

Vergaderjaar 2019–2020

23 645

Openbaar vervoer

25 295

Infectieziektenbestrijding

Nr. 724

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 juni 2020

Op 14 mei 2020 heb ik uw Kamer geïnformeerd¹ over de afspraken die met de sector zijn gemaakt over het opschalen van het openbaar vervoer en het OV-protocol «*verantwoord blijven reizen in het openbaar vervoer*» dat hiervoor is opgesteld.

Sinds 1 juni rijden de vervoerders met een optimale inzet van personeel en materieel een zo maximaal mogelijke dienstregeling. Ik ben blij te constateren dat deze opschaling succesvol is verlopen, met dank aan het harde werk van het OV-personeel en alle andere betrokkenen. In het openbaar vervoer houden de reizigers zich over het algemeen goed aan de afspraken, zoals het dragen van mondkapjes. In combinatie met de afname van het aantal besmettingen en ziekenhuisopnames biedt dat mogelijkheden om op een veilige manier verder te versoepelen; in de samenleving, en ook in het openbaar vervoer.

Uw Kamer is op 25 juni door de Minister van VWS geïnformeerd² over het besluit van het kabinet dat vanaf 1 juli in principe alle zitplaatsen en aangewezen staanplaatsen in bus, trein, tram, metro en waddenveren weer beschikbaar zijn³. Zo wordt er voor gezorgd dat er meer mensen met het OV kunnen reizen, waarbij het dragen van (niet-medische) mondkapjes verplicht blijft. Het is belangrijk drukte te voorkomen en reisbewegingen zoveel mogelijk over de dag en door de week te spreiden. De oproep aan de reiziger is daarom: mijd drukte en reis zoveel mogelijk buiten de spits. Ook blijft het kabinet inzetten op afspraken met werkgevers, scholen en universiteiten en de toeristische sector over werk-, les- en openingstijden. Daar wordt nader op in gegaan in de Kabinetsreactie op de adviezen van de planbureau's, waarover uw Kamer begin juli zal

¹ Kamerstukken 23 645 en 25 295, nr. 716.

² Kamerstuk 25 295, nr. 428

³ Dit regime geldt ook voor watertaxi's/busjes en pontjes, indien de 1,5 meter afstand niet mogelijk is.

worden geïnformeerd. Daarin wordt dan ook de toezegging gestalte gedaan om uw Kamer informeren over het monitoren van het OV, het regionale maatwerk en het verder openstellen van onderwijsinstellingen.

Op 28 mei 2020 hebben de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en ik in het Notaoverleg openbaar vervoer, infrastructuur en Corona met uw Kamer gesproken over de effecten, maatregelen en vraagstukken omtrent mobiliteit en Corona (Kamerstukken 35 300 XII en 25 295, nr. 112). In deze brief informeer ik u over een aantal afspraken die ik met de partijen in het Nationaal Openbaar Vervoer beraad (NOVB) heb gemaakt en de stand van zaken van de uitvoering van een aantal moties en toezeggingen. Door het NOVB+⁴ is ook een geactualiseerde versie van het OV protocol «*Verantwoord blijven reizen met het openbaar vervoer*» besproken, dat op basis van de recente besluitvorming van het kabinet, de nieuwe inzichten en ervaringen van de sectorpartijen en naar aanleiding van bespreking met uw Kamer verder is uitgewerkt en aangevuld⁵.

Monitoring drukte en incidenten in het OV

Op 2 juni 2020 is de motie van het lid Van Aalst⁶ aangenomen. Daarin wordt gevraagd de veiligheid van het OV-personeel in Nederland te waarborgen door OV-bedrijven te laten voorzien in voldoende beschermingsmiddelen. In het OV protocol is expliciet afgesproken dat OV-bedrijven haar medewerkers voorziet van voldoende beschermingsmiddelen. De OV-bedrijven vinden het belangrijk haar personeel en reizigers zo goed mogelijk te beschermen. In afstemming met de medezeggenschap en/of vakbonden hebben de OV-bedrijven haar medewerkers dan ook voorzien van de nodige beschermingsmiddelen. Zo krijgen OV-medewerkers naast de mond- en neusbedekking ook de beschikking over een gelaatscherm. Boa's in het OV zijn – net als de politie – uitgerust met professionele maskers. Deze maskers zijn bedoeld als extra bescherming en kunnen uitkomst bieden bij incidenten. Ook zijn de medewerkers voorzien van werkinstructies om veilig te kunnen werken. Vervoerders hebben er vertrouwen in op deze manier de veiligheid van haar medewerkers te kunnen waarborgen. Ook de vakbonden geven aan tot nu toe tevreden te zijn over de beschermingsmiddelen die aan het personeel worden aangeboden. Hiermee wordt invulling gegeven aan de motie van het lid Van Aalst.

In het OV protocol zijn afspraken gemaakt over de maatregelen die worden getroffen om een veilige reis voor reizigers en OV-medewerkers mogelijk te maken, waaronder het verplicht dragen van (niet medische) mondkapjes sinds 1 juni. Monitoring van de ontwikkelingen in het OV is belangrijk in de stapsgewijze openstelling van de maatschappij. Het doel van monitoren is om vinger aan de pols te houden en te bezien of aanpassing of herziening wenselijk is. Om hier invulling aan te geven is besloten om het OV gebruik (drukke) en de sociale veiligheidsincidenten in het OV wekelijks te monitoren. Dit geeft alle partijen een goed inzicht in de ontwikkeling van de drukte en incidenten in het OV.

Op basis van de monitoring wordt in het NOVB besproken of de afspraken moeten worden herzien. Bij onregelmatigheden en/of acute situaties, wordt uiteraard direct door de vervoerders ingegrepen, eventueel met

⁴ Het NOVB+ bestaat uit vertegenwoordigers van het ministerie IenW, NS, DOVA, provincies, consumentenorganisaties, stadsvervoerders, vervoerregio's, ProRail, OV-NL, Friese Waddenvaren en FMN (regionaal busvervoer, streekvervoer en regionale treinen).

⁵ Het protocol is een levend document. De meest actuele versie zal steeds te vinden zijn op www.rijksoverheid.nl.

⁶ Kamerstuk 35 300 XII, nr. 102.

ondersteuning van de politie. OV-medewerkers moeten veilig hun werk kunnen uitvoeren en waar redelijkerwijs mogelijk voldoende afstand kunnen houden.

Toegankelijkheid

De toegankelijkheid van het openbaar vervoer is een belangrijk onderwerp dat al vanaf het begin nadrukkelijk onderwerp van gesprek is in de overleggen met vervoerders en belangenorganisaties over op- en afschaling van het OV. Naar aanleiding van het Notaoverleg op 28 mei jl. zijn de motie van de leden Schonis en van der Graaf⁷ en de motie van het lid Lacin c.s.⁸ aangenomen die mij verzoeken om zo snel als mogelijk uniforme maatregelen te nemen zodat de toegankelijkheid voor mensen met een (lichamelijke) beperking en hulpbehoevenden in de hele OV-keten wordt gewaarborgd.

In navolging daarop is in overleg met belangenbehartigers voor mensen met een beperking en vervoerders uitgezocht wat nodig is om mensen met een beperking weer volwaardig mee te laten doen in het openbaar vervoer. Het uitgangspunt is dat het voorzieningenniveau per direct teruggaat naar het niveau van voor de crisis. Voorbeelden hiervan zijn: de rolstoelplaats in een bus is gewoon beschikbaar en reisassistentie wordt geboden op het niveau van voor de crisis. Wel is soms de uitvoering van de voorzieningen anders dan normaal. Een aantal maatregelen uit het OV-protocol kan een extra belemmering opwerpen voor mensen met een beperking. Ook hiervoor zijn oplossingen gevonden. Zo zijn afspraken gemaakt over de manier waarop wordt omgegaan met mensen met een visuele beperking, wanneer zij niet voorin de bus kunnen instappen. Een ander voorbeeld is dat de vervoerder zorgt voor extra beschermingsmiddelen voor de chauffeur als hulp moet worden geboden door de chauffeur.

In het bijzonder wil ik hier aandacht besteden aan mensen die geen mondkapje kunnen dragen. Ik vind het belangrijk dat mensen in het OV een mondkapje dragen, omdat zij daarmee meewerken aan het beschermen van andere reizigers. Tegelijkertijd kan het niet zo zijn dat een hele groep mensen die om gegronde, medische, redenen geen mondkapje kunnen dragen, uitgesloten wordt van het OV. Zoals ook in de Kamerbrief⁹ van het kabinet van 25 juni staat beschreven wordt samen met cliëntenorganisaties de aandacht voor bijzondere doelgroepen voor alle levensdomeinen geborgd. Binnen het OV-protocol zal hier door conducteurs en boa's dan ook flexibel mee om worden gegaan. Hiermee is de toegankelijkheid van het OV voor alle doelgroepen goed geborgd. Ook dit wordt goed gemonitord zodat een oplossing wordt geboden voor iedereen die geen mondkapje kan dragen, maar wel met het OV wil reizen.

Mobiliteit en Corona-meldpunt

In het notaoverleg van 28 mei 2020 over corona en mobiliteit¹⁰ heb ik u toegezegd met de vervoerders in gesprek te gaan over een meldpunt voor knelpunten in het OV voor zowel de reizigers als het personeel. In het gesprek met hen is gezamenlijk geconstateerd dat er reeds diverse meldpunten bestaan (bij vervoerders, Rover, Iederin en vakbonden) en dat een nieuw meldpunt specifiek voor Corona en OV niet in het belang zou zijn van de reiziger en medewerker. De reeds bestaande meldpunten

⁷ Kamerstuk 35 300 XII, nr. 98.

⁸ Kamerstuk 35 300 XII, nr. 100

⁹ Kamerstuk 25 295, nr. 428

¹⁰ Kamerstukken 35 300 XII en 25 295, nr. 112

worden actief onder de aandacht gebracht en de reiziger en de medewerkers weten deze meldpunten goed te vinden. Daarom blijven de reguliere procedures bij de meldpunten gewoon in stand en kunnen deze worden benut om Corona gerelateerde meldingen te maken.

Met de sectorpartijen heb ik afgesproken, ook naar aanleiding van de oproep van uw Kamer, om de belangrijkste conclusies en gesignaleerde bredere trends door deze meldpunten één keer per maand in NOVB-verband te bespreken. Ook eventuele acties naar aanleiding van deze meldingen worden in dit kader besproken.

Lange termijn effecten en investeringen

De motie van het lid Van Esch¹¹ verzoekt mij om te voorkomen dat de crisis en krimp in reizigersaantallen op de korte termijn een negatief effect hebben op de noodzakelijke capaciteitsgroei op de lange termijn. De lange termijn effecten van de coronacrisis op mobiliteit zijn lastig te voorspellen. Voor de crisis waren veel treinen tijdens de spits vol, evenals veel wegen en lagen er grote opgaven om met bereikbaarheid bij te dragen aan de woningbouwopgave. Deze opgave is niet verdwenen door de effecten van Corona en het blijft dus van belang om op de lange termijn de bereikbaarheidsopgaven aan te pakken. Voor de lange termijn – 2030 en 2040 – blijven de bestaande investeringen en de aanpak van NCMA-knelpunten aan de orde. In de voortgangsbrief MIRT¹² van dit voorjaar is uw Kamer hierover geïnformeerd, evenals de investeringsagenda en de mogelijkheden om projecten te versnellen.

De fiets

Ik ben blij u te melden dat het vanaf 1 juli weer is toegestaan de fiets in het OV mee te nemen. Waar dit voorheen al gebruikelijk was, moet ook vanaf 1 juli weer een vervoersbewijs gekocht worden. Vervoerders communiceren over de wijze waarop dit vervoersbewijs gekocht moet worden. Hiervoor wordt door vervoerders o.a. gewerkt aan een registratiesysteem waar reizigers hun reis met fiets van tevoren online kunnen aanmelden, om te voorkomen dat het aantal fietsen het aantal daarvoor bestemde plekken overstijgt, waardoor de doorgang in de trein wordt belemmerd. Hiermee heb ik invulling gegeven aan de motie van lid Van der Graaf c.s.¹³.

De motie van de leden Kröger en Schonis¹⁴ vraagt mij om een actieplan fiets met daarin de mogelijkheden om, ook vanuit doelstellingen op gebied van verkeersveiligheid en klimaatbeleid, te investeren in fietsinfrastructuur en maatregelen om het gebruik van de fiets te stimuleren. Zoals ik in mijn reactie op de motie aangaf, schets ik in deze brief alle acties die in gang zijn gezet, waaronder de acties in het kader van COVID-19. De afgelopen jaren heb ik mij hard gemaakt voor de fiets door in te zetten op betere infrastructuur, meer stallingsplaatsen bij de stations en meer forenzen op de fiets. Dit doe ik niet alleen, maar ik werk daarin intensief samen met de andere overheden en diverse maatschappelijke organisaties in het samenwerkingsverband Tour de Force. De ambitie van de Tour de Force om het aantal fietskilometers in 2027 met 20% te laten groeien ten opzichte van 2017 blijft onverkort staan.

¹¹ Kamerstuk 35 300 XII, nr. 106.

¹² Kamerstuk 35 300 A, nr. 95

¹³ Kamerstuk 35 300 XII, nr. 110

¹⁴ Kamerstuk 35 300 XII, nr. 104

Een aantal zaken waarmee samen met de decentrale overheden en werkgevers de fiets gestimuleerd wordt zijn:

- De Minister van IenW heeft de eerste tranche van de impuls verkeersveiligheid opengesteld. Vanaf 1 juli tot en met uiterlijk 1 september kunnen overheden aanvragen indienen bij het Ministerie van IenW in het kader van die impuls waaronder fietsmaatregelen zoals het verbreden van fietspaden en het veilig inrichten van 30km/uur-wegen. Vanwege Covid-19 krijgen maatregelen die binnen een jaar uitgevoerd kunnen worden voorrang.
- Met de impuls vanuit het Regeerakkoord wordt gewerkt aan het realiseren van 17 regionale snelfietsroutes verspreid over het hele land.
- Het aantal stallingsplaatsen bij stations wordt de komende jaren fors uitgebreid (intensivering vanuit het Regeerakkoord en het Klimaatakkoord).
- In lijn met de afspraak uit het Klimaatakkoord kijk ik waar Rijksinfrastructuurprojecten kansrijke regionale plannen voor fietsinfrastructuur kunnen versterken (meekoppelkansen). Inzet is om hier in de bestuurlijke overleggen MIRT van dit najaar afspraken over te maken.
- Samen met de Fietsambassadeurs zet ik in op de Fietsmissie. Hiermee worden alle werkgevers in Nederland gestimuleerd om meer medewerkers op de fiets te krijgen voor het woonwerk-verkeer. Dit gebeurt onder het motto «Kies de fiets!».
- De «Kies de fiets!» aanpak informeert werkgevers over alle mogelijke financiële regelingen en voorzieningen, waarmee zij het fietsgebruik onder hun medewerkers kunnen stimuleren.
- Tour de Force heeft deze maand het uitvoeringsprogramma 2020–2021 uitgebracht¹⁵. Hierin staat hoe we samen inzetten om de positie van de fiets in de mobiliteit verder te verstevigen.
- Per 1 januari geldt de vereenvoudigde leaseregeling voor de fiets van de zaak. Dit is een aanvulling op het instrumentarium van werkgevers om het fietsgebruik te stimuleren. In het kader van de economische stimuleringsmaatregelen wordt bekeken of de inzet van fiets van de zaak verder kan worden gestimuleerd.
- De fiets speelt een belangrijke rol in de mobiliteit in de 1,5 meter samenleving. Omdat de Nederlandse fietsinfrastructuur tot de beste van de wereld behoort, was Nederland goed in staat om extra fietsgebruik binnen de bestaande fietsinfrastructuur op te vangen. Ingrijpende maatregelen voor de fiets, zoals we die in veel andere landen gezien hebben waren daarom hier niet nodig. Wel hebben ook in Nederland het Rijk en de decentrale overheden extra ingezet op de fiets:
- Burgers zijn gestimuleerd om voor korte afstanden waar mogelijk de fiets te pakken. Dat helpt om drukte in het OV en op de weg te voorkomen.
- Door de 1,5 meter maatregelen en de overstap van scholieren en werknemers naar de fiets kan de drukte op de fietspaden toenemen. Ik heb daarom een oproep gedaan aan gemeenten om meer ruimte voor de fiets te maken.
- Het protocol stedelijke mobiliteit dat de Minister van IenW en ik samen met VNG, IPO en de vervoerregio's hebben opgesteld biedt een scala aan maatregelen om onder andere drukke fietspaden te voorkomen. Een overzicht van mogelijke maatregelen is opgesteld door CROW in samenwerking met onder andere de Tour de Force, GNMI en platform Ruimte voor Lopen.

¹⁵ <https://www.fietsberaad.nl/getattachment/Kennisbank/Uitvoeringsprogramma-Tour-de-Force-2020-2021/Uitvoeringsprogramma-TdF-2020-2021-120dpi-spread.pdf.aspx?lang=nl-NL>

- De gemeenten zijn voortvarend aan de slag met het stimuleren van het fietsgebruik en het maken van meer ruimte voor de fiets, variërend van «auto te gast»-straten tot de inzet van deelfietsen.
- In verschillende steden krijgen voetgangers en fietsers langer groen bij de verkeerslichten en in bijvoorbeeld Rotterdam en Groningen zijn rijstroken vrijgemaakt voor de fiets. Ook worden, zoals bijvoorbeeld in Utrecht, fietspaden vrijgemaakt voor de voetgangers en gaan de fietsers naar de rijbaan of de busbaan waar dan een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur geldt.
- Bij de herstart van de scholen is campagne gevoerd om zo veel mogelijk lopend en fietsend naar school te gaan.
- De COVID-19 crisis heeft geleid tot veranderingen in mobiliteitspatronen. Voor de fiets zien we dat er op dit moment bijna 50% meer kilometers gefietst worden dan vlak voor de crisis. De verwachting is dat veel mensen die nu kennis maken met de fiets, voor de rit naar school of naar het werk ook na de COVID-19 beperkingen meer blijven fietsen. In een recente enquête van de ANWB zegt 27% van de ondervraagden dat ze na de crisis vaker de fiets willen pakken. Ook andere enquêtes laten dit soort signalen zien.

Tot slot

Afsluitend wil ik benadrukken dat er een gezamenlijke verantwoordelijkheid ligt om deze cruciale sector te kunnen laten draaien. Het veilig kunnen reizen in het OV is een essentiële schakel in het verder opschalen van activiteiten in Nederland. Naast de inzet van vervoerders en andere sectorpartijen die verantwoordelijk zijn voor het aanbod van OV, hebben reizigers, werkgevers, onderwijs en andere sectoren allemaal een rol in het voorkomen van piekdruk. Ik heb er vertrouwen in dat iedereen zijn steentje bijdraagt en het OV op een goede manier gebruikt.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer