

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@mrhdh.nl
Internet: www.mrdh.nl
KvK nummer: 62288024
Bankrekeningnummer
NL96 BNGH 0285 1651 43

Datum

15 december 2021

Onderwerp

2^e herijking Regionaal Transitieprogramma OV en corona

contactpersoon

Gertjan Nijsink

uw kenmerk

-

ons kenmerk

87531

projectnummer

doorkiesnummer

088 5445 143

e-mail

g.nijsink@mrhdh.nl

bijlage(n)

Geachte colleges,

Op 15 december 2021 heeft de bestuurscommissie Vervoersautoriteit (BcVa) van de MRDH de tweede herijking van het Regionaal Transitieprogramma OV en corona vastgesteld¹. Graag informeren wij u in deze brief over de actuele stand van zaken, de besluiten die zijn genomen bij de tweede herijking, en het vervolgproces.

Actuele stand van zaken

Ontwikkeling reizigersaantallen

Het OV-gebruik, dat zich tot de zomervakantie voorzichtig herstelde en sindsdien stabiliseerde, is door de verscherpte coronamaatregelen vanaf november opnieuw gedaald. Het percentage OV-reizigers ten opzichte van 2019 bedroeg in de tweede week van december 2021 (week 49) per concessie:

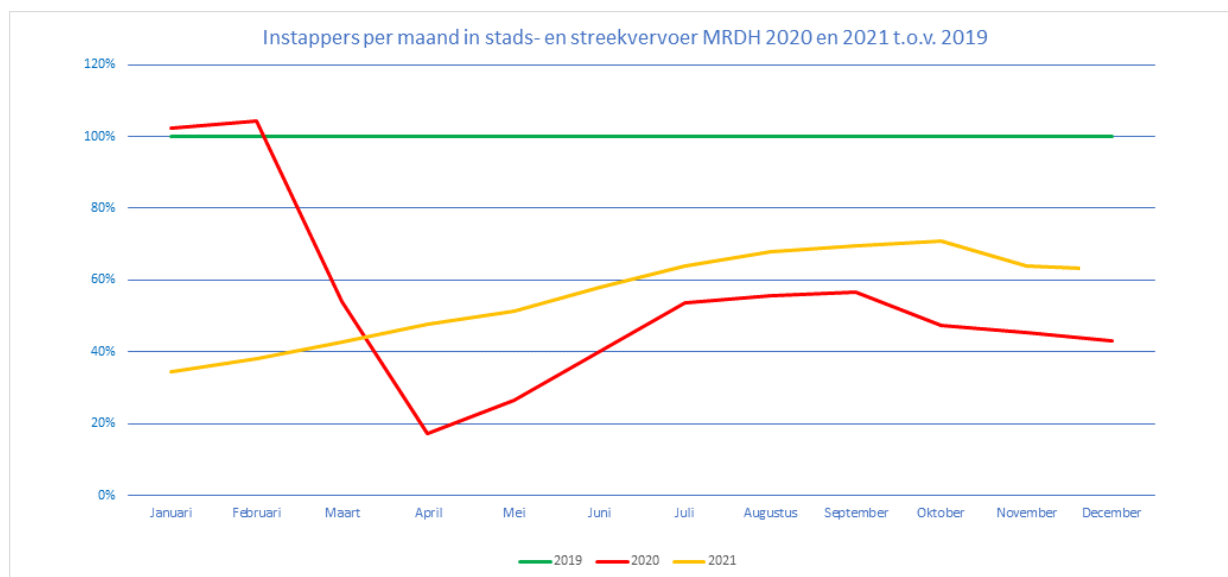
Rail Rotterdam (RET)	61%	Rail Haaglanden (HTM)	61%
Bus Rotterdam (RET)	65%	Bus Haaglanden Stad (HTM)	59%
Voorne-Putten Rozenburg (EBS)	66%	Bus Haaglanden Streek (EBS)	71%

Het gewogen gemiddelde daarvan bedraagt ongeveer 63%. Dit was begin oktober nog 71%, maar de aangescherpte coronamaatregelen sinds november zorgen voor een daling van het aantal reizigers. Daarbij valt op dat de grootste daling zich voordeed in november; het effect van de verdere aanscherping van de coronamaatregelen in december lijkt vooralsnog beperkt. Tegelijk maakt het cijfer van 63% pijnlijk duidelijk dat het OV-gebruik nog lang niet terug is op

¹ Voor de context en eerdere besluitvorming over dit Transitieprogramma en de daarin benoemde periodieke herijkingen, verwijzen wij u naar onze eerdere brieven van 8 juni, 28 september, 28 oktober, 25 november en 17 december 2020, en 24 maart, 19 mei, 7 juli en 22 september 2021 over het onderwerp 'OV en corona'.

het normale, gewenste niveau; de urgentie van het vraagstuk 'OV en corona' blijft onverminderd groot.

De vergelijking van het aantal instappers in de MRDH-regio ten opzichte van voorgaande jaren ziet er als volgt uit:



HTM heeft eind oktober een aantal aanpassingen in haar dienstregeling moeten doorvoeren. Het railvervoer is beperkt opgeschaald omdat de stijging van de vervoervraag die zich sinds de zomervakantie voordeed, vooral plaatsvond in de spitsperioden (zie ook hieronder bij 'herijkingsmaatregelen'). Sinds 23 oktober 2021 bleek bij HTM een gecontroleerde afschaling van het busvervoer nodig vanwege een hoog ziekteverzuim van buschauffeurs in combinatie met een zeer krappe arbeidsmarkt (onvoldoende 'flexibele schil').

Het ziekteverzuim onder rijdend personeel is momenteel erg hoog. Zo had HTM in oktober een ziekteverzuim onder buschauffeurs van 12%, nog exclusief chauffeurs die vanwege besmette familieleden of andere contacten tijdelijk in quarantaine zijn. Met het toenemen van het aantal coronabesmettingen en de aanscherping van regels omtrent quarantaine (ook gevaccineerden moeten in quarantaine bij een besmetting in het huishouden) loopt dit aandeel in november verder op. Dat zorgt er bij HTM voor dat momenteel reeds substantieel meer rituitval (ca. 4% tegen normaliter ca. 0,2%) plaatsvindt dan normaal, ondanks de afschalingen per 23 oktober 2021. Daarnaast krijgt HTM in 2022 te maken met grootschalige wegomleidingen waardoor extra personeel (en materieel) nodig is. Daarom is per 9 januari 2022 een aantal wijzigingen in de dienstregeling nodig. Voor het busvervoer betekent dit een verlaging van de frequenties op de lijnen 20, 23 en 24. Bij het railvervoer wordt de frequenties van een groot aantal tramlijnen verlaagd (bijvoorbeeld van 5 naar 4 keer per uur, of van 8 naar 7 keer per uur) en vervalt lijn 34 op werkdagen overdag. Deze lijn rijdt als aanvulling op de lijnen 3 en 4, zodat dit feitelijk een frequentieverlaging van deze lijnen betreft.

Omdat reizigers meer in de spits en minder in de dal rijden dan eerder verwacht, past HTM ook het tijdstip van spitsfrequenties op een aantal lijnen aan, en verhoogt ze de spitsinzet op lijn 2.

De hierboven genoemde afschalingsmaatregelen zijn zo gekozen, dat de impact voor reizigers beperkt is: de gemiddelde wachttijd bij de halte neemt toe, maar er vervallen geen verbindingen of bedieningsperioden. Daarmee zijn de maatregelen in lijn met het eerder vastgestelde Afwegingskader (28 oktober 2020). Zolang de reizigersaantallen door aangescherpte coronamaatregelen laag zijn, worden ook geen capaciteitsproblemen verwacht.

Omdat de maatregelen nodig zijn om grootschalige ongeplande rituitval te voorkomen, acht de MRDH de door HTM voorgestelde maatregelen onvermijdelijk. Tegelijk hoopt en verwacht MRDH dat de door het Rijk aangescherpte coronamaatregelen zo snel mogelijk weer (deels) kunnen worden teruggedraaid en dat de reizigersaantallen weer zullen stijgen. Om een dergelijke stijging te faciliteren, en om het OV-systeem zo aantrekkelijk mogelijk te houden, wil MRDH dat de nu genomen afschalingsmaatregelen zo snel mogelijk weer worden teruggedraaid. Daarom zal de MRDH de komende tijd actief het gesprek voeren met HTM over alle mogelijke beheersmaatregelen wat betreft de beschikbaarheid van voldoende rijdend personeel, en draagt MRDH HTM op om zo spoedig mogelijk de nu voorgestelde afschalingsmaatregelen weer ongedaan te maken.

Ondanks de bij HTM benodigde afschalingsmaatregelen blijft bij alle vervoerbedrijven de beschikbaarheid van voldoende rijdend personeel een punt van aandacht. Dit is een combinatie van oplopend ziekteverzuim (o.a. bij coronaklachten en vanwege quarantaineregels) en een krappe arbeidsmarkt in de gehele vervoersector. Voor alle vervoerbedrijven geldt dat ze een evenwicht zoeken tussen het voorkomen van incidentele rituitval en het onnodig preventief afschalen van de dienstregeling. Als door personeelsgebrek toch niet alle ritten gereden kunnen worden, wordt bij de dagelijkse aansturing door de verkeersleiding een aantal criteria gehanteerd, waarvan de belangrijkste zijn:

- Nooit twee ritten op dezelfde lijn achter elkaar uit laten vallen;
- Op basis van bezettingscijfers reizigers zo goed mogelijk vervoeren;
- Niet vervallen van ritten op lijnen met een relatief lage frequentie, omdat wachttijden voor reizigers dan te hoog oplopen.

Implementatie maatregelen Transitieprogramma

De implementatie van de tot nu toe genomen maatregelen verloopt voorspoedig. Per 1 oktober 2021 heeft RET de inzet van tramconducteurs met 25% verminderd. Voor reizigers die geen vervoerbewijs hebben en eerst bij de tramconductor een kaartje kochten, bestaat de mogelijkheid om via een QR-code een vervoerbewijs te kopen.

Herijkingsmaatregelen

Bij de eerste herijking van het Transitieprogramma, in september 2021, is geconstateerd dat de vervoerbedrijven met de nu genomen maatregelen ongeveer op de 'nullijn' uitkomen zolang het Rijk de Beschikbaarheidsvergoeding continueert. Vanuit financieel oogpunt was er geen reden voor aanvullende herijkingsmaatregelen. Dat geldt bij de tweede herijking, in december 2021, nog steeds. De eerder vastgestelde maatregelen moeten daarom onverkort worden uitgevoerd. Ruimte om ze terug te draaien is er, ook bij deze tweede herijking, niet. EBS heeft daarom geen herijkingsvoorstel ingediend en willen tot de volgende herijking (juni 2022) volstaan met de eerder genomen maatregelen. Voor RET geldt hetzelfde, behalve dat er een aantal voorstellen zijn gedaan voor vervoerkundige optimalisaties per 9 januari 2022. Dit betreft vooral het verschuiven van rittijden zodat het vervoeraanbod zo goed mogelijk aansluit bij de vervoervraag.

Voor HTM geldt eveneens dat er geen *financiële* aanleiding is voor aanvullende herijkingsmaatregelen. Wel heeft HTM *om vervoerkundige redenen* een herijkingsvoorstel ingediend.

Sinds 25 oktober 2021 rijdt HTM in de railconcessie met een opgeschaalde dienstregeling: meer ritten in de spits en op een tweetal tramlijnen in de avonden. De belangrijkste reden daarvoor was dat de groei die zich wat betreft reizigersaantallen voordeed sinds de

zomervakantie, vooral plaatsvond tijdens de spitsperioden. Daardoor ontstonden daar capaciteitsknelpunten. MRDH heeft, gebruik makend van het aan de Manager OV verstrekte mandaat hiervoor, ingestemd met deze opschaling. De BcVa is hierover in een notitie van 14 oktober 2021 geïnformeerd.

HTM voorziet dat in 2022, als coronamaatregelen naar verwachting weer versoepeld worden en de vervoervraag weer stijgt, in de spitsperioden een opschaling van het spitsvervoer nodig is. In haar herijkingsvoorstel werkt HTM dit voor het railvervoer uit in een tweetal scenario's: (1) meer spitsinzet en afbouw extra dalinzet op tramlijn 2, en op de lijnen 11, 12, 15 en 17 zowel overdag als 's avonds extra ritten of (2) meer spitsinzet op de lijnen 6, 9 en 16. Wanneer deze opschaling precies plaatsvindt, hangt af van de wijze waarop de reizigersaantallen en –spreiding zich ontwikkelen. De afgelopen tijd hebben we gemerkt dat dergelijke ontwikkelingen soms grillig en onverwacht kunnen zijn, en dat daarom zo nodig snel gehandeld moet kunnen worden. HTM krijgt daarom de ruimte om het precieze moment voor deze opschaling te kiezen, na afstemming met de manager OV van de MRDH.

Gesprekken met het Rijk

Dat vervoerders met de nu genomen maatregelen ongeveer op de 'nullijn' uitkomen zolang het Rijk de Beschikbaarheidsvergoeding continueert, betekent dat op korte termijn geen aanvullende maatregelen nodig zijn. Echter, er is nog steeds onzekerheid over de situatie per september 2022, als de bestaande regeling voor de Beschikbaarheidsvergoeding (BVOV) afloopt. Indien de BVOV niet wordt verlengd, zijn waarschijnlijk extra maatregelen onvermijdelijk. De omvang daarvan is afhankelijk van de mate van reizigersherstel. Verlenging van de BVOV ná september 2022 is daarom noodzakelijk.

Voor de langere termijn maken de regionale instandhoudingsopgave, verwachte reizigersgroei, verstedelijking, mobiliteitstransitie en duurzaamheidsopgaven het noodzakelijk dat investeringen in het OV worden uitgebreid. De MRDH is daarvoor echter volledig afhankelijk van de rijksbijdrage in de vorm van de Brede DoelUitkering (BDU), die echter niet meebeweegt met de opgaven waarvoor de regio gesteld staat. Daarom is niet alleen een tijdelijke verlenging van de BVOV, maar ook een structurele verhoging van de BDU noodzakelijk.

Het bovenstaande wordt door MRDH bestuurlijk én ambtelijk steeds weer ingebracht, onder andere in het Nationaal OV-Beraad (NOVB) en de landelijke werkgroepen 'OV en corona'. Voor maximale effectiviteit van de boodschap worden echter ook de wethouders en gemeenteraadsleden van de 23 MRDH-gemeenten gevraagd om deze zaak permanent onder de aandacht te brengen in de contacten met de Rijksoverheid, de Kamer en het Kabinet.

Stand van zaken stimuleringsmaatregelen

Op 24 maart 2021 heeft MRDH een totale bijdrage van maximaal 104,2 miljoen euro beschikbaar gesteld voor stimuleringsmaatregelen die nodig zijn om het OV-systeem weer toekomstvast te krijgen. De eerste prioriteit van de vervoerbedrijven was het doorvoeren van de transitie maatregelen die nodig waren om op de 'nullijn' te komen. Nu dit is gebeurd, althans voor de periode tot september 2022, richten de vervoerbedrijven zich op de benodigde stimuleringsmaatregelen. Daartoe bereiden RET, HTM en EBS elk een set stimuleringsmaatregelen voor. De huidige stand van zaken is beschreven in bijlagen 3 (RET), 4 (HTM) en 5 (EBS). De ideeën uit die bijlagen worden op een later moment verder uitgewerkt in concrete subsidieaanvragen. Deze worden, voor zover ze niet vallen onder eerder vastgestelde ambtelijke mandaten, ter besluitvorming voorgelegd aan de BcVa. De voorstellen van de vervoerbedrijven zijn in lijn met de thema's die de BcVa op 24 maart

2021 heeft benoemd: versnelde invoering van Nieuwe Betaalwijzen, transitie arbeidsmarkt, ketenmobiliteit en versnellingsmaatregelen voor zover die in het domein van de vervoerbedrijven liggen.

Versnellingsmaatregelen liggen voor een groot deel in het domein van wegbeheerders; subsidie voor die maatregelen zal door wegbeheerders (meestal: de 23 MRDH-gemeenten) moeten worden ingediend. Ook voor lokale maatwerkvervoerinitiatieven zijn de gemeenten aanzet.

Met vriendelijke groet,

Namens de bestuurscommissie Vervoersautoriteit MRDH,



I.S. Bal
Portefeuillehouder OV-concessiemanagement