Vervoerregio Amsterdam

Postbus 626
1000 AP Amsterdam

Jodenbreestraat 25
1011 NH Amsterdam

T 020 527 37 00
E info@vervoerregio.nl
W www.vervoerregio.nl

KvK: 34374879000
IBAN: NL46BNGH0285168274
BIC: BNGHNL2G

Regioraad Vervoerregio Amsterdam
Postbus 626
1000 AP AMSTERDAM

Datum	25 februari 2021	**Onderwerp**	Transitieprogramma OV 2021-2025
Uw kenmerk			
Ons kenmerk	2021/15369/SP		
Inlichtingen	Steven Pots S.Pots@vervoerregio.nl	**Bijlagen**	

Geachte leden van de Regioraad,

Het is inmiddels bijna een jaar geleden dat Nederland werd geconfronteerd met de COVID-19 pandemie. Vanaf het eerste moment heeft COVID-19 een grote impact gehad op het gebruik van het openbaar vervoer. Het Kabinet verklaarde het openbaar vervoer tot een vitale sector en riep tijdens de lockdown van maart 2020 tegelijk op het openbaar vervoer alleen te gebruiken voor noodzakelijke reizen. Vanwege het vitale karakter is het aanbod aan openbaar vervoer voor de reiziger zo goed als in stand gebleven. Het aantal reizigers nam het afgelopen jaar ten opzichte van 2019 enorm af, terwijl de kosten voor de vervoerders op hetzelfde niveau bleven. In de zomer van 2020 leek de COVID-19 pandemie op zijn retour en werd er weer meer met het openbaar vervoer gereisd. In de sector is als eerste de mondkapjesplicht ingevoerd. Met de tweede lockdown en met de instelling van de avondklok is het gebruik van het openbaar vervoer in de Vervoerregio nog steeds 70% lager dan in 2019. Duidelijk is dat onze samenleving nog lang met de gevolgen van de pandemie moet leven en dat ook de impact op het openbaar vervoer de komende jaren aan de orde is.

Bereikbaarheid regio onder druk
Met deze brief informeren wij u over de actuele stand van zaken en over de opgave waar de Vervoerregio en vervoerders voor staan. Vooropgesteld: door het uitblijven van reizigers en de onzekerheid over het uitkeren van de Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer (BVOV) in het laatste kwartaal zal de bereikbaarheid van gemeenten en wijken in de Vervoerregio de komende jaren onder druk komen te staan. Dat kan betekenen dat de bus minder vaak in de buurt te zien zal zijn, er minder trams per uur voorbij rijden en het langer duurt voordat reizigers op hun plaats van bestemming zijn.

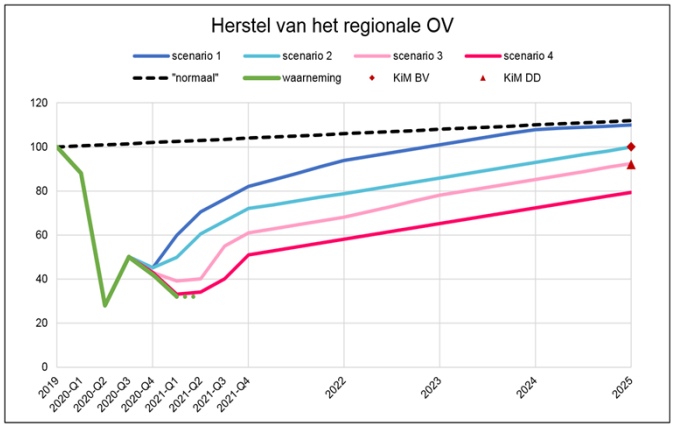
Beschikbaarheidsvergoeding 2020 en 2021
Het Rijk heeft een BVOV toegekend voor 2020 en deze ook toegezegd voor de eerste helft van 2021. Met de BVOV wordt een groot deel van de door de OV-bedrijven gemaakte kosten vergoed en voor de eerste helft van 2021 een nulrendement geboden, onder voorwaarde van een op te stellen transitieprogramma

en van het uitkeren van de maximale subsidiebijdrage van de Vervoerregio. Om een nulrendement te kunnen halen is de dienstregeling voor de eerste helft van 2021 bijgesteld op basis van de door het dagelijks bestuur vastgestelde uitgangspunten. U bent hierover geïnformeerd in onze brief van 19 oktober 2020 (kenmerk 2020/14969/IdB).

Inmiddels heeft het Rijk bij brief van 5 februari aan de Tweede Kamer een verlenging van de BVOV voor het derde kwartaal 2021 toegezegd. Voor de rest van 2021 resteert een grote financiële opgave.

Reizigersherstel onzeker en daardoor grote financiële impact

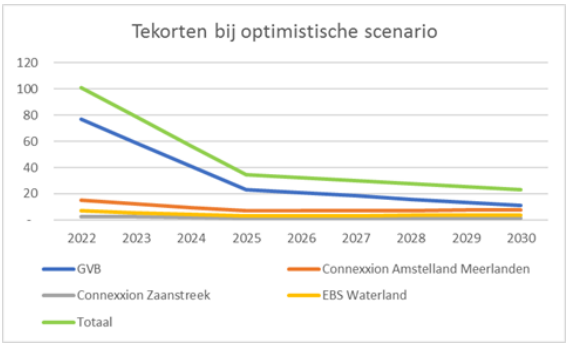
Juist omdat het herstel van het aantal reizigers en daarmee de reizigersopbrengsten één van de grootste onzekere factoren is, is de omvang van de opgave onduidelijk, maar in alle gevallen groot. Verwacht wordt dat het herstel verschilt per concessie. Dit is afhankelijk van of, wanneer en welke doelgroepen terugkomen. Thuiswerken, de mate van het mijden van de spits en herstel van het toerisme hebben invloed hierop. Voor het hele land wordt in NOVB verband uitgegaan van vier scenario's. Figuur 1. laat het verloop van het reizigersherstel op basis van meerdere scenario's zien.

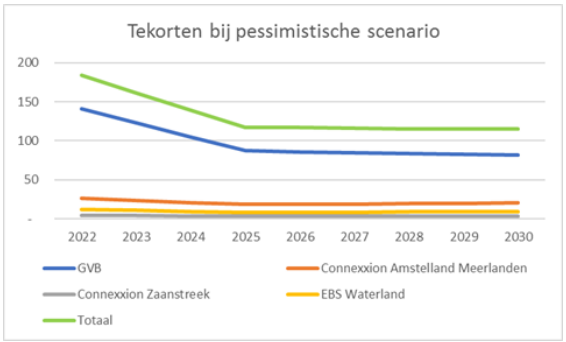


Figuur 1: Scenario's herstel regionale ov

Op dit moment zit de reizigersontwikkeling landelijk op de lijn van het meest pessimistische scenario (onderste lijn), waarbij de reizigersopbrengsten pas over 9 jaar in 2030 het niveau van 2019 bereiken. Ook als de scenario's positiever zijn, moet de Vervoerregio constateren (scenario 2 en scenario 4) dat er een groot financieel tekort ontstaat voor 2022 en verder.

De volgende grafieken laten te tekorten zien in miljoenen euro's:





Figuur 2: tekorten in miljoenen euro's per scenario

Indien er in 2022 geen financiële steun vanuit het Rijk komt heeft de Vervoerregio een financiële opgave tussen de € 101 tot € 184 miljoen voor 2022 t.o.v. de huidige meerjarenbegroting. Dit terwijl de jaarlijkse BDU-bijdrage van het Rijk voor de Vervoerregio rond de € 402 miljoen ligt. Het tekort verschilt per concessie. Naast dat de concessie Amsterdam de grootste concessie is, was deze pre-COVID bijna 100% kostendekkend. Dat wil zeggen dat de exploitatie bijna volledig door de reizigersopbrengsten werd gedekt. Door het wegvallen van de reizigers is de impact hier het grootst ten opzichte van de streekconcessies die pre-COVID 50% kostendekkend waren. De helft van de kosten wordt in deze

concessies betaald met subsidie van de Vervoerregio. Ook ligt de omzet in deze concessies lager, waardoor de absolute tekorten lager zijn. De opgave is niet eenmalig, maar zet zich in de jaren daarna door zoals bovenstaande grafieken laten zien. Vanzelfsprekend neemt het tekort in omvang af naarmate het aantal reizigers en daarmee de reizigersopbrengsten voor vervoerders toeneemt in de komende jaren.

Transitieprogramma openbaar vervoer – nieuwe koers noodzakelijk
De betaalbaarheid van onze doelen en ambities staan onder druk. Zoals gezegd, de kwaliteit van bereikbaarheid in de regio is gezien financiële prognoses niet vanzelfsprekend. De in september vastgestelde uitgangspunten en de huidige programma's van eisen van de concessies bieden onvoldoende ruimte om invulling te kunnen geven aan deze opgave. Het herstel moet gevonden worden in elkaar aanvullende oplossingen. Verminderen van het aanbod is mogelijk en noodzakelijk, maar kan alleen op een manier die groei van ov-gebruik blijft stimuleren en faciliteren om op termijn weer de reizigersaantallen van 2019 door de regio te kunnen vervoeren. Het vraagt wel om scherpere keuzes dan tot nu toe noodzakelijk waren.

Het zogenoemde COVID-pakket, waarover u per brief met kenmerk 2020/14934/JVB bent geïnformeerd, biedt mogelijkheden om kostenbesparingen voor vervoerders te realiseren en risico's weg te nemen. Het investeren in duurzaam busvervoer, spitsmijden en maatregelen ten behoeve van doorstroming dragen effectief bij aan lagere kosten in de bedrijfsvoering voor de vervoerders. Daarnaast kan met gericht beleid de terugkeer van de reiziger in het ov bespoedigd worden. De Vervoerregio werkt onverminderd toe naar een ov-systeem dat past bij de vraag, betaalbaar is én de rol kan vervullen die nodig is in de bereikbaarheid van de regio, ook wanneer de vervoervraag weer toeneemt.

Het bestuur constateert dat bovenop alle maatregelen uit het COVID-pakket en de door het Rijk beschikbaar gestelde BVOV tot en met het derde kwartaal van 2021, aanvullende financiële ruimte gevonden moet worden. De impact van de huidige situatie is zonder verdere financiële steun van het Rijk te groot om te kunnen opvangen zonder ingrijpende maatregelen te nemen. Dat betekent met het transitieplan dat nu samen met de vervoerders wordt opgesteld dit impact zal hebben voor de beschikbaarheid van het openbaar vervoer in onze regio, maar ook dat in de volle breedte van het investeringsbeleid van de Vervoerregio gezocht moet worden naar ruimte. Ook is een hogere BDU hard nodig en blijven we in gesprek over de voortzetting van de BVOV voor de rest van dit jaar. Begin maart is weer een overleg van het NOVB voorzien.

Gevolgen voor de lopende aan- en inbestedingen
De onzekerheid over de reizigersontwikkelingen de komende jaren hebben mogelijk gevolgen voor zowel de inbesteding van de concessie Amsterdam als de aanbesteding Zaanstreek-Waterland. Voor beide nieuw af te sluiten concessies onderzoeken we hoe de onzekere reizigersontwikkelingen te combineren is met de implementatie van voorgenomen ambities. Daarnaast kijken we hoe we tijdens de looptijd van de concessies goed en snel kunnen anticiperen op de veranderende vervoervraag. Hierover wordt u later apart geïnformeerd.

Proces
We zullen het transitieprogramma openbaar vervoer samen met de vervoerders en in afstemming met de Reizigersadviesraad en gemeenten verder uitwerken, zodat we uiteindelijk tot een goed afgestemd en evenwichtig pakket kunnen komen, dat we voor 1 april aan het Rijk voorleggen. In de regioraad van 23 maart lichten we het transitieprogramma en bijbehorend maatregelenpakket aan u toe waarna het DB op 1 april gehoord hebbende uw raad een besluit kan nemen. In nauw overleg met de gemeenten en de reizigersadviesraad en op basis van de afspraken met het Rijk die dan gelden wordt het dan vastgestelde transitieplan of delen daarvan in de maanden daarna geïmplementeerd. Vanzelfsprekend brengt de

Vervoerregio de impact op de meerjarenbegroting en de mogelijke keuzes die daaruit voortkomen in kaart en legt ook deze aan u voor. Nu bestaande formele procedures in tijd niet volledig haalbaar zijn, informeren wij u regelmatig over het proces en wordt de rekeningcommissie nadrukkelijk op de hoogte gehouden. Een afschrift van deze brief wordt ook naar alle raden van de gemeenten in de Vervoerregio en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gestuurd.

De COVID-19 pandemie weegt zwaar. De Vervoerregio heeft samen met de vervoerders begrip voor de maatregelen en de oproep van het kabinet alleen gebruik te maken van het OV wanneer dat noodzakelijk is. Tegelijk is het vervoeraanbod zo goed als hetzelfde gebleven, want de OV-sector is vitaal. Daar mag ook wat tegenover staan. Want het vet is van de botten af, terwijl medewerkers van de vervoerbedrijven nog steeds dag in, dag uit hard werken aan het bereikbaar houden van de regio. Bereikbaarheid is essentieel, want het voorkomt isolement. De bus, tram en metro zorgen ervoor dat mensen die niet thuis kunnen werken op hun werk kunnen komen, scholieren en studenten onderweg kunnen zijn voor hun opleiding of dat andere noodzakelijke reizen gemaakt worden. Het is in het belang van al onze inwoners in de Vervoerregio dat we dit kunnen blijven faciliteren.

Namens het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam,

E. de Vries

Dit document is digitaal ondertekend en bevat daarom geen zichtbare handtekening. Zie akte van ondertekening.

Digitally signed by Zynyo B.V.
Date: 2021.02.23 21:33:00 CET
Document ID:
52ca82c6-437b-400a-a90f-
0d207b267189