



METROPOOLREGIO ROTTERDAM DEN HAAG

Retouradres: Postbus 21012 3001 AA Rotterdam

Aan de colleges van burgemeester en wethouders
van de 23 gemeenten van de MRDH

Westersingel 12
Postbus 21012
3001 AA Rotterdam
Telefoon 088 5445 100

E-mail: informatie@mrdh.nl
Internet: www.mrdh.nl
KvK nummer: 62288024
Bankrekeningnummer
NL96 BNGH 0285 1651 43

Datum
23 mei 2022

Onderwerp
Transitieprogramma OV en corona

contactpersoon
Gertjan Nijsink
uw kenmerk

-
ons kenmerk
91562
projectnummer

doorkiesnummer
088 5445 143

e-mail
g.nijsink@mrdh.nl

bijlage(n)
1

Geachte colleges,

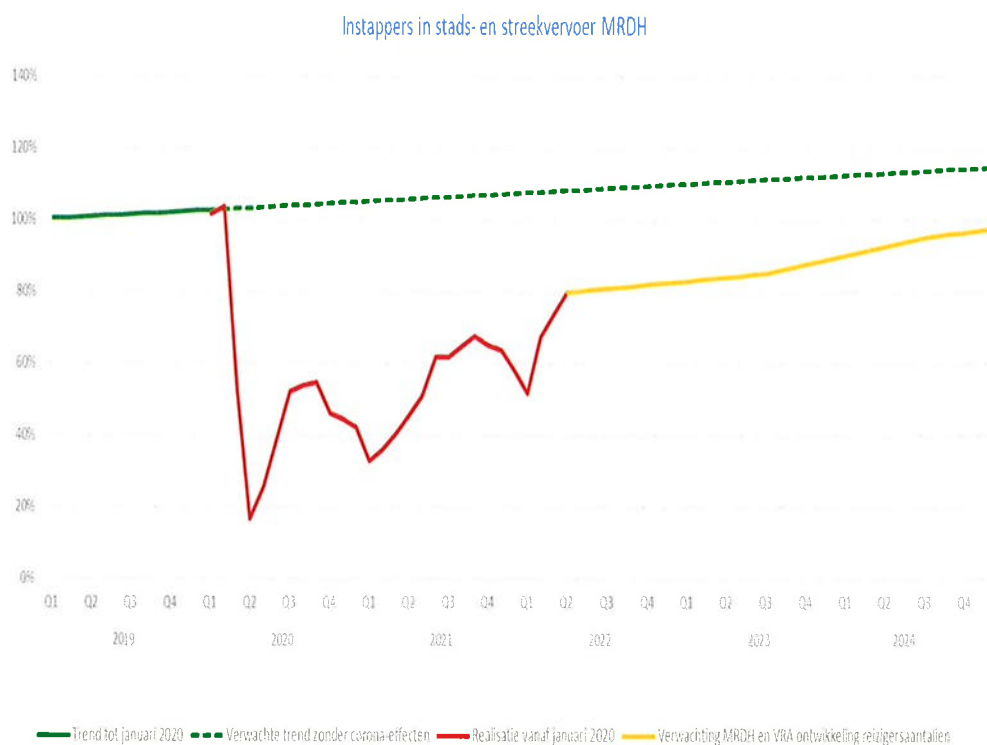
In de 23 gemeenten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag zijn nieuwe gemeenteraden gevormd en is de collegevorming in volle gang. Dat vraagt aandacht en energie en we wensen u een mooie uitkomst toe. Met deze brief nemen we u mee in de ontwikkelingen binnen het openbaar vervoer als gevolg van de coronapandemie. Voor onze regio én uw gemeente relevant voor de toekomst en onze ambities. De 23 gemeenten die samenwerken binnen de metropoolregio hebben daar een belangrijke stem in. Deze brief richt zich in eerste instantie op u, als lid van het college van B&W maar we adviseren u de inhoud ook te delen met uw gemeenteraad. Voor nieuwe wethouders en raadsleden hebben we een bijlage opgesteld, waarmee u de gelegenheid krijgt over dit onderwerp op te doen en met die vergaarde kennis het lokale en regionale gesprek te voeren over deze opgave, waarmee de bestuurscommissie daarna tot keuzes kan komen.

De afgelopen jaren waren turbulente jaren. De coronacrisis had ook op het openbaar vervoer grote impact. Reizigersaantallen van het tot 2019 snel en jaarlijks groeiende OV, vielen terug tot minder dan 20% van het niveau dat we gewend waren. Vervoerders, Rijk, regio en gemeenten stonden voor een grote uitdaging om het OV op de rails te houden en uit de rode cijfers. Daarvoor moesten soms pijnlijke, tijdelijke maatregelen worden genomen. Alleen zo konden we zicht houden op passend OV tijdens maar ook ná de coronacrisis. Het lijkt erop dat we corona nu onder controle hebben. Dat is het goede nieuws. Maar het betekent niet dat het openbaar vervoer weer als vanouds verder kan. De maatschappelijke opgaven waar het openbaar vervoer oplossingen voor kan bieden zijn groot en de financiële middelen nog te beperkt. De reizigersaantallen, en daarmee de inkomsten van vervoerders zijn nog lang niet op het niveau van 2019. Wij verwachten dat dat pas in 2025 weer het geval zal zijn. Bovendien is het Rijk niet van zins om voor de periode 2023 -2025 te voorzien in een financieel vangnet dat perspectief biedt op een solide toekomst voor het openbaar vervoer.

Actuele stand van zaken

Ontwikkeling reizigersaantallen

De actuele stand van zaken wat betreft het OV-gebruik in de MRDH-concessies is inzichtelijk gemaakt in onderstaande figuur:



Het percentage OV-reizigers ten opzichte van 2019 bedroeg in april 2022 per concessie:

Rail Rotterdam (RET)	83%	Rail Haaglanden (HTM)	76%
Bus Rotterdam (RET)	70%	Bus Haaglanden Stad (HTM)	76%
Voorne-Putten Rozenburg (EBS)	80%	Bus Haaglanden Streek (EBS)	97%

Het gewogen gemiddelde daarvan bedraagt ongeveer 80%. Bij deze cijfers moet wel een aantal kanttekeningen gemaakt worden. Zo zijn de cijfers vertekend omdat de vakantieperiodes en feestdagen afweken van eerdere jaren, had Koningsdag een bijzonder effect, en waren de reizigersaantallen hoger doordat er op zondag 3 april geen treinen reden en reizigers het stads- en streekvervoer als alternatief gebruikten. Voor de concessie Haaglanden- Streek is het beeld met ongeveer 5 procentpunt vertekend doordat deze concessie een lijn bevat (lijn 45 tussen Den Haag en Leiden) die in 2019 gedeeltelijk vanuit een concessie van de Provincie Zuid-Holland werd gereden. Ondanks al deze kanttekeningen kunnen we constateren dat de stijgende lijn van de afgelopen maanden zich voortzet, al zal de komende tijd waarschijnlijk een afvlakking zichtbaar worden. We zien dat vooral scholieren en studenten weer goed gebruik maken van het openbaar vervoer, maar dat het OV-gebruik door forenzen (kantoorpersoneel) achterblijft vanwege structureel veranderd reisgedrag door deze groep reizigers: meer telewerken, minder vaak naar kantoor en externe overleggen.

Beschikbaarheid personeel

De beschikbaarheid van rijdend personeel bij vervoerbedrijven blijft een knelpunt, niet alleen door ziekteverzuim, maar ook vanwege medische inhaaloperaties, achterstallig verlof voor personeel en een krappe arbeidsmarkt. Daardoor is het tot nu toe nog niet mogelijk om de tijdelijke afschalingen bij HTM (frequentieverlagingen waarover in december 2021 een besluit is genomen bij de tweede herijking van het Transitieprogramma) terug te draaien. De tijdelijke maatregelen bij de RET (vakantiedienstregeling metro, sluiting verkooppunt Rotterdam Centraal) konden per eind februari 2022 gelukkig wel weer ongedaan gemaakt worden.

Gesprekken met het Rijk

In de afgelopen periode zijn met het Rijk intensieve gesprekken gevoerd over verlenging van de aanvullende rijkssteun want die middelen zijn keihard nodig. Het Rijk geeft tot 1 september 2022 een Beschikbaarheidsvergoeding OV (BVOV) die – zoals de naam al aangeeft – bedoeld is om ervoor te zorgen dat het openbaar vervoer met minder reizigers en veel minder inkomsten zo veel mogelijk beschikbaar blijft voor de samenleving. De MRDH, de andere landelijke regionale OV-autoriteiten (de provincies en de Vervoerregio Amsterdam) en de vervoerbedrijven zijn van mening dat in 2023 en 2024 een financieel vangnet voor het openbaar vervoer onontbeerlijk is. De komende jaren hebben we nog steeds te maken met lagere reizigersaantallen en dito reizigersinkomsten terwijl we om passend toekomstig OV mogelijk te maken fors moeten gaan investeren. En dat verdraagt geen uitstel, laat staan afstel. Investeren in het openbaar vervoer is nodig. Hoe kunnen we anders de woningbouwopgave – 400.000 nieuwe inwoners in onze regio -, faciliteren? We kunnen de oplossing die OV biedt voor leefbaarheids- en klimaatvraagstukken zoals verduurzaming van de mobiliteit toch niet negeren? Het vernieuwen van de economie en het verbeteren van de bereikbaarheid zijn de kerntaken van de MRDH. We moeten dan ook de financiële middelen hebben om die taken naar behoren uit te voeren. Het Kabinet heeft ondanks eerdere overeenstemming tussen het ministerie van IenW, de decentrale overheden en vervoerders, anders besloten. Het Rijk geeft aan gezien de andere opgaven waarvoor zij gesteld staat (met name de oorlog Oekraïne- en de energiecrisis) slechts zeer beperkt mogelijkheden te hebben voor verlengde steun voor het openbaar vervoer. Sterker nog: het Kabinet heeft besloten om de huidige BVOV met slechts vier maanden te verlengen, tot eind 2022. De uitdrukkelijke boodschap daarbij was dat het kabinet geen afspraken wil maken over een herstelregeling voor de periode 2023 en verder.

Dat heeft voor de vervoerbedrijven in de metropoolregio forse gevolgen. Het aantal reizigers en de reizigersopbrengsten zijn nog lang niet op het oude niveau, en zullen dat in 2023 zeer waarschijnlijk ook niet zijn. Ook als alle nu genomen maatregelen uit het Transitieprogramma permanent gemaakt zouden worden en MRDH al haar beschikbare financiële middelen inzet, resteert er nog een fors tekort.

Hoe nu verder?

Op 14 april 2022, dezelfde dag als het kabinetsbesluit, hebben in het Nationaal OV-Beraad de Staatssecretaris van IenW, regionale overheden en vervoerbedrijven met elkaar gesproken over de gevolgen van het kabinetsbesluit. Op 21 april hebben de regionale overheden met elkaar besloten om uit te werken wat de gevolgen van het kabinetsbesluit zijn voor het openbaar vervoer in 2023. Daarbij wordt voor elke concessie in Nederland in kaart gebracht op welke wijze de dienstregeling moet worden aangepast om het gebrek aan rijkssteun te kunnen opvangen. Dit is niet alleen nodig voor de regionale overheden en vervoerbedrijven om zelf tijdig voorbereid te zijn op de situatie, maar het is ook bedoeld als input voor een laatste poging om het kabinet op andere gedachten te brengen. In juni staan vervolggesprekken met het Rijk gepland.

We moeten hoe dan ook zien te voorkomen dat dat we in 2023 afbreken wat vanaf 2025 weer hard nodig is. Daarom is het wenselijk om niet alleen te kijken naar de mogelijkheden om de gevolgen van het ontbreken van rijkssteun op te vangen in de dienstregeling, maar ook na te gaan welke andere mogelijkheden er zijn om het openbaar vervoer op de rails en uit de rode cijfers te houden. We zullen daarvoor al onze creativiteit moeten benutten en het belang van de reiziger daarbij goed voor ogen moeten houden.

Bij de vaststelling van het Transitieprogramma OV en corona op 24 maart 2021 is afgesproken het Transitieprogramma halfjaarlijks te herijken. De geplande herijking van juni 2022 is te vroeg om de gevolgen van het recente kabinetsbesluit vertaald te hebben in concrete maatregelen voor 2023 en verder. Echter, de daaropvolgende herijking van november 2022 is te laat om besluiten te kunnen nemen over de dienstregeling 2023. Daarom heeft de bestuurscommissie Vervoersautoriteit MRDH op 18 mei besloten om de geplande herijking van juni 2022 te splitsen in:

- Herijking 3A, over maatregelen in de 2^e helft 2022; besluitvorming in de BcVa van 8 juni 2022;
- Herijking 3B, over maatregelen in 2023 en verder; besluitvorming in de BcVa van 21 september 2022.

Tot slot

We beseffen dat deze brief een lastige boodschap bevat terwijl de samenleving zich herstelt van de coronacrisis en reizigers terugkomen in het openbaar vervoer, luiden we de noodklok. Dat is geen fijn begin van een nieuwe bestuursperiode. Maar toch moeten we de dingen bij de naam noemen want dat is het begin van het creëren van een uitweg. En die uitweg gaan we vinden: vervoerders en de 23 gemeenten die elkaars partner zijn in onze prachtige metropoolregio Rotterdam Den Haag. We adviseren u deze brief te delen met uw gemeenteraden, zodat zij volwaardig mee kunnen doen in het besluitvormingsproces.. Juist omdat ook uw gemeenteraad , in ieder geval gedeeltelijk, bestaat uit nieuwe gemeenteraadsleden, organiseert de MRDH digitale informatiebijeenkomsten waarin raadsleden worden geïnformeerd over de rol van de MRDH en de opgaven waar we gezamenlijk voor staan.

Samenwerken maakt sterker is het devies van de MRDH. Het maakt iedere gemeente en de regio sterker als we samen optrekken. Met die motivatie zijn we aan de slag en dat moeten we zien vol te houden in het belang van de mensen die hier wonen en werken. De coronacrisis is een hobbel op de weg maar niet de weg zelf. Als we ons met elkaar verbinden, houden we zicht op een goede toekomst van onze inwoners. Dat is en blijft onze inzet.

Mocht u naar aanleiding van deze brief behoefte hebben aan een nadere toelichting, dan kunt u altijd contact opnemen met mij of met de ambtelijke organisatie van de MRDH: informatie@mrDH.nl.

Met vriendelijke groet,

Namens de bestuurscommissie Vervoersautoriteit MRDH,



I.S. Bal
Portefeuillehouder OV-concessiemanagement