

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

**Datum**  
28 september 2020

**Onderwerp**  
Openbaar vervoer en corona

**contactpersoon**  
Gertjan Nijsink  
**uw kenmerk**

**ons kenmerk**  
74179  
**projectnummer**

**doorkiesnummer**  
088 5445 143

**e-mail**  
g.nijsink@mrhd.nl

**bijlage(n)**  
1

Geachte colleges,

Op 8 juni 2020 hebben wij u geïnformeerd over de stand van zaken wat betreft openbaar vervoer en corona. In deze brief geven we u een update. In haar vergadering van 23 september 2020 hebben de 23 wethouders in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit van de MRDH afgesproken dat deze brief, indien nodig voorzien van een gemeentelijke oplegger, door uw colleges wordt doorgeleid naar uw gemeenteraden.

#### Actuele stand van zaken

In onze brief van 8 juni hebben wij u geïnformeerd dat, na een aanvankelijke afschaling van het OV, vanaf 2 juni weer een zo normaal mogelijke dienstregeling wordt gereden. Vanaf 2 juni is ook een OV-protocol van kracht geworden, met als belangrijkste regel dat reizigers (en personeel dat in contact komt met reizigers) in de voertuigen een mondkapje dienen te dragen. Dit is ongewijzigd gebleven en zal naar verwachting van kracht blijven zolang er sprake is van beperkingen als gevolg van het coronavirus.

Na een zeer sterke daling van het aantal reizigers vanaf half maart 2020, zagen we dat het aantal OV-reizigers in de MRDH-regio maandelijks toenam. Toch zien we momenteel, medio september, dat het aantal reizigers nog steeds ongeveer 45% lager is dan in dezelfde periode vorig jaar. Daarbij beïnvloeden twee factoren het OV-gebruik negatief. In de eerste plaats is dat het veranderde gedrag van mensen wat betreft thuiswerken, in relatie tot de blijvende Rijksadvisering, en thuisonderwijs. In de tweede plaats heeft een deel van de vroegere OV-reizigers het reisgedrag aangepast vanwege bezorgdheid over de veiligheid van het openbaar vervoer in relatie tot corona. Inmiddels zijn er verschillende maatregelen genomen om de veiligheid te waarborgen: naast mondkapjes ook betere ventilatie, kuschermen in de voertuigen, enzovoort. De ervaring van de afgelopen maanden leert dat het openbaar vervoer daarmee geen besmettingsrisico vormt. In een landelijke campagne worden reizigers erop gewezen dat het verantwoord is om het openbaar vervoer weer te gebruiken.

Naast een verandering in het aantal reizigers zien we ook een verschuiving van de momenten waarop gereisd wordt. De traditionele ochtend- en avondspitsen zijn afgevlakt en er wordt meer gereisd in de dalperiode daartussen. HTM heeft daarom toestemming van MRDH gekregen voor een pilot vanaf begin september 2020 waarin haar dienstregeling hierop is aangepast. Verschillende lijnen rijden minder in de spits, maar meer in de dalperiode. Een pilot van RET waar op vier buslijnen ditzelfde principe gehanteerd wordt, is gestart per half september.

In onze brief van 8 juni jl. hebben wij u gemeld dat Rijk, decentrale OV-autoriteiten (waaronder MRDH) en vervoerbedrijven afspraken hadden gemaakt over een Beschikbaarheidsvergoeding in 2020 voor het openbaar vervoer. Essentie daarvan is dat het Rijk het gat tussen kosten en opbrengsten bij vervoerbedrijven aanvult tot 93%. Voor de vervoerbedrijven betekent dit dat zij het resterende bedrag, circa 7% van hun jaaromzet in 2020, als verlies moeten accepteren.

### Verwachtingen

Hoewel er in de afgelopen maanden een herstel van het aantal reizigers plaatsvond, zien we dat deze groei afvlakt en dat het verdere herstel langzaam gaat. Zo lang er sprake is van beperkende maatregelen als gevolg van corona, zal het aantal reizigers in het openbaar vervoer lager blijven dan in 2019. Ook als de beperkende maatregelen opgeheven zijn, zal er waarschijnlijk een langer durend effect zijn door veranderingen wat betreft (thuis)werken en (thuis)onderwijs. De omvang hiervan is echter nog onzeker.

Voor de lange termijn zijn de verwachtingen en de ambities van de MRDH, zoals verwoord in onder andere de Strategische Agenda en de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid, echter ongewijzigd gebleven. Immers, de verstedelijkingsopgave waarvoor de regio gesteld staat is niet veranderd. De behoefte aan het versterken van de agglomeratiekracht, het verbeteren van de bereikbaarheid en het vergroten van de leefbaarheid is evenmin gewijzigd, net zoals de bijdrage die OV daaraan kan leveren. Wel geeft 'corona' lucht om tijdig te investeren in het oplossen van capaciteitsknelpunten die zich al voordeden of op de korte termijn zouden voordoen als er geen sprake was geweest van corona. Tot maart 2020 was er immers sprake van een jaarlijkse groei van gemiddeld 3%, met uitschieters op een aantal drukke trajecten en knooppunten tot zelfs 10% per jaar. Door de tijdelijke daling van het aantal reizigers ontstaan mogelijkheden om deze knelpunten toch op tijd op te lossen. Immers, de voorbereiding en uitvoering van OV-investeringen kost veel tijd.

Dat het aantal reizigers in 2021 lager zal zijn dan verwacht betekent ook dat de verwachte reizigersinkomsten in 2021 miljoenen euro's lager zullen zijn dan begroot. De reizigersinkomsten uit het OV in de MRDH-regio bedroegen in 2019 ongeveer 300 miljoen euro. Ruwweg betekent elke procent daling van het aantal reizigers dus een daling van de inkomsten met 3 miljoen euro per jaar. Het grootste deel van de kosten loopt echter door. Zonder aanvullende maatregelen zullen vervoerbedrijven daardoor een zeer groot financieel tekort hebben en komt de continuïteit van hun bedrijfsvoering in gevaar.

De Beschikbaarheidsvergoeding die het Rijk beschikbaar heeft gesteld eindigt per 31 december 2020. In de afgelopen periode is de MRDH met het Rijk in gesprek (geweest) over financiële afspraken voor de periode daarna. Op Prinsjesdag heeft het Rijk gedeeltelijke helderheid gegeven over de financiële ruimte voor 2021. Over de bijbehorende spelregels vindt overleg plaats. Essentie is dat het Rijk de huidige Beschikbaarheidsvergoeding doorzet tot 1 juli 2021. Tegelijk wordt 'perspectief geboden' op een versoerde regeling van 1 juli tot en met 31 december 2021. Dat betekent dus dat de compensatie die de vervoerbedrijven in 2021 krijgen voor de schade die ze hebben geleden als gevolg van corona lager is dan in 2020.

Tegelijk is het voor de continuïteit van de vervoerbedrijven niet mogelijk om ook in 2021 forse verliezen te leiden. MRDH heeft als opdrachtgever van het openbaar vervoer de verantwoordelijkheid richting haar inwoners om de continuïteit van het openbaar vervoer te waarborgen. Daarnaast is het voor een gezonde en aantrekkelijke OV-markt in Nederland, ook bij toekomstige aanbestedingen van OV-concessies, gewenst dat vervoerbedrijven voldoende perspectief hebben.

De Beschikbaarheidsvergoeding 2020 vulde aan tot 93% van de omzet van de vervoerbedrijven. Daarbij stelde het Rijk onder meer als eis dat zo veel mogelijk de oorspronkelijke dienstregeling zou worden uitgevoerd. Deze systematiek en eis maakten het voor vervoerbedrijven onmogelijk om het verlies te beperken door kostenbesparingen (bijvoorbeeld minder OV aanbieden) en/of opbrengstenverhogingen. Immers, vermindering van het tekort door het realiseren van kostenbesparingen of opbrengstenverhogingen zouden vooral leiden tot een vermindering van de beschikbaarheidsvergoeding en maar zeer beperkt (7% van het verminderde tekort) tot verlaging van het financieel tekort voor de vervoerbedrijven. Opbrengstverhogingen door het aantrekken van reizigers is beperkt door de Rijksmaatregelen en -advisering.

### Scenario's, randvoorwaarden en afwegingskader

Dit alles plaatst de regio voor een grote opgave en voor een tweetal dilemma's. Enerzijds wordt de financiële compensatie door het Rijk in 2021 versoberd en is er dus minder geld beschikbaar dan in 2020; anderzijds moet er een oplossing gevonden worden voor de financiële tekorten van de vervoerbedrijven. Het is vanwege de continuïteit van de vervoerbedrijven (en daarmee van het openbaar vervoer) immers niet mogelijk dat zij in 2021 opnieuw (grote) verliezen maken.

Het tweede dilemma: enerzijds moeten maatregelen worden genomen om de (financiële) gevolgen van de lagere reizigers aantallen op de korte termijn op te lossen; anderzijds zijn de lange termijn opgaven en ambities ongewijzigd.

In juli 2020 hebben de 23 wethouders daarom aan haar vervoerbedrijven gevraagd om een aantal scenario's te ontwikkelen en deze voor te leggen aan de BcVa. Het betreft voorstellen die ertoe leiden dat voor de vervoerbedrijven de kosten verminderd worden en/of de opbrengsten verhoogd worden, waardoor zij in staat zijn om de financiële impact van corona in het jaar 2021 en de jaren daarna op te vangen. Daarbij heeft de BcVa gezien de opgave waarvoor we staan, aan haar vervoerbedrijven nadrukkelijk verzocht om vooraf geen 'taboes' te verklaren, alle mogelijke oplossingen in beschouwing te nemen en voorstellen te doen die leiden tot een evenwichtig pakket.

De 23 wethouders in de BcVa hebben daarbij een drietal (eerste) uitgangspunten c.q. randvoorwaarden meegegeven:

1. Het behoud van de kwaliteit van het OV-systeem staat op de eerste plaats. Voorkomen moet worden dat nu maatregelen worden genomen die het verwachte herstel en de toekomstige groei van het OV-systeem belemmeren.
2. Startpunt zijn de gemaakte concessieafspraken inclusief de daarin opgenomen financiële verantwoordelijkheden.
3. De oplossingen dienen te passen binnen de budgettaire begrenzings waarmee MRDH te maken heeft. Concreet betekent dit dat vervoerbedrijven dienen uit te gaan van de oorspronkelijk overeengekomen exploitatiebijdrage voor het jaar 2021.

Ten aanzien van het laatste punt: een hogere exploitatiebijdrage zou ten koste gaan van de investeringsruimte die de MRDH heeft. Gezien de ambities en opgaven waarvoor de regio gesteld staat is deze investeringsruimte momenteel al (te) beperkt. Bovendien betreffen grote

investeringen die de komende tijd nodig zijn vaak een partnerschap tussen Rijk en regio, waarbij het Rijk als voorwaarde stelt dat er sprake is van cofinanciering door de MRDH. Ontbreken de middelen voor cofinanciering dan kan ook geen beroep worden gedaan op de Rijksfinanciering van grote projecten en ondervinden de regio en haar inwoners dus dubbel nadeel.

Terwijl de vervoerbedrijven scenario's ontwikkelen wordt ambtelijk een afwegingskader voorbereid. Dit afwegingskader zal bestuurlijk besproken worden en ter besluitvorming aan de 23 wethouders worden voorgelegd. Het afwegingskader wordt gebruikt om de scenario's uiteindelijk zo objectief mogelijk te kunnen beoordelen. In dit afwegingskader wordt aangegeven wat de criteria zijn die bepalen welke scenario's uiteindelijk gekozen zullen worden. Te denken valt aan de mate waarin een scenario bijdraagt aan de beleidsdoelstellingen van de regio, de mate waarin een scenario effect heeft 'op straat' en de mate waarin een maatregel toekomstvast is.

### Relatie met Vervoerplan 2021

Op 8 juli 2020 heeft de bestuurscommissie Vervoerautoriteit de vervoerplannen voor 2021 en de Nota van Reactie op de concept plannen vastgesteld. Deze Nota van Reactie is als bijlage bij deze brief bijgevoegd. Wij verzoeken u deze Nota van Reactie door te geleiden aan uw Raad.

Het proces rond de vervoerplannen voor 2021 was reeds gestart voordat duidelijk was wat de impact van corona zou zijn op het openbaar vervoer. De scenario's die momenteel door de vervoerbedrijven worden opgesteld kunnen ook leiden tot vervoerkundige wijzigingen en hebben daarmee effect op de uitvoering van de vervoerplannen voor 2021.

### Proces

De 23 wethouders in de BcVa hebben de vervoerbedrijven gevraagd om de bovengenoemde scenario's uiterlijk in oktober 2020 aan haar voor te leggen. Het afwegingskader dat wordt opgesteld zal naar verwachting op 28 oktober 2020 aan de 23 wethouders in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit van de MRDH ter besluitvorming worden voorgelegd. Na 28 oktober zal de regio aan de hand van dit bestuurlijk vastgestelde afwegingskader de door de vervoerbedrijven ontwikkelde scenario's beoordelen. Deze beoordeling zal vervolgens bestuurlijk worden vastgesteld door de 23 wethouders in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit van november 2020. Afhankelijk van de tijd die benodigd is voor de implementatie van de maatregelen is de verwachting dat vanaf januari 2021 de maatregelen uitgevoerd kunnen worden en 'op straat' zichtbaar zullen zijn.

In dit proces heeft de adviescommissie Vervoersautoriteit de mogelijkheid advies uit te brengen over zowel het te doorlopen proces als het afwegingskader. Voor uw lokale interactie met de gemeenteraad zal de regio op een drietal momenten, waarvan dit de eerste is, zorgdragen voor een informatiebrief. Deze kan, al naar gelang de lokale wensen of behoeften, worden gebruikt voor afstemming tussen raad en wethouder.

We beseffen daarbij dat het proces een maximaal beroep doet op uw flexibiliteit en dat de gebruikelijke wijze van afstemming niet of niet altijd mogelijk zal zijn. Gezien de urgentie van de opgave waarvoor we gesteld staan, namelijk het waarborgen van de continuïteit van het openbaar vervoer, vragen we om uw begrip.

Met vriendelijke groet, namens de bestuurscommissie Vervoersautoriteit MRDH,

I.S. Bal  
*Portefeuillehouder OV-concessiemanagement*

M.J. Rosier  
*Portefeuillehouder OV-ontwikkeling*