet alleen in, maar ook tussen de steden en in de periferie. De bereikbaarheid moet bovendien bijdragen aan bevordering van de leefbaarheid en leefkwaliteit van deze metropoolregio. Er ligt tot 2040 een bouwopgave van 240.000 nieuwe woningen. In het kader van de Mobiliteitstransitie, de Klimaatdoelstelling en de strategische Bereikbaarheidsagenda MRDH, dient de komende decennia de verplaatsingen per auto te worden teruggedrongen ten gunste van het OV, de fiets en deelmobiliteit. Dat betekent dat er in de OV-infrastructuur moet worden geïnvesteerd.
4. Het OV moet opnieuw na deze pandemie aantrekkelijk worden. In het Herstelplan zal aandacht moeten worden besteed aan:
  - o Versnelling van het OV door het investeren in meer vrije banen in de OV-infrastructuur. De reis van A naar B moet sneller met OV dan met de auto worden gemaakt;
  - o De introductie van nieuwe betaalmethoden (bankpas, mobiele telefoon) en nieuwe kaartsoorten;
  - o Hanteren van daltarieven;
  - o Anticiperen op Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV 2040 en aantrekkelijker maken van Ketenmobiliteit (OV – deelfiets en -scooter) ook digitaal (apps etc.).

**Deze uitgangspunten zijn leidend voor het advies van het Metrocov.**

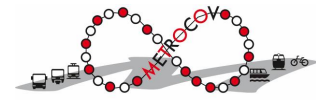
## **Advies Metrocov**

**Metrocov is overwegend positief over de voorgestelde maatregelen, maar is dat niet voor wat betreft de maatregelen met grote klantimpact. Het advies wordt onderstaand nader toegelicht.**

### **I 'No regret' maatregelen**

#### **Advies Marketingacties**

Metrocov vindt marketingacties om de reizigers terug te krijgen in het OV meer dan wenselijk, zoals nieuwe betaalwijzen (bankpas, app's). Het vertrouwen in het OV moet na de pandemie worden hersteld met een landelijke campagne van vervoersautoriteiten en vervoerders waaraan ook het kabinet een bijdrage zal moeten leveren. De concurrentiepositie van het land expliciet stedelijke regio's is sterk afhankelijk van een optimale bereikbaarheid waarvoor een goed functionerend mobiliteits- en OV-systeem nodig is.



### Advies Spreidingsmaatregelen

Metrocov vindt dat een (mogelijke) terugkeer van de hyperspitspiek in het OV na corona zal moeten worden voorkomen door het zgn. 'nieuwe' normaal. Dat betekent enerzijds door 'meer thuis werken' (1 tot 2 dagen wekelijks) en anderzijds door het hanteren van gewijzigde werk- en schooltijden. Metrocov is **positief** over het initiatief van MRDH + vervoerders om daarover afspraken te maken met scholen en werkgevers.

De afvlakking van de hyperspitspiek dient volgens het Metrocov ten gunste te komen van spreiding van de dienstregeling overdag. Metrocov vindt het minder bestellen van nieuwe trams (HTM) niet verstandig. De Mobiliteitstransitie en Schaalsprong OV voorzien juist in een uitbreiding van het railnet en de exploitatie. Derhalve adviseert Metrocov **negatief** over deze maatregel.

### Advies Uitvoeren van versnellingsmaatregelen e.d.

Een versnelling en groei van het OV ten koste van de auto is noodzakelijk om deze metropoolregio bereikbaar te houden. Daarvoor zijn investeringen nodig ten behoeve van de Mobiliteitstransitie waarbij in verstedelijkte gebieden de nadruk ligt op bevordering van het fietsverkeer en het OV en het terugdringen van het autoverkeer. De transitie naar fiets en OV kan met behulp van de aanduiding **STOP (STAPPEN- TRAPPEN- OV- EN DAARNA PAS DE AUTO)** in praktijk worden gebracht. In het kader van deze transitie dient het OV ook een betere concurrentiepositie te krijgen ten opzichte van de auto in het stadsverkeer. Die positie kan worden bereikt door:

- te investeren in meer vrije banen voor het OV (rail + bus) met name in het stedelijk gebied te bewerkstelligen;
- het OV bij kruispunten altijd voorrang te geven met behulp van verkeerslichtbeïnvloeding;
- een hogere snelheid voor het OV te regelen in het kader van de No-regretmaatregelen;
- OV-haltes meer bereikbaar en toegankelijk te maken en daarbij fietsvoorzieningen te plaatsen;
- in stedelijke gebieden de snelheid van het autoverkeer te verlagen;
- te bezien in welke mate het instrument parkeertarieven en P&R locaties/HUB's bij kunnen dragen aan een betere concurrentiepositie voor het OV.

Investeren in snelheid en doorstroming van het OV heeft een aantal voordelen:

- OV wordt meer concurrerend ten opzichte van de auto, sneller en meer betrouwbaar. Hierdoor trekt het OV meer reizigers aan wat extra inkomsten oplevert.
- Doordat OV sneller wordt kan op DRU's/DRK's worden bespaard en zijn minder voertuigen voor de exploitatie nodig. Dit betekent een besparing van de exploitatiekosten.

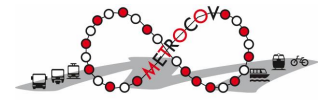
Metrocov adviseert daarom **positief** over het uitvoeren van versnellingsmaatregelen ten gunste van een vlotte doorstroming van het OV **onder voorwaarde** dat er rekening wordt gehouden met de loopafstand naar een OV-halte van tram + bus waarbij als norm maximaal 500m dient te worden gehanteerd. In dicht bevolkte stadswijken met een fijnmazig tramnet, refererend aan de voorstellen van HTM-haltes op te heffen, zou een norm van maximaal 400m loopafstand moeten worden aangehouden en in het centrumgebied circa 300m. Haltes die dichter bij elkaar liggen zouden kunnen worden samengevoegd rekening houdend met slimme looproutes.

## II Overige maatregelen

### II.1 Interne bedrijfsvoering OV-bedrijven

#### Advies Bezuinig niet op (rijdend) personeel

Het is eventueel mogelijk om een percentage van het natuurlijke verloop van het (rijdend) personeel niet te vervangen dan wel de flexibele schil te vergroten. Hier moet volgens Metrocov wel voorzichtig mee om worden gegaan. Als na de coronacrisis het OV weer aantrekt kan dat leiden tot een tekort aan personeel terwijl de vergrijzing van het personeel bij vervoerbedrijven een instroom van jongeren noodzakelijk maakt.



Het is niet ondenkbaar dat na de coronacrisis de bezetting in het OV de komende jaren uit gaat komen op het niveau van 2019 waarbij meer sprake zal zijn van een spreidingsdienstregeling. Er moet dan voldoende rijdend personeel zijn om de toename van het OV op te vangen, anders komt de toekomstvastheid van het OV in het geding. Metrocov is er voorstander van dat er een CAO tot stand wordt gebracht voor al het rijdende personeel van de vervoerbedrijven.

## II.2 Andere organisatie OV/ samenwerking MRDH en vervoerders

### Advies Samenwerking aanbesteding/onderhoud materieel

De komende jaren moet door HTM en RET nieuwe zero-emissie bussen worden aanbesteed. Het is wenselijk dat de vervoerders in deze aanbesteding nauw gaan samen werken. Ook op het gebied van onderhoud van het busmaterieel zou meer samengewerkt kunnen worden.

### Advies Vergoeding meerkosten wegomleidingen

Een betrouwbare uitvoering van de dienstregeling is gebaat met een goede doorstroming van tram en bus op maaiveldniveau. Wegwerkzaamheden dienen zo weinig mogelijk deze doorstroming te verstoren. Daar zijn goede afspraken voor nodig met de wegbeheerders. Metrocov kan zich voorstellen (conform Kadernota OV) dat in bepaalde situaties – indien een wegomleiding leidt tot onnodige filevorming van het OV – gemeenten voor de meerkosten van de uitvoering van de dienstregeling opdraaien. Metrocov vindt dat daar wel zo zorgvuldig mogelijk en in goed overleg mee moet worden omgegaan.

## II.3 Maatregelen met beperkte klantimpact

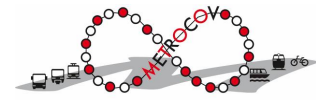
### Advies Vervoerkundige maatregelen

Metrocov verwacht dat in Q3 2021 de coronavaccinatie wordt afgerond en dat in de loop van 2022 een bezettingsgraad van 70-80% mogelijk wordt. In 2023 zal mogelijk al een bezettingsgraad van 90% zijn bereikt.

Metrocov steunt de voorzetting van de maatregelen van 25-11-2020 (tijdelijke frequentie-verlagingen) zo lang de lagere reizigersvraag dat rechtvaardigt. Voor alle vervoerders (HTM, EBS, RET) in de metropoolregio betekent dat een tijdelijke verlaging van de frequenties van metro, randstadrail, tram en bus, waarover Metrocov **positief** adviseert. Indien de reizigersvraag structureel boven de 60% uitgaat dan vindt Metrocov dat de frequenties moeten worden verhoogd.

Metrocov is van oordeel dat de bestaande lijnnennetstructuur niet vanwege de coronacrisis moet worden aangepast. Een enigszins andere opzet van het lijnnennet is alleen acceptabel indien dit past binnen de plannen van de Schaa sprong OV, het programma Mobiliteit&Verstedelijking en de Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV 2040. In dat kader is o.m. de ontwikkeling van HUB-/Knooppunten en van de nieuwe formule Bus Rapid Transit (BRP) mede relevant. **Metrocov vindt dat het voorstel tot een nieuwe opzet van ontsluitende lijnen in Ridderkerk (vooruitlopend op HOV) en Hoogvliet past binnen eerdergenoemde plannen.**

Metrocov vindt het vervoerkundig onverstandig om in deze coronacrisis vanwege een louter lage bezettingsgraad in het lijnnennet wijzigingen door te voeren dan wel lijnen op te heffen. Op de minst gebruikte trajectdelen zou wel een frequentieverlaging kunnen worden overwogen, zeker als deze trajecten de uitloop zijn van meer zware vervoerassen. Deze assen moeten dan wel met korte hoogfrequente ritten worden bediend (voorbeeld: korte trajecten van Randstadrail- en R-netlijnen). Verder is Metrocov van oordeel dat wijzigingen in de lijnnennetstructuur + toelichting voor Advies aan het Metrocov moeten worden voorgelegd dienovereenkomstig de vervoerplanprocedure.



Dat geldt met name voor de voorstellen van:

- EBS m.b.t. de lijnen 32 (strekken in De Lier); 61 en 51 (samenvoegen); 53 (opheffen en haltes Lange Kleiweg toevoegen aan de Delfthopper).
- RET: Diverse maatregelen bij de bus, waarbij de bediening van een traject in de stille uren vervalt en enkele lijnen geheel worden opgeheven. Inkorting tramlijn 7 in de avonden en lijn 23 op de zaterdag- en zondagen in de zomervakantie 2021.

Het schrappen van minst gebruikte trajecten is alleen aanvaardbaar indien de bezettingsgraad al ruim voor inwerkintreding van de maatregelen als gevolg van de coronacrisis laag was en indien dat de toekomstbestendigheid en publieke functie van het OV niet aantast. Er zal dan op andere wijze (bijvoorbeeld maatwerk) voldoende en structureel in de vervoersvraag moeten worden voorzien. Een voorwaarde is dat maatwerk van voldoende kwaliteit moet zijn: gemakkelijk te boeken, betaalbaar, toegankelijk en helder herkenbaar als OV-mobiliteit. De huidige stop&go-systemen overtuigen daarin nog niet. Verder dient de (toegankelijkheid van) ketenmobiliteit verder te worden ontwikkeld. Indien het schrappen van minst gebruikte trajecten wordt besloten, dan zal dat voor advies aan Metrocov moeten worden voorgelegd, in overleg met de vervoerders en MRDH.

### **Advies Gewijzigde inzetmodel Sociale veiligheid**

Metrocov heeft er begrip voor dat de middelen voor sociale veiligheid meer doelmatig worden ingezet, zonder dat de reiziger daar nadeel van ondervindt. De sociale veiligheid kan ingevuld worden op de wijze zoals de HTM dat doet: met mobiele teams op een onaangekondigd tijdstip de reizigers in het gehele OV-voertuig grondig controleren.

Een conducteur zoals op de RET-trams, is sociaal gezien een goede serviceverlening in een voertuig, zeker voor mensen met een beperking, maar de effectiviteit is gering t.o.v. zwartrijders, en brengt ook de persoon van conducteur in gevaar bij kwaadwillende agressieve personen. Camera's bij de bestuurder moeten een goed beeld geven van hetgeen zich in het voertuig afspeelt. Bij problemen moet de bestuurder het voertuig geheel gesloten stil kunnen zetten en een beroep kunnen doen op goed uitgeruste assistentie.

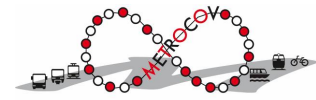
Metrocov adviseert **positief** m.b.t. het voorstel tot minder menselijk toezicht:

- EBS: ca. 15% minder inzet menselijk toezicht door beëindigen inhuur RET-inzet op VPR. Huidige EBS-inzet Haaglanden Streek wordt verdeeld over Haaglanden Streek en VPR.
- HTM: ca. 5% minder inzet menselijk toezicht (met uitzondering van OV-stewards), aanvullend op maatregelen die reeds onderdeel waren van maatregelenpakket 25-11-2020.
- RET: ca. 25% minder inzet tramconducteurs en metrobeheerders; inzet metrobeheerders vooral in ondergrondse stations. Inzet mobiele teams (net als HTM al doet) op ritten zonder tramconducteur.

Metrocov adviseert ook **positief** m.b.t. het afschalen van de inzet van conducteurs op de RET-tramlijnen 4, 7, 8 en 20 in samenhang met de inzet van mobiele teams onder voorwaarde dat de sociale veiligheid van reizigers niet wordt aangetast.

### **Advies Tarieven**

Een aanvullende verhoging van het kilometertarief vindt Metrocov mede uit oogpunt van de 'vervoersarmoede' niet acceptabel en adviseert hierover **negatief**. In het kader van het herstelplan voor het OV zou het instrument "tarieven" juist moeten worden ingezet om reizigers weer terug te krijgen in het OV en nieuwe reizigers voor het OV te werven. Daarbij zou onder meer kunnen worden gedacht aan het hanteren van een daltarief en -abonnementen – zowel qua uursoort als dag. Metrocov kan zich ook voorstellen dat na de coronacrisis een 'hoger' spitstarief aangewend gaat worden ten gunste van 'gratis' OV voor de minima, althans dat dit nader wordt onderzocht. Verder is het Franse systeem aantrekkelijk: werkgevers staan voor iedere medewerker, maandelijks een bedrag af aan de lokale overheid om het reizen met OV te kunnen uitvoeren.



### **Advies Latere instroom nieuw materieel**

Met oog op de klimaatdoelstelling (w.o. de beperking van de uitstoot van CO<sub>2</sub>) is het wenselijk dat het gebruik van fossiele brandstof in het OV wordt teruggedrongen. In die zin is het langer doorrijden met diesel- en aardgasbussen niet wenselijk. Evenwel is in deze coronacrisis het uitstellen van de instroom van zero emissie bussen met 1 jaar voor het Metrocov bespreekbaar. Bij de aanbesteding van nieuwe zero-emissie bussen adviseert Metrocov als minimum een lengte van tenminste 12 meter aan te houden. Bussen met minder lengte wordt om redenen van de volksgezondheid en besmettingsgevaar etc. afgeraden.

Een latere instroom van nieuwe trams is voor het Metrocov acceptabel **met uitzondering van de** oude GTL8-trams van HTM. Deze trams zijn vanwege de hoge vloer niet toegankelijk voor reizigers met een lichamelijke beperking en de oudste voertuigen (serie 3000) dateren uit 1983. In het investeringsbesluit programma Instroom Nieuwe Trams Haagse regio is bepaald dat de technische levensduur van de GTL8-trams is bereikt (bron: BcVa d.d. 8 juli 2020, agendapunt 4.1). Een nog latere instroom van nieuwe trams, dan 2026, zal resulteren in een aanzienlijke kostenpost wat betreft het langer technisch onderhouden van de GTL8-trams en Metrocov adviseert hierover **negatief**. Een overweging kan wel zijn om de nieuwe trams fasegewijs te laten instromen. Dat zal dan in de aanbesteding moeten worden bedongen.

### **II.4 Maatregelen met grote klantimpact**

In uw indicatie inzake overige maatregelen, voorzover deze nodig zijn, afhankelijk van het herstel van reizigersaantallen en van rijkssteun, doet u de volgende voorstellen:

- Aanvullende maatregelen inzake Sociale Veiligheid: HTM 20% minder menselijk toezicht. RET harmonisatie inzetmodel (analoog aan HTM): alle metrobeheerders en tramconducteurs worden vervangen door mobiele teams.
- Overige vervoerkundige maatregelen. Bijvoorbeeld structurele verlaging dalfrequenties R-net Lansingerland en lijnen Krimpen – Rotterdam. En het schrappen van ontsluitende en spitslijnen.
- Verhoging km-tarief bijv. +30% t.o.v. nu (gemiddelde ritprijs stijgt ten opzichte van nu met 8 – 17%) in combinatie met gratis reizen voor kinderen.

Dit zijn drastische maatregelen.

**Metrocov adviseert deze overige maatregelen met grote klantimpact voor te leggen bij de driemaandelijke herijking van het transitieprogramma in september 2021.**

### **Communicatie met de reizigers**

De maatregelen met beperkte klantimpact zijn direct merkbaar voor de reizigers van het OV. Communicatie over deze maatregelen met de reizigers is een belangrijk kwaliteitscriterium. Metrocov adviseert MRDH om vervoerders op te dragen optimaal over deze maatregelen te laten communiceren (digitaal en statisch) met de reizigers.

Met vriendelijke groet,  
De consumentenorganisaties verenigd in het METROCOV,

Nico van der Vliet,  
Voorzitter.