

Beste Raadsleden,

Middels deze weg wil ik u een update geven over de ontwikkelingen rondom het openbaar vervoer in de regio, in relatie tot de landelijke Coronacrisis.

OV 'op straat':

Het Rijk heeft bij het afkondigen van de maatregelen om het Corona-virus in te dammen uitgesproken dat het openbaar vervoer van vitaal belang is voor Nederland. Dat betekent dat de vervoersbedrijven een verantwoordelijkheid dragen zo lang mogelijk een voorspelbare, robuuste dienstverlening aan te bieden. Hiermee kunnen vooral werknemers in vitale beroepen van en naar het werk reizen.

MRDH onderhoudt nauw contact met vervoerders, veiligheidsregio's, gemeenten, het Rijk, andere concessieverleners voor openbaar vervoer en andere belangrijke stakeholders om ontwikkelingen te monitoren en hier adequaat op te kunnen reageren. Hierbij volgt MRDH primair de landelijke lijnen rondom OV-gerelateerde maatregelen. Daarnaast wordt in samenwerking met alle betrokken partijen gekeken welke afwijkende of aanvullende maatregelen noodzakelijk of wenselijk zijn, specifiek voor de MRDH-regio.

De Rijksmaatregelen hebben in de MRDH-regio geleid tot een afname van het aantal reizigers van tussen de 80 - 95%. Het huidige aanbod dat vervoerders (kunnen) leveren is, o.a. als gevolg van een hoger ziekteverzuim bij vervoerders, de '1,5 meter afstand' -maatregel en de reizigers afname, rond de 50% van het reguliere aanbod.

Afgelopen weken hebben vervoerders van de MRDH ondanks een toename van allerlei incidenten in het OV (ongewenste 'drukte', zwartrijden, bespugen van OV-medewerkers) een robuuste dienstregeling kunnen aanbieden. Tegelijkertijd zijn vervoerders ook voorbereid op verdere afschalingsscenario's die, wanneer noodzakelijk, na toestemming van MRDH worden ingezet. Deze verdere afschalingsscenario's komen aan de orde wanneer vervoerders te maken krijgen met een verder oplopend ziekteverzuim of als gevolg van verdere (aanscherping van) Rijksmaatregelen rondom het virus.

Tegelijkertijd kijken vervoerders samen met MRDH vooruit naar de situatie dat door een afzwakking van de Rijksmaatregelen het OV-aanbod weer opgeschaald kan/moet worden. Ook dit brengt allerlei grote uitdagingen met zich mee, gegeven de verwachting dat de '1,5 meter afstand' -maatregel waarschijnlijk voor langere tijd gehandhaafd zal moeten blijven.

OV Financieel:

Alle vervoerders in de MRDH zijn opbrengstverantwoordelijk. Reizigersopbrengsten met daarbij een aanvullende subsidie van MRDH maakt het de vervoerbedrijven mogelijk om OV aan te bieden. MRDH en vervoerders hebben gesignaleerd dat door bovengenoemde ontwikkelingen de vervoerders in een lastige positie terecht dreigen te komen: het blijvend aanbieden van een robuuste dienstverlening terwijl een belangrijke inkomstenbron van vervoerders (reizigersopbrengsten) nagenoeg volledig is opgedroogd. Dit betekent naast een fors financieel vraagstuk ook een snel dreigend liquiditeitstekort. De derving aan inkomsten van reizigers bij RET, HTM en EBS is gezamenlijk meer dan € 20 mln. per maand.

Om het openbaar vervoer ook in financiële zin te waarborgen, zowel tijdens als na deze maatregelenperiode, hebben de wethouders Verkeer en Vervoer van de MRDH-gemeenten gekozen voor een driefasenmodel. MRDH volgt als lagere overheid de lijn van het Rijk die het openbaar vervoer als vitale sector in Nederland beschouwt en daarmee onmisbaar is in de samenleving. Dit doet echter niks af aan de financiële situatie die ontstaat en waar vervoerders, het Rijk en MRDH gezamenlijk het hoofd aan zullen moeten bieden.

Volgordelijk omvat het driefasenmodel (i) kostenbesparing in de bedrijfsvoering van de vervoerders (inclusief eigen bijdrage van de aandeelhouders), (ii) aanspraak op het noodfonds en aanvullende maatregelen van het Rijk en (iii) instrumentarium van de MRDH.

Onze vervoerders spannen zich op dit moment in om resultaten te verkrijgen uit de eerste 2 fases. Hieronder wordt ingegaan om het instrumentarium dat MRDH al in zet of in kan gaan zetten.

In video calls op 26 en 27 maart 2020 en aanvullende videocalls op 14, en 15 april, zijn alle wethouders Verkeer en Vervoer van de MRDH-gemeenten (leden van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit) geïnformeerd over de situatie op straat en de financiële effecten op korte en langere termijn en hebben zij vervolgens een aantal besluiten genomen.

Liquiditeit:

RET, HTM en EBS krijgen in de tijd in verschillende mate van urgentie te maken met liquiditeitstekorten zolang de crisismaatregelen (in enige mate) gehandhaafd blijven en reizigersopbrengsten uitblijven. Gezien de urgentie en verstrekende maatschappelijke impact die voortvloeit uit een liquiditeitstekort bij vervoerders, heeft MRDH verschillende ondersteuningsscenario's in kaart gebracht, alsmede de effecten en gevolgen hiervan voor zowel vervoerders als voor de MRDH.

Vervoerders hebben zoals eerder aangegeven twee belangrijke financieringsbronnen: (i) de reizigersopbrengsten en (ii) MRDH-subsidie. De subsidie die vervoerders in 2020 ontvangen is reeds vorig jaar toegekend voor het gehele jaar. Deze subsidie van MRDH aan vervoerders wordt normaliter gefaseerd uitgekeerd, waarbij vervoerders elke maand een gedeelte van de subsidie ontvangen. In het kader van de door de MRDH uitgezochte ondersteuningsmaatregelen is ervoor gekozen om op de eerste plaats enkele subsidie-uitkeringen van een aantal latere maanden in 2020 naar voren te halen om de liquiditeitspositie van vervoerders te verbeteren.

Hiermee is de urgentie van de liquiditeitstekorten bij vervoerders in de huidige situatie op korte termijn verminderd, zonder dat dit gevolgen heeft voor de liquiditeitspositie of begroting van de MRDH.

Bij nieuwe ontwikkelingen wordt gekeken naar de passendheid van de verschillende overige mogelijkheden, zoals bijvoorbeeld het vergroten van de leencapaciteit of het uitstellen van aflosverplichtingen, die MRDH heeft om vervoerders te ondersteunen.

Structurele financiële oplossing:

De huidige verliezen van meer dan € 20 mln. per maand kunnen na de Coronaperiode niet gecompenseerd worden; reizigers gaan immers niet 2x betalen voor één en dezelfde reis en reizigers reizen niet vaker. De wijze waarop de uiteindelijk geleden verliezen van onze vervoerbedrijven worden opgevangen wordt op een later moment bepaald in nauw overleg met het Rijk, DOVA (het samenwerkingsverband van decentrale OV-autoriteiten) en de vervoerbedrijven.

De wethouders Verkeer en Vervoer van de MRDH-gemeenten spreken nadrukkelijk uit dat het Rijk een verantwoordelijkheid draagt om een duurzame dienstverlening van het regionaal OV te kunnen borgen. Op dit moment vinden hiertoe intensieve gesprekken met het Rijk (met meerdere ministeries) plaats, zowel op ambtelijk als bestuurlijk niveau.