

Reizigersoverleg in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag Vervoersautoriteit

Aan: de bestuurscommissie Va van de MRDH  
T.a.v. mw. C. Mourik, secretaris  
Postbus 21012  
3001AA Rotterdam

Betreft: Advies 2<sup>de</sup> Herijking  
Transitieprogramma corona 2022 e.v.

Kenmerk: 2021-5

Datum: 7 december 2021

Geachte mevrouw Mourik,

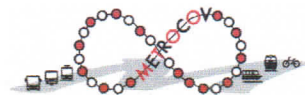
Met deze brief reageert Metrocov conform artikel 27 van de Wp2000 op uw adviesaanvraag betreffende de 2<sup>de</sup> herijking Transitieprogramma OV en corona 2022 d.d. 1 december jl. Verder reageren wij ook nog op uw brief van 22 september jl. betreffende uw reactie op ons advies inzake de 1<sup>ste</sup> herijking Transitieprogramma OV en corona.

### Herijkingsmaatregelen

Metrocov heeft uit uw adviesaanvraag begrepen dat er bij de 2<sup>de</sup> herijking die in december a.s. ingaat vanuit financieel oogpunt geen reden is voor aanvullende herijkingsmaatregelen. Zolang het Rijk de Beschikbaarheidsvergoeding (BVOV) continueert zijn er volgens u geen aanvullende maatregelen nodig. Daarbij merkte u op dat de bij de eerste herijking vastgestelde maatregelen wel onverkort moeten worden uitgevoerd. Ruimte om deze maatregelen terug te draaien is er volgens u niet.

Dat vervoerders met de nu genomen maatregelen ongeveer op de 'nullijn' uitkomen zolang het Rijk de Beschikbaarheidsvergoeding (BVOV) continueert, betekent dat op korte termijn geen aanvullende maatregelen nodig zijn. De coronapandemie is nog niet voorbij, ook niet in 2022. Metrocov vindt dat er vanuit het Rijk een toezegging moet komen dat de BVOV tot 1 januari 2023 wordt verlengd. Er kan volgens het Metrocov geen sprake zijn van extra herijkingsmaatregelen indien de BVOV in september 2022 afloopt en deze niet wordt verlengd.

Metrocov is het met u eens dat voor de langere termijn investeringen in het OV noodzakelijk zijn ten behoeve van de regionale instandhoudingsopgave in verband met de te verwachten reizigersgroei, verdere verstedelijking, mobiliteitstransitie en de duurzaamheidsopgaven. In onze adviesbrief aangaande het Transitieprogramma van 1 juli jl. (kenmerk: 83176) heeft Metrocov opgemerkt dat een goed en duurzaam OV-systeem in samenhang met de woningbouwopgave in deze metropoolregio alleen mogelijk is met aanvullende financiële steun van het Rijk. Metrocov is met u van oordeel dat de rijksbijdrage ten behoeve van de BDU structureel mee dient te bewegen met de opgaven waarvoor deze regio gesteld staat. Wij zijn ervoor erkentelijk dat dit steeds door MRDH bestuurlijk én ambtelijk wordt ingebracht, onder andere in het Nationaal OV-Beraad (NOVB) en de landelijke werkgroepen 'OV en corona'. Metrocov is zeker bereid



om de noodzaak hiervoor permanent zo veel als mogelijk onder de aandacht te brengen in de contacten met het LOCOV, de Rijksoverheid, de Kamer en het Kabinet.

Metrocov heeft geconstateerd dat EBS geen herijkingsvoorstel heeft ingediend en dat deze vervoerder tot de volgende herijking (juni 2022) wil volstaan met de eerder vastgestelde maatregelen. De herijkingsvoorstellen van RET ingaande 9 januari a.s. omvatten kleine vervoerkundige optimalisaties waardoor het aanbod beter aansluit bij de vervoersvraag. Deze geven ons geen aanleiding tot het maken opmerkingen. Wij hebben begrepen dat er voor HTM ook geen financiële aanleiding is voor aanvullende herijkingsmaatregelen, maar dat deze vervoerder om vervoerkundige redenen genoodzaakt was een herijkingsvoorstel in te dienen. Wij komen hieronder op terug.

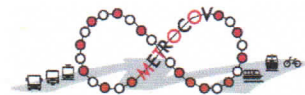
### **Reizigersaantallen + voorwaarden**

Blijkens uw opgave (peildatum week 47 – 2021) schommelt het gewogen gemiddelde percentage OV-reizigers in de metropoolregio ongeveer 64%, waarbij EBS (65% + 72%) en RET (rail 65% + bus 68%) hoger scoren dan HTM (rail 62% + bus 53%). Uitschieters zijn EBS Haaglanden streek (72%) en HTM bus (62%).

De op 26 november jl. door het demissionaire kabinet aangescherpte coronamaatregelen zullen ons inziens impact hebben op de reizigersaantallen omdat het kabinet nadrukkelijk heeft geadviseerd om zoveel mogelijk thuis te werken. Dat betekent dat er minder met het OV gereisd zal worden. Naar gelang de verscherpte maatregelen worden verlengd zal dit volgens het Metrocov consequenties moeten hebben voor de BVOV. Deze zal tot 1 januari 2023 verlengd moeten worden. **Metrocov staat op het standpunt dat afschalen onder voorwaarden acceptabel is, het opheffen van lijnen vindt Metrocov onacceptabel.**

Metrocov vindt het percentage OV-reizigers bij HTM en de aangekondigde vervoerkundige maatregelen zorgelijk. Dat geldt met name voor de oorzaken zoals, het blijvend hoog ziekteverzuim (12% plus) in combinatie met een onvoldoende flexibele schil waardoor op 23 oktober jl. een gecontroleerde afschaling van het busvervoer nodig was en de effecten van de werkzaamheden in de stad waardoor met name het busverkeer met vertragingen en langdurige omleidingen te maken heeft. Deze oorzaken geven reden tot zorg. Volgens opgave van HTM krijgt deze vervoerder ook in 2022 te maken met grootschalige wegomleidingen waardoor extra personeel (en materieel) nodig is.

Metrocov verlangt maatregelen van de HTM en opdrachtgever om het ziekteverzuim te beperken. Een maatregel kan zijn om gepensioneerd chauffeurs tijdelijk en op parttime basis opnieuw in dienst te nemen teneinde de flexibele schil te vergroten. Voor wat betreft de langdurige ook wel majeure omleidingen dienen op basis van de Kaderbrief OV van MRDH de wegbeheerder (meestal de gemeente) als initiatiefnemer van de wegomleiding en de vervoerder vroegtijdig in overleg te treden over de noodzakelijke omleidingen en daarmee samenhangende aanpassingen van de dienstregeling alsmede de compensatie van de daarmee gepaarde extra kosten voor de vervoerder. Metrocov vindt dat de kosten van langdurige c.q. majeure omleidingen van



het OV dienen te worden bekostigd uit de wegwerkzaamheden waartoe de gemeente heeft opgedragen. Dat geldt eveneens voor bouwprojecten in het centrum waardoor het OV langdurig moet worden omgeleid. Metrocov adviseert MRDH als opdrachtgever van de vervoerder daarop toe te zien en eventueel met actoren in overleg te treden.

Voor instemming met de voorgestelde afschaling van de dienstregeling van de HTM tram- en buslijnen met ingang van 9 januari 2022 vindt Metrocov de volgende factoren belangrijk:

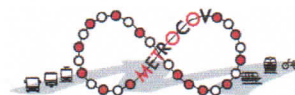
- dat de afschalingsmaatregelen zo zijn gekozen, dat de impact voor reizigers beperkt is. De gemiddelde wachttijd bij de halte neemt weliswaar toe, maar er vervallen geen verbindingen of bedieningsperioden met dien verstande dat het wegvallen van bus 27 wordt gecompenseerd door versterking van bus 24 en van bus 26 met een andere invulling;
- dat deze afschalingsmaatregelen in lijn zijn met het eerder vastgestelde Afwegingskader (28 oktober 2020) en er geen capaciteitsproblemen worden verwacht;
- de toezegging van HTM om de dienstregeling van raillijnen op te schalen zodra de ontwikkeling van de reizigers aantallen daartoe aanleiding geven en de coronamaatregelen afnemen.

Metrocov stelt het meer dan op prijs dat MRDH de komende tijd actief het gesprek met HTM gaat voeren over mogelijke beheersmaatregelen wat betreft de beschikbaarheid van voldoende rijdend personeel en om zo spoedig mogelijk de voorgestelde afschalingsmaatregelen van tram- en buslijnen weer ongedaan te maken. Onder die voorwaarden kan Metrocov, weliswaar met enige zorg, instemmen met de voorgestelde vervoerkundige afschalingsmaatregelen van HTM.

Metrocov heeft ook met instemming kennis genomen dat de beschikbaarheid van voldoende rijdend personeel bij alle vervoerders een punt van aandacht blijft van MRDH. De combinatie van oplopend ziekteverzuim (o.a. bij coronaklachten en vanwege quarantaineregels) en een krappe arbeidsmarkt in de gehele vervoersector noodzaakt tot deze aandacht. En verder dat alle vervoerbedrijven de opdracht hebben van MRDH een evenwicht te zoeken tussen het voorkomen van incidentele ruituitval en het onnodig preventief afschalen van de dienstregeling en zo nodig een aantal criteria te hanteren bij de dagelijkse aansturing door de verkeersleiding indien door personeelsgebrek toch niet alle ritten gereden kunnen worden.

Tenslotte is Metrocov positief over stimuleringsvoorstellen zoals: invoering van nieuwe betaalwijzen, transitie arbeidsmarkt en ketenmobiliteit. V.w.b. versnellingsmaatregelen blijft Metrocov kritisch ten opzichte van het tijdelijk opheffen van 13 tramhalten van HTM. Bij deze versnellingsmaatregelen zal volgens Metrocov samenhang moeten zijn met de haltedichtheid, dicht bevolkte wijken, norm loopafstand (500 meter naar een halte) en met het Toekomstbeeld OV.

**ADVIES: Op basis van bovenstaande voorwaarden kan Metrocov, weliswaar met enige zorg, positief adviseren over de 2<sup>de</sup> herijking van het Transitieprogramma corona en OV 2022.**



## Reactie advies 1<sup>ste</sup> herijking Transitieprogramma

In uw brief van 22 september jl., kenmerk: 84886, informeerde u Metrocov over de besluitvorming van de bestuurscommissie Va inzake de 1<sup>ste</sup> herijking Transitieprogramma en over de wijze waarop het advies van Metrocov daarbij is betrokken.

Wij gaan graag nog op uw reactie in.

Wij zijn de bestuurscommissie Va erkentelijk voor het delen van de wensen van het Metrocov aangaande de verlenging van de Beschikbaarheidsvergoeding van het Rijk na 1 september 2022. U geeft daarbij aan dat MRDH en wij niet in de positie zijn om richting het Rijk harde voorwaarden te stellen. Wij hebben daarvan kennis genomen en menen dat Metrocov wel in de positie is om namens reizigers het Rijk op zijn verantwoordelijkheid te wijzen ten aanzien van de gevolgen van de coronamaatregelen die ook een impact hebben op het OV. Mede daarom hechten wij aan zoveel mogelijk verzachtende en compenserende maatregelen indien de corona-opgave pijnlijke maatregelen noodzakelijk maakt. Op 26 november jl. heeft het demissionaire kabinet helaas verscherpte coronamaatregelen af moeten kondigen die ook nadelige gevolgen zullen hebben voor de bezettingsgraad van het OV. Deze maatregelen hebben als consequentie dat sectoren in de samenleving, zoals ondernemers, OV-vervoerbedrijven etc. opnieuw voor hun verliezen door het Rijk dienen te worden gecompenseerd. Daarbij brengt Metrocov graag onder uw aandacht dat onverlet de marktwerking, het OV als zodanig een publieke functie heeft en houdt waarvoor de Nederlandse Staat verantwoordelijk is. Verder heeft het OV in de mobiliteitstransitie een belangrijke taak in het beperken van de CO<sub>2</sub>-uitstoot en het behalen van de klimaatdoelstellingen.

Ten aanzien van het maatwerkvervoer (Kader Beleidslijn Maatwerkvervoer MRDH 2020-2025) heeft u aangegeven dat het voor MRDH niet mogelijk is om het maatwerkvervoer randvoorwaardelijk te maken voor het doorvoeren van vervoerkundige wijzigingen mede omdat het initiatief tot lokaal maatwerkvervoer altijd van gemeenten uit moet gaan. Metrocov stelt vast dat het maatwerkvervoer daarom niet als toekomstvast kan worden aangemerkt en ook geen vitale functie kan vervullen in de Mobiliteitstransitie en het Toekomstbeeld OV 2040. Metrocov meent dat dit standpunt in de evaluatie van experimenten (Kader Beleidslijn Maatwerkvervoer MRDH 2020-2025), waartoe de bestuurscommissie Va op 5 februari 2020 heeft besloten, dient te worden meegenomen.

Met vriendelijke groet,

De consumentenorganisaties verenigd in het METROCOV

Voorzitter,  
N. van der Vliet.