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	24 augustus 2022	**Onderwerp**	Stand van zaken OV2023
Uw kenmerk			
Ons kenmerk	2022/17020/STR		
Inlichtingen	Shirley te Roller, s.teroller@vervoerregio.nl	**Bijlagen**	

Geachte leden van de Regioraad,

Afgelopen zomerperiode hebben Vervoerregio Amsterdam en de vervoerders hard gewerkt aan de plannen voor het openbaar vervoer in 2023. Met dank aan de bijdrage van de Vervoerregio en de rijksregeling weten we grootschalige afschaling te voorkomen. De laatste stand van zaken van de plannen zijn toegelicht tijdens een technische sessie op maandag 22 augustus. Met deze brief wil ik u ook schriftelijk informeren.

Vervoerregio Amsterdam en de vervoerders is er alles aan gelegen om drastische afschaling van het openbaar vervoer te voorkomen. Weliswaar liggen de reizigersaantallen nu nog veel lager dan voor de coronacrisis, maar het is een kwestie van tijd tot die weer op het niveau van 2019 liggen en zelfs zullen groeien, al kunnen we nu nog niet exact voorspellen wanneer dat zal zijn. Bovendien is een kwalitatief goed ov-systeem essentieel voor het behalen van andere doelstellingen. Zoals woningbouw, bereikbaarheid van de regio en klimaatdoelstellingen.
Vandaar dat de Vervoerregio en andere decentrale overheden lange en intensieve gesprekken hebben gevoerd met het Rijk om tot een transitieregeling voor 2023 en 2024 te komen. Het is uiteindelijk niet gelukt om een tot een gezamenlijke regeling te komen, maar de gesprekken en bijbehorende lobby hebben er wel toe geleid dat het ministerie van I&W met geld over de brug is gekomen en zelfstandig een regeling in het leven heeft geroepen.

Deze zomer is gebruikt om die regeling en de gevolgen er van op de bedrijfsvoering van de vervoerders verder te bestuderen. Inmiddels is duidelijk dat we voor twee van de vier concessies van de regeling gebruik willen maken. Al eerder heeft de Vervoerregio in de eigen begroting nog ruimte gevonden voor een financiële bijdrage. Samen met maatregelen van de vervoerders is hiermee een robuust pakket samengesteld waarmee de reizigers en inwoners in ons gebied kunnen rekenen op een kwalitatief hoogwaardig systeem, met de mogelijkheid snel in te spelen op groei. Hieronder licht ik toe wat dit voor de verschillende concessies betekent.

Zaanstreek

In de concessie Zaanstreek weten de reizigers het openbaar vervoer het beste terug te vinden. De aantallen zitten daar op dit moment weer op circa 90% ten opzichte van 2019 en dat groeit verder door. Dit is hartstikke goed nieuws, want hierdoor kan het ov-aanbod volgend jaar dan ook verder worden uitgebreid tot het oude niveau. Connexxion heeft hiervoor geen extra financiële steun nodig vanuit het Rijk of de Vervoerregio. Voor Zaanstreek geldt, net als voor Waterland overigens, dat door afspraken die zijn gemaakt in de noodconcessies het ook niet mogelijk lijkt om rijkssteun aan te vragen.
Vanaf 2024 wordt de concessie Zaanstreek samengevoegd met de concessie Waterland. Inmiddels is bekend dat deze nieuwe concessie aan EBS is gegund. EBS stelt in hun winnende bod een uitbreiding van het ov-aanbod voor tot boven het niveau van 2019.

Waterland

In de concessie Waterland is circa 81% van de reizigers terug in het openbaar vervoer. In deze concessie kunnen we het aanbod op het huidige niveau te houden dankzij een extra financiële bijdrage vanuit de Vervoerregio. Deze concessie lijkt, door de afspraken die in de noodconcessies Zaanstreek en Waterland zijn gemaakt, ook niet in aanmerking te komen voor de rijksregeling volgens de voorwaarden zoals we die nu kennen.
Ook voor Waterland geldt dat vanaf 2024 de nieuwe concessie Zaanstreek-Waterland van start gaat, met een aanbod tot boven het niveau van 2019, uitgevoerd door EBS.

Amstelland-Meerlanden

In de concessie Amstelland-Meerlanden is iets minder dan 80% van de reizigers terug in het OV. Om het aanbod hier zo veel mogelijk in stand te houden, willen we dan ook gebruik maken van de rijksregeling. Ook de Vervoerregio draagt één derde bij.
Connexxion heeft al wel aangegeven dat ook zij, net als alle vervoerders, te maken hebben met personeelstekorten. Om zeker te zijn dat er een betrouwbare dienstregeling is, hebben zij nu al aangegeven dat zij volgend jaar met een iets lager aanbod beginnen dan dat op dit moment wordt geboden. Intussen doen zij er alles aan om extra mensen aan te trekken. Samen met de vervoerder houden we de vinger aan de pols om, zodra het kan, het aanbod weer op het gewenste niveau te brengen.

Amsterdam

We zien bij concessie Amsterdam dat de reizigers, met rond de 80%, in redelijk gelijke mate terugkeren naar het ov als in de andere concessie. De financiële impact van de teruggelopen reizigersaantallen is in deze concessie echter veel groter en langduriger dan bij andere. Tot corona uitbrak werd de exploitatie bijna geheel uit reizigersopbrengsten betaald. Bovendien speelt de schaalgrootte van de concessie (een van de grootste vervoerconcessies van het land) hierbij een belangrijke rol.
Dankzij de rijksregeling en de bijdrage van de Vervoerregio kunnen we in elk geval in de eerste helft van 2023 het aanbod op het huidige niveau laten. Eén van de voorwaarden van de rijksregeling is echter ook dat de vervoerders vanaf 2024 zonder steun moeten kunnen. Ik heb het GVB dan ook de opdracht gegeven om met een meerjarenplan te komen. Eind dit jaar moet hier meer duidelijkheid over zijn.

Maatschappelijke ontwikkelingen

Ondanks dat we een goed pakket hebben samengesteld, worden door vervoerders wel enkele onzekerheden gezien. Door de krapte op de arbeidsmarkt is het ook voor vervoerders lastig om nieuwe medewerkers te vinden. We zien op dit moment al dat alle vervoerders moeite hebben om de roosters rond te krijgen. Om te zorgen dat het OV voorspelbaar blijft, kan er dan alsnog voor gekozen worden om met een iets lagere dienstregeling te rijden, zoals in Amstelland-Meerlanden. Hoewel we dat liever anders zien,

draagt het wel bij aan de betrouwbaarheid van het systeem, omdat uitval zoveel mogelijk wordt voorkomen. Samen met de vervoerders houden we de situatie nauwlettend in de gaten.
GVB heeft ook aangegeven dat zij zich zorgen maken over de stijgende energiekosten. Dit speelt specifiek in Amsterdam vanwege het metro- en tramsysteem in combinatie met het type energiecontract dat GVB heeft. We volgen deze ontwikkelingen.

Vervolg

Nu het reces voorbij is kunnen we samen met het rijk de precieze bijdrage per concessie gaan bepalen. Daarmee wordt duidelijk wat de exacte financiële consequenties zijn voor de Vervoerregio. Wel zien we nu al dat het binnen de eerder gestelde financiële kaders past. Intussen is het aan de vervoerders om de afspraken om te zetten in concrete plannen voor 2023 en verder. Dit doen zij volgens het reguliere proces. Het vervoerplan voor de concessie Zaanstreek is inmiddels al vastgesteld.
Het eerst volgende moment waarop u met elkaar in gesprek kunt over de ontwikkelingen in het OV is tijdens de Regioraadsvergadering van 25 oktober. Voor die tijd hou ik u schriftelijk op de hoogte van belangrijke ontwikkelingen. Ook zal ik u informeren zodra meer precieze details bekend zijn.

Hoogachtend,

Melanie van der Horst
Voorzitter van het Dagelijks Bestuur

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