



Aan de gemeenteraad

Op welke gronden deze brief?/Waarom nu voorgelegd?

MRDH, RET en gemeente Rotterdam hebben het afgelopen jaar intensief samengewerkt om te komen tot een oplossing van de financiële opgave bij RET. Deze samenwerking heeft uitgemondd in een collectieve oplossing, zoals verwoord in het bijgevoegde verslag door de bestuurlijk verkenner Cor Lamers. Hierbij informeren we u over de inhoudelijke voorstellen van de bestuurlijk verkenner en de appreciatie van het college hierop, te gebruiken in de vergadering van de raadscommissies MHEK en BOVF op 1 november.

Relatie met het coalitieakkoord/collegewerkprogramma/eerder aangenomen moties en gedane toezeggingen:

U bent eerder geïnformeerd over de ontwikkelingen bij de RET op de volgende momenten:

- Actualiteitenraad van 6 oktober 2022;
- Wethoudersbrief Karremans over proces maatregelen stabiliteit van het OV; [23bb002186] d.d. 31 mrt 2023;
- Wethoudersbrief Karremans en Struijvenberg over ontwikkelingen RET [23bb002722] dd. 21 april 2023;
- Collegebrief over toekomstperspectief RET [23bb003388] d.d. 23 mei 2023; en
- Commissievergadering MHEK van 7 juni 2023;
- Collegebrief over oplossingsrichtingen en plannen (23bo006383) d.d. 7 juli 2023;
- Commissievergadering MHEK van 27 september 2023.

In de besloten commissievergadering van 27 september jl. is u toegezegd dat het college u voorafgaand aan de gecombineerde vergadering van de commissies MHEK en BOFV (op 1 november as.) verder zou informeren. Daarnaast is u tijdens die vergadering de toezegging gedaan u een overzicht te sturen van de mogelijke financiële impact per bouwsteen, de benodigde randvoorwaarden en de inzet van het college daarbij (23bb006596). Het meegezonden bestuurlijk verslag bevat de informatie per bouwsteen, met name in bijlage 2 daarvan. De inzet en waardering van het college daarop is onderwerp van deze brief. Hiermee stellen wij u voor deze toezeggingen af te doen.



Toelichting:

De RET heeft als gevolg van corona in het afgelopen jaren minder passagiers vervoerd. Dit heeft geleid tot een zeer omvangrijke daling van de inkomsten van de RET. Daarnaast zijn de kosten extreem hard gestegen, met name de toegenomen energielasten. De concessie ging uit van een gestage groei van het aantal reizigers. Die heeft zich door de coronapandemie niet volgens de planning voorgedaan, met door de aard van de concessie, waarbij jaar op jaar was gerekend met een groei, blijvende tekorten tot gevolg. Daarom is de RET niet in staat de ontstane financiële problemen zelfstandig op te lossen. We hadden met elkaar een probleem van cumulatief een half miljard op te lossen. Afgelopen maanden zijn ambtelijk oplossingen geformuleerd. Door de MRDH is een verkenner aangezocht, de heer Lamers met het verzoek om met een gedragen oplossing te komen. Het college heeft kennisgenomen van de "Verslag van de bestuurlijk verkenner; Naar een collectieve oplossing voor toekomstbestendig OV in de regio", aangeboden door de bestuurlijk verkenner Cor Lamers in het BO RET-MRDH-Gemeente Rotterdam d.d. 05-10-2023. Het volledige verslag is opgenomen als bijlage.

Hieronder de reactie van college op de meest relevante onderdelen van het verslag. Daarna een toelichting op de vervolgacties voor gemeente Rotterdam die daaruit volgen.

Opdracht bestuurlijke verkenner

Als gevolg van onder andere lagere reizigersopbrengsten en hogere energie- en loonkosten, heeft RET een forse financiële opgave. Het afgelopen jaar hebben RET, MRDH en gemeente Rotterdam de opgave aanmerkelijk kunnen terugbrengen. Er is voor ongeveer € 50 mln per jaar aan maatregelen getroffen. Dit betreft onder andere maatregelen op bedrijfsvoering, zoals een beter uitonderhandeld energiecontract en verbeterde aanpak van ziekteverzuim. Er resteert nog een tekort van ca € 30 mln per jaar tot en met 2030. Voor dit laatste deel is Cor Lamers, oud-burgemeester van Schiedam, door het algemeen bestuur van MRDH gevraagd om een bestuurlijke verkenning uit te voeren naar een collectieve oplossing voor toekomstbestendig, kwalitatief goed en kostenefficiënt OV in het Rotterdamse deel van de regio. Het doel van de verkenning was om een gedragen bestuurlijk voorstel te doen voor een collectieve oplossing die voor de gemeente Rotterdam en MRDH aanvaardbaar en betaalbaar is en voor RET uitvoerbaar is.

De betrokken Rotterdamse wethouders hebben op verschillende momenten met de verkenner gesproken, en onze vragen, opmerkingen en aandachtspunten zijn naar onze mening voldoende meegenomen in het eindrapport. Er ligt een pakket maatregelen dat de financiële problemen bij RET oplost. Het pakket is evenwichtig, zowel RET, MRDH als gemeente doen elk vanuit de eigen rol hun bijdrage. Het pakket is daarmee niet pijnloos, maar wel goed uitlegbaar en raakt de reiziger niet of zeer minimaal, wat een belangrijk uitgangspunt was voor beide wethouders in deze onderhandelingen.

Bestuurlijke bevindingen

De verkenner roept op tot een regionale OV-visie. College onderschrijft de constatering en noodzaak van een dergelijke visie, mits op een voldoende strategisch/ organisatorisch niveau. Gemeente Rotterdam heeft samen met MRDH een OV-visie opgesteld voor de periode tot 2040. Hierin zijn o.a. opgenomen Hoogwaardig Openbaar Vervoer Maastunnel, frequentieverhoging Oude Lijn en de HOV Zuidplein – Kralingse Zoom via de nieuwe stadbrug. De Rotterdamse OV-visie blijft onverminderd gelden als leidraad in ontwikkelingen; voor Rotterdam en MRDH.



Governance RET; college herkent het geschetste beeld, en behoefte om andere accenten te leggen. College is hierover in gesprek met de RvC van RET.

Bedrijfsvoering & Management: College ziet dat binnen RET de medewerkers enorme inzet hebben gepleegd om de coronaperiode door te komen.

Het voorstel voor de collectieve oplossingsrichting geeft alle betrokken partijen voldoende incentives om ervoor te zorgen dat de RET een robuuste bedrijfsvoering kan voeren.

Voorstel voor collectieve oplossing

Op basis van de bestuurlijke verkenning zijn de volgende bouwstenen geselecteerd:

1. Hoger opbrengstentarget + beheersmaatregel
2. Ander toezichtmodel tram: effectievere inzet op zwartrijden.
3. Van transitieprogramma OV naar nieuw busnet
4. Vraaggerichte en datagedreven organisatie inclusief proposities OV bij wegonderhoud
5. Synergie HTM – intensieve samenwerking
6. Personeelskosten & ziekteverzuim
7. Railconcessie resetten, herijken en nieuwe investering
8. Eigen Vermogen & Agio

Alvorens in te gaan op individuele bouwstenen, constateert het college dat hiermee een gedragen en collectief pakket is opgezet. Vandaar dat we het geheel onderschrijven, en ons committeren aan de opgaven die de gemeente betreffen.

1. Hoger opbrengstentarget + beheersmaatregel.

De uitgangssituatie voor de groei van het OV en daarmee voor het opbrengstentarget in de railconcessie is goed. De verstedelijking in Rotterdam en de regio zal ook in de toekomst bijdragen aan een sterk OV. Dit in samenhang met de doorvoering van het Plan Toekomstvas Tramnet (PTT) waardoor in aanloop naar 2030 meer reizigerskilometers zullen worden gerealiseerd, het autoluwer maken van bepaalde wijken (waaronder de binnenstad) van Rotterdam, een effectievere P+R-strategie en andere relevante maatregelen, staat een hoger groeivooruitzicht toe dan eerder aangenomen. De huidige target van 2% kan daarom verhoogd, daarmee wordt het toekomstig exploitatietekort verlaagd. Een verhoging van 1% leidt tot een groei van de opbrengsten van circa € 16 mln in 2030. De nieuwe target wordt 3,0% voor 2024 en 3,3% voor de periode daarna.

Een ambitieus groeitarget prikkelt de RET om te ondernemen, te sturen op groei en dat is in het belang van het collectief en de reiziger. Niettemin, ook bij de nieuwe start nemen RET en MRDH samen een nieuw risico. Een opbrengstentarget heeft in zijn aard altijd risico's. Dat legitimeert voor RET en MRDH om aan de voorkant een vangnet af te spreken. Hierin worden de risico's op de reizigersopbrengsten gedeeld tot een bedrag van €20 mln over een looptijd van 3 jaar.



Het college ziet dat met de verhoging van de groeitarget er een behoorlijke opgave bij de RET wordt belegd. Maar ook dat gezien de omstandigheden deze haalbaar is. De inrichting van het gedeelde vangnet geeft vertrouwen dat RET deze opgave aankan en dat partijen gezamenlijk zijn gecommitteerd aan de doelstelling.

2. Ander toezichtmodel tram: effectievere inzet op zwartrijden

Het toezichtmodel bij de tram is onder de loep genomen en er lijkt ruimte voor verbetering. RET verwacht dat er dezelfde veiligheid kan worden gerealiseerd door betere inzet van de verschillende toezichtvormen. Daarbij wordt tevens perspectief op personele doorstroming geboden aan de surveillanten en conducteurs naar Boa's. RET stelt een plan op voor de verbetering van het toezichtmodel met de huidige kwaliteitseisen uit de concessie als uitgangspunt. Binnen deze hoofdlijnen wordt RET gevraagd om voor de zomer van 2024 met een nieuw plan te komen.

Voor het college is veiligheid in het OV een belangrijk punt, waaraan Rotterdam en MRDH hoge eisen stellen. Binnen die eisen is er de vrijheid van RET om de schaarse middelen (personeel en geld) zo efficiënt mogelijk in te zetten. We zullen het voorstel van RET kritisch beoordelen, maar hebben er vertrouwen in dat het aan de eisen gaat voldoen.

Goed om hierbij te vermelden dat de middelen vanuit gemeente voor de OV-surveillanten in de metro ongewijzigd blijven.

3. Van transitieprogramma OV naar nieuw busnet

Sinds de pandemie zijn te veel busreizigers niet teruggekeerd en is het aanbod afgeschaald (met behoud van subsidie). Deze tijdelijke afschaling wordt permanent gemaakt. Deze bouwsteen beoogt de busconcessie te vernieuwen én het netwerk te herzien, door een plan te maken voor een busnet beter passend op de huidige situatie. Dit biedt de RET kansen op groei van het aantal reizigers en daarmee opbrengsten. Daarmee kan na enkele jaren worden volstaan met een beperkt lagere MRDH-subsidie. RET stelt in 2024 in nauwe afstemming met de betrokken MRDH-gemeenten een plan op voor vernieuwing en verbetering van het busnet.

Deze bouwsteen draagt direct bij aan het beperken van tekort, zonder wijziging ten opzichte van het huidige vervoerplan (eventuele afschalingen door personeelstekort niet beschouwd). Het college betreurt dat eerdere afschalingen niet worden hersteld, maar verwacht dat de verkenning voor een nieuw busnet weer meer kwaliteit kan gaan leveren voor reizigers. Hierin zien we ook een rol weggelegd voor de gemeente als wegbeheerder, vergelijkbaar met Plan Toekomstvast Tramnet. We zullen, waar van toepassing, de lessen en ervaringen van dat traject meenemen in deze opgave.

4. Vraaggerichte en datagedreven organisatie inclusief proposities OV bij wegonderhoud

De RET maakt gebruik van data die zij heeft voor onderzoek en ontwikkeling van producten en vervoersplannen. De data kan beter worden benut om nog meer te kunnen doen voor reizigers, door andere/betere OV-verbindingen te realiseren. Een voorbeeld daarvan is de forse onderhoudsopgave op het Rijkswegennet en onderliggend wegennet in de aankomende 10 jaar. Naast de Verstedelijkings- en klimaatopgave is dat een belangrijke motivatie om sterk in te zetten op het OV. RET moet met HTM proactief proposities opstellen waarin het OV het alternatief is tijdens wegwerkzaamheden en structureel reizigers bindt aan het OV. Het college moedigt deze ontwikkeling aan.



5. Synergie HTM – intensieve samenwerking

De RET en HTM zijn dit jaar, op elkaars initiatief, verkennende gesprekken gestart om intensiever samen te werken. Versterking van de synergie tussen de twee vervoersbedrijven kan leiden tot een hogere efficiëntie. Vooralsnog zijn hier geen financiële opbrengsten voor ingeboekt. Eerst moet duidelijk worden hoe de samenwerking vorm krijgt. Het college ziet echter goede mogelijkheden en moedigt deze ontwikkeling aan.

6. Personeelskosten & ziekteverzuim

De personeelskosten en het ziekteverzuim zijn een forse kostenpost voor RET. De afgelopen maanden is een positieve trend te onderscheiden en neemt het ziekteverzuim af. Het college vraagt hier als aandeelhouder blijvend aandacht voor bij RET en heeft vertrouwen in de voorgestelde aanpak.

7. Railconcessie resetten, herijken en nieuwe investering

Een nieuwe start voor de railconcessie per 2024 is cruciaal. Want zowel MRDH als RET slepen nu nog de last van de hogere verwachte opbrengsten uit de pré-corona periode, in hun begrotingen mee.

De nieuwe start per 2024 bestaat uit de volgende onderdelen.

- De normopbrengsten (een belangrijke basis voor de hoogte van de MRDH-subsidie) wordt vastgesteld op de werkelijke opbrengsten in 2023. Dit bespaart in 2024 ca € 24 mln.
- De groeitarget voor de normopbrengsten worden aangepast conform bouwsteen #1.
- Een nieuwe investering per 1-1-2027 gaat worden voorbereid.

Met deze reset wordt een groot deel van de financiële druk op RET verlicht. Voor de nieuwe investering per 1-1-2027 zal gemeente Rotterdam zijn rol pakken, primair via de vertegenwoordiging in de BcVA.

8. Eigen Vermogen & Agio

In het voorstel wordt uitgegaan van het versterken van het eigen vermogen door een kapitaalstorting, in enige vorm.

De gemeente is als grootaandeelhouder bereid tot een kapitaalstorting als daar onderbouwde behoefte voor is. Die behoefte moet blijken uit een analyse van de liquiditeits- en solvabiliteitspositie van de RET. Een kapitaalstorting moet verder voldoen aan de regels voor staatssteun. Dat betekent onder meer dat de grootaandeelhouder een acceptabel rendement kan tegemoetzien op het geïnvesteerde vermogen. Het gehanteerde groeipercentage biedt dit perspectief. Een kapitaalstorting kan niet worden aangewend voor het oplossen van exploitatietekorten. Op dit moment wordt met RET en experts onderzocht of versterking van de liquiditeits- en solvabiliteitspositie nodig is. Als dat het geval is, dan wordt vastgesteld wat de omvang van de benodigde versterking is. En tot slot wordt onderzocht in welke vorm die versterking plaats kan vinden. Ook andere mogelijkheden om de financiële positie te versterken worden onderzocht. Daarbij kan worden gedacht aan het verstrekken van een lening. Bij het verstrekken van een lening dient er een positief rendement te worden gemaakt om de lening (met rente) af te kunnen lossen.



Globale planning – aanvulling voor gemeente Rotterdam

In onderstaande tabel vindt u de planning van de besluitvorming in de MRDH, aangevuld met de momenten waarop wij voornemens zijn u te informeren omtrent dit dossier.

Tabel: Planning tot en met besluitvorming in het AB in december 2023

1 november	Bespreken oplossingsrichtingen in commissie MHEK en BOFV
6 november	Bespreken definitieve oplossingsrichtingen in Adviescommissie Vervoersautoriteit
9 november	Mogelijkheid raadsbehandeling
15 november	Bespreken definitieve oplossingsrichtingen in Bestuurscommissie Vervoersautoriteit MRDH
29 november	Bespreking definitieve oplossingsrichtingen in Dagelijks Bestuur MRDH
15 december	Definitieve besluitvorming oplossingsrichtingen in Algemeen Bestuur MRDH

Embargo

Op grond van het 'Beleidskader verstrekking openbare en geheime informatie aan de raad 2023' en artikel 5.1, tweede lid, van de Wet open overheid worden de brief en bijlagen u aangeboden onder embargo. Vertrouwelijkheid is tijdelijk geboden om gelijktijdige verzending vanuit en openbaring bij RET, MRDH en gemeente Rotterdam (en daarmee het goed functioneren en vertrouwen van de regionale samenwerking) te verzekeren.

Het embargo geldt tot 27 oktober 2023 om 12:00.

Burgemeester en wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

V.J.M. Roozen

De burgemeester,

R.A.C.J. Simons, l.b.

Bijlagen:

1. Verslag van de bestuurlijke verkenner, zoals vastgesteld op 05-10-2023