

Postbus 21012  
3001 AA Rotterdam

Telefoon 088 5445 100  
E-mail: [informatie@mrddh.nl](mailto:informatie@mrddh.nl)  
Internet: [www.mrddh.nl](http://www.mrddh.nl)

KvK nummer: 62288024  
Bankrekeningnummer  
NL96 BNGH 0285 1651 43

**contactpersoon**  
Marc Rosier

**e-mail**  
[info@mrddh.nl](mailto:info@mrddh.nl)

**telefoonnummer**  
06-24176546

**uw kenmerk**

**ons kenmerk**  
106402

**projectnummer**

**aantal bijlage(n)**  
Presentatie toekomstbestendig  
OV in de hele regio.

Aan colleges en raden van de 21 gemeenten

Verzonden per e-mail: aan de griffie van de 21 gemeenten

**Datum**  
24 november 2023

**Onderwerp**  
Toekomstbestendig OV in de hele regio

Geachte colleges en raden,

Sinds de coronacrisis stond het OV onder druk. Vervoerders en MRDH moesten voor herstel van het OV zorgen en voor toekomstperspectief. Er is nu goed nieuws. De 21 wethouders Mobiliteit van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag besloten woensdag 15 november tot een forse investering van bijna 150 miljoen euro voor het openbaar vervoer (OV). HTM, RET en EBS kunnen daarmee de gevolgen van de coronacrisis achter zich laten en het openbaar vervoer leveren dat de metropoolregio nodig heeft. De raadsleden in de adviescommissie waren actief betrokken bij dit traject. Mede op basis van hun advies hebben de wethouders Mobiliteit dit belangrijke besluit genomen. Over het financiële deel van het besluit valt op 15 december een definitief besluit in het algemeen bestuur. Daarmee is een belangrijke ambitie uit de Strategische Agenda van de MRDH, 'het herstel van het OV', afgerond en heeft het OV een gezonde basis om door te groeien.

Het OV is essentieel voor belangrijk maatschappelijke uitdagingen waar we voor staan. Van wonen naar werk of studie, naar familie, vrienden of er lekker op uit: we kunnen niet zonder bus tram of metro. In een groeiende metropoolregio, die inzet op duurzaam vervoer en waarin mensen onderling verbonden zijn moet je van goed OV op aan kunnen. Door de coronacrisis, stijgende energieprijzen, ziekteverzuim en personeelstekorten kregen de vervoerders forse financiële uitdagingen.

Tijdens de coronapandemie kwam MRDH de vervoerbedrijven al met 379 miljoen euro tegemoet, maar daarmee waren de financiële problemen niet opgelost. Om van herstel naar perspectief te komen was nog een flinke investering nodig. De regionale vervoerders HTM, RET en EBS hebben alle drie een concessie om OV te leveren, maar die concessies zijn niet identiek. De gevolgen van de crisis pakten dan ook verschillend uit.

RET is het grootste vervoerbedrijf. Alleen daarom al zijn de financiële problemen in absolute en relatieve zijn daar het grootst. MRDH en RET gingen uit van steeds méér reizigers en dus méér inkomsten. De subsidie van de MRDH zou daarom jaarlijks afnemen en dat geld zou de MRDH gebruiken voor investeringen in het OV. De enorme daling van het aantal OV reizigers tijdens

corona (op dieptepunt van de crisis -80%) leverde RET dus direct grote financiële problemen op. Verder liep het energiecontract van RET af tijdens de sterke stijging van de energieprijzen door de oorlog in Oekraïne en had het vervoerbedrijf te maken met een hoog ziekteverzuim én personeelstekorten. Het afgelopen jaar is uitgezocht hoe groot het financieel probleem van RET is. Reële inschatting is -tot 2030- een jaarlijks tekort van ca. 30 miljoen euro.

HTM had ook minder reizigers en hogere kosten, maar niet in de mate waarin het bij de RET speelt. Door efficiënt te werken en herprioritering van middelen kon HTM een deel van de misgelopen inkomsten opvangen. In het vervoersgebied dat HTM bedient, is een specifieke uitdaging met twee nieuwe tramremises. Er zijn ruim 50 trams op komst die méér mensen kunnen vervoeren en dus langer zijn maar die trams moeten goed en veilig gestald kunnen worden. Daar moeten nieuwe remises voor worden gebouwd.

Ook de derde, regionale OV-concessiehouder, EBS, kampte een tekort aan reizigersopbrengsten en een sterke stijging van de kosten. Om die reden vroeg EBS de busconcessies te herzien. De gesprekken hierover zijn nog niet afgerond, maar het is essentieel dat EBS het busvervoer kan blijven leveren dat nodig is voor dit deel van de metropoolregio. Daarbij houden we scherp op het netvlies dat er voor de bus (behalve de auto) niet echt alternatieven zijn.

De 21 gemeenten van de Metropoolregio en de vervoerders stonden voor een grote opgave en ze stelden tegelijkertijd een ambitie: we willen de coronacrisis achter ons laten en een nieuwe start maken zodat we het OV kunnen leveren dat past bij de toekomst van een groeiende metropoolregio die duurzaam vervoer nastreeft. Er is een oplossing gevonden en de rode draad is: meer reizigers en minder kosten. Daarbij is rekening gehouden met de specifieke situatie van iedere vervoerder.

In samenspraak met RET zijn voor de concessie nieuwe groeicijfers vastgesteld. Door de verstedelijking, de klimaatopgave en de ingebruikname van de Hoekse Lijn mogen meer reizigers in de metro en tram worden verwacht. En daar hoort een vangnet voor RET bij mocht dit onverhoopt tegenvallen. Toezicht en handhaving tram worden efficiënter. Met dat plan optimaliseert RET de aanpak met meer boa's, minder conducteurs, worden metrosurveillanten betrokken en meer camera's ingezet. Dat leidt tot effectiever optreden tegen zwartrijden, sneller signaleren van incidenten met als doelstelling gelijkblijvende veiligheid. RET maakt een plan voor een vernieuwd busnet en de vervoerder draagt tot 2030 55 miljoen euro bij, door kostenbeheersing, terugdringen van het ziekteverzuim, loonkosten te beheersen en door de interne organisatie goed door te lichten. De gemeente Rotterdam versterkt het Eigen Vermogen van RET met een storting van 25 miljoen euro. RET en HTM gaan intensiever samenwerken, onder meer in beheer en onderhoud en de concessie van RET met MRDH wordt aangepast en vernieuwd. Om deze ambities en opgaven met openbaar vervoer uit te voeren, stelt de MRDH tot 2030, per saldo ruim 90 miljoen euro extra beschikbaar voor RET.

HTM mag 24 miljoen euro uit het budget voor toezicht en handhaving benutten voor verbetering van de tekorten in de railconcessie. HTM is in staat met minder middelen ervoor te zorgen dat de kwaliteit van toezicht en handhaving op eenzelfde niveau blijft. De vervoerder voert daarnaast voor 25 miljoen aan interne besparingen door, via vacatures die niet worden ingevuld en door kostenefficiëntie.

Voor de busconcessie HTM draagt MRDH nog eenmalig 21 miljoen euro bij uit het aflopende OV en Corona transitieprogramma. Verder is er een MRDH-bijdrage voor de busconcessie HTM van 5,65 miljoen euro. Dat is de helft van het tekort aan reizigersopbrengsten. Voor de tramremises in Scheveningen en de GAVI kavel komt 42 miljoen euro beschikbaar. Deze tramremises, zijn net als gezonde financiën, voorwaarde voor een goede toekomst voor het OV

De busconcessies Voorne-Putten Rozenburg en Haaglanden van EBS worden aangepast aan doelstellingen die passen bij deze tijd. Het is essentieel om de bus op de weg te houden. Op dit moment verkennen de MRDH en EBS hoe dat het beste kan. We verwachten dat er ook voor EBS extra financiële middelen moeten komen, omdat kwalitatief goed en kostenefficiënt OV ons uitgangspunt is en we afschalingen van het aanbod willen voorkomen. Daarom reserveren we 35 miljoen euro.

Nu de bestuurscommissie Vervoersautoriteit een positief besluit heeft genomen is het algemeen bestuur van de MRDH aan zet. Op 15 december valt daar het definitieve besluit over de financiële bijdragen van bijna 150 miljoen euro. Het bedrag past binnen de beschikbare ruimte van de meerjarenbegroting BDU (Brede Doeluitkering Mobiliteit) 2024-2032 zoals opgenomen in de ontwerpbegroting MRDH. Alle bestaande afspraken zoals opgenomen in de meerjarenbegroting worden gerespecteerd, maar is er minder financiële ruimte beschikbaar in de komende jaren. Lobby richting het Rijk is nodig voor het verkrijgen van meer middelen (BDU) om onze ambities waar te maken.

Tot slot. De bestuurders van de 21 gemeenten van de MRDH en de vervoerders stonden voor méér dan een grote financiële opgave. Het openbaar vervoer dat onze inwoners dag in dag uit nodig hebben, stond op het spel. Dat het gelukt is om een oplossing te vinden, toont aan hoe vitaal en belangrijk regionale samenwerking in de Metropoolregio is. We laten de crisis achter ons en slaan een bladzijde om. We gaan van herstel naar perspectief. Vervoerders, gemeenten en MRDH. We doen dit sámen.

We vragen u deze brief met presentatie inclusief animaties te delen met uw gemeenteraad zodat ook zij goed geïnformeerd zijn.

*Namens de bestuurscommissie Vervoersautoriteit van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag,*

Portefeuillehouder OV-exploitatie de heer Keus



en

Portefeuillehouder middelen de heer Varekamp

