

Reizigersoverleg in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag Vervoersautoriteit

Aan: Metropoolregio Rotterdam Den Haag
Mevrouw C. Mourik (Manager OV)
Postbus 21012
3001 AA Rotterdam

Betreft: Advies afwegingskader OV en Corona 2021 **Kenmerk: 75002**

Datum: 20 oktober 2020

Geachte mevrouw Mourik,

Dank voor het toezenden van de documenten betreffende het afwegingskader OV en Corona 2021 en uw toelichting op uw presentatie d.d. 14 oktober 2020. Wij hebben kennis genomen van de actuele stand van zaken, verwachtingen, scenario's en randvoorwaarden betreffende het afwegingskader. De recentelijk afgekondigde verscherpte maatregelen door de premier om de besmetting van het coronavirus tegen te gaan, treffen ook opnieuw het OV. Wij begrijpen dat er maatregelen nodig zijn, in ieder geval voor de eerste helft van 2021, om de continuïteit van het OV te waarborgen gedurende deze pandemie en wij hebben begrip voor de procedure die u daarvoor heeft ingezet. Wij hechten er belang aan dat ook de gemeenteraden van de 23 gemeenten zich over het afwegingskader en de voorstellen uit kunnen spreken.

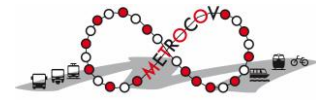
Beschikbaarheidsvergoeding OV 2020 en 2021

Wij hebben begrepen dat de beschikbaarheidsvergoeding van de RO voor het OV 2020 (93%) wordt verlengd tot 1 juli 2021 en dat daarvoor € 740 miljoen op de Aanvullende post bij het ministerie van Financiën is geraamd. Wij betreuren eveneens de vermindering van de inkomsten van de OV-bedrijven als gevolg van een sterke afname (45%) van reizigers, maar wensen dat de afspraken van het Nationaal OV Beraad met de staatssecretaris van IenW dit najaar resulteert in maatregelen waarbij de continuïteit van het OV-systeem in de tweede helft van 2021 en daarna wordt gewaarborgd. Wij zijn ingenomen met het standpunt van de staatssecretaris d.d. 15 september 2020 aan de TK dat maatregelen voor 2021 niet ten koste mogen gaan van de kracht van het goed functionerende OV-systeem op (middel)lange termijn en dat het OV na deze crisis de verwachte groeiende mobiliteitsvraag kan faciliteren. Uiteraard hopen wij dat in het komende voorjaar een vaccin wordt gevonden waardoor de pandemie beheersbaar wordt en het 'normale' leven (zonder hyperspits en afwisselend thuis en op locatie werken) geleidelijk terug kan keren.

Advies maatregelen afwegingskader Ons Advies luidt als volgt.

Het afwegingskader blijkt betrekking te hebben op het gehele jaar 2021 en mogelijk daarna terwijl de beschikbaarheidsvergoeding van de RO tot 1 juli 2021 loopt en nog niet bekend is wat het Nationaal OV Beraad met de staatssecretaris dit najaar op gaat leveren.

METROCOV vindt het prematuur om het gehele jaar 2021 van het slechtste scenario uit te gaan terwijl na het beschikbaar komen van een vaccin, mogelijk het komende voorjaar, de pandemie in 2021 gaandeweg weleens beter beheersbaar kan worden waardoor er minder verscherpte maatregelen in de samenleving en v.w.b. het afwegingskader nodig zijn. Dat zal in ieder geval moeten blijken in een evaluatie voor het zomerreces van 2021 waar het METROCOV voor pleit.



Uitgangspunten en doel afwegingskader

METROCOV ondersteunt de drie (eerste) uitgangspunten c.q. randvoorwaarden voor een evenwichtig pakket van maatregelen die de 23 wethouders in de BcVa hebben 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.

METROCOV zet daar nog een vierde uitgangspunt bij, namelijk: Het OV dient zijn **publieke en sociale functie** te behouden.

Verder onderschrijven wij het tweeledige doel van het afwegingskader:

- Het waarborgen van de continuïteit van de uitvoering van het openbaar vervoer; daarvoor is continuïteit van OV-bedrijven noodzakelijk
- Het bieden van voldoende toekomstperspectief voor vervoerbedrijven voor een gezonde bedrijfsvoering op lange termijn.

Randvoorwaarden

Wij hebben er begrip voor dat het 'schot' tussen OV-exploitatie en OV-investeringen in stand wordt gehouden en dat er verschuivingen van budgetten binnen de OV-exploitatie mogelijk moeten zijn. Wij ondersteunen het initiatief van MRDH om naar ruimte voor eenmalige financiële meevallers in de begroting te zoeken om de hoeveelheid pijnlijke maatregelen te verminderen. Mogelijk zou daarbij ook kunnen worden gekeken naar exogene middelen in het kader van de Mobiliteitstransitie binnen de metropoolregio. Verder stellen wij het op prijs dat MRDH aansluit bij het maken van landelijke afspraken m.b.t. mogelijkheden aangaande rendement en dividend in 2021 voor vervoerbedrijven.

Prioritering maatregelen A, B, C en D

V.w.b. de vier voorgestelde maatregelen (A, B, C en D) adviseren wij het volgende:

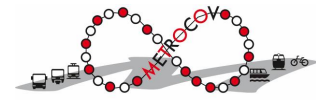
A. Maatregelen gericht op aanpassing van de interne bedrijfsvoering van vervoerbedrijven

METROCOV verwacht weinig mogelijkheden in deze categorie. De indruk is dat er al sprake is van een hoge arbeidsproductiviteit bij de vervoerders. Het aanpassen van Cao-afspraken ligt in deze pandemie zeer gevoelig en onderhandelingen daarover nemen altijd veel tijd in beslag. Wellicht zijn er mogelijkheden m.b.t. de flexibele schil van vervoerbedrijven. Daarbij merken we op dat daar voorzichtig mee om moet worden gegaan, na de pandemie zal al het rijdend personeel nodig zijn voor de uitvoering van de exploitatie van metro, tram en bus. Dat betekent dat van gedwongen ontslagen in ieder geval geen sprake kan en mag zijn.

B. Andere wijze van organisatie/samenwerking tussen vervoerbedrijven en MRDH

Vervoerbedrijven, zoals RET en HTM, zouden uit oogpunt van efficiency meer samen kunnen werken bijvoorbeeld op het gebied van beheer en onderhoud van het bus materieel. Daarmee zouden kosten kunnen worden bespaard. Hoewel beide vervoerders verschillend trammaterieel hebben, zou op termijn samenwerking op het gebied van trammaterieel ook mogelijk moeten zijn. In de nabije toekomst is het zinvol te onderzoeken of een integratie van de bedrijfsvoering van RET en HTM mogelijk is, mede in het kader van de Wp2000.

Het monetaire beleid van de ECB is nog steeds gunstig voor vervoerders om op de kapitaalmarkt tegen een lage rente leningen dan wel een renteloze lening af te sluiten. De overheden



(aandeelhouders + RO) zullen dan wel garant moeten staan. Dat geldt met name voor de RET en HTM.

C. Maatregelen met klantimpact

Een belangrijke voorwaarde die METROCOV stelt is dat de continuïteit van de kwaliteit van het OV voor alle doelgroepen reizigers gehandhaafd blijft en dat het totaalpakket aan maatregelen evenwichtig moet zijn. Toekomst vaste en maatschappelijk relevante bestemmingen (zoals ziekenhuizen, verpleeghuizen, middelbare en hoge onderwijsinstellingen) moeten bereikbaar blijven. Dat betekent dat METROCOV denkt aan de volgende maatregelen:

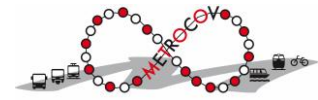
- instandhouding van het OV-net en aan verlaging van de frequenties van metro, tram en bus in de metropoolregio conform de minimum frequenties die zijn bepaald in de Kadernota OV. METROCOV stelt daarbij ook voorwaarden aan een optimale en transparante (digitale) communicatie op de halten en online via de website, een app o.i.d., leaflets en Drissen, opdat de informatie voor alle reizigers, expliciet senioren en reizigers met een beperking, toegankelijk en gewaarborgd is.
- het schrappen van parallelle lijngedeelten is uitsluitend acceptabel onder voorwaarde dat de loopafstand naar een OV-halte niet meer dan 600 meter bedraagt.
- Het versnellen d.m.v. het vergroten van halteafstanden moet zoveel mogelijk worden voorkomen en is voor zover noodzakelijk uitsluitend acceptabel op samenlooptrajecten van HOV-lijnen en in de situatie van een gezamenlijke hoge frequentie. De halteafstand mag de 600m niet te boven gaan.
- Voor wat betreft de toegankelijkheid stelt METROCOV als eis dat **alle** lijnbussen binnen de MRDH toegankelijk moeten zijn voor reizigers met een elektrische rolstoel binnen de normen die daarvoor gelden. Die eis geldt ook voor de lijnbussen van de vervoerder HTM. De toegankelijke e-bussen (8x) van HTM moeten op hun vaste lijn (28) inzetbaar blijven.

D. Maatregelen met een grote klantimpact

METROCOV vreest dat de maatregelen in deze categorie (*frequenties onder de ondergrens Kadernota OV, Lijnen/lijndelen schrappen, sluiten servicepunten, algehele tariefstijging terwijl de kwaliteit vermindert*) de continuïteit van het goed functionerende OV-systeem aantast. Risico daarvan kan zijn dat een aanzienlijk deel van de reizigers het OV de rug toekeert en dat deze maatregelen de toekomstige groei van het OV zullen belemmeren. Daarnaast staan deze maatregelen op gespannen voet met de Mobiliteitstransitie van de grote steden waardoor de inspanningen om het particulier autobezit en -gebruik te beperken nagenoeg tot geen resultaat zullen leiden.

METROCOV vindt het begrijpelijk dat in dit afwegingskader maatregelen worden voorbereid in categorie 4. In het voorjaar van 2021 wordt evenwel een vaccin verwacht om de pandemie te bestrijden. Mogelijk heeft dit vaccin een positief effect op de beheersing van de pandemie en kunnen de maatregelen geleidelijk aan worden afgeschaald. Dit zal rond de zomer van 2021 moeten blijken, zodat in een evaluatie kan worden gezien in hoeverre de maatregelen in het najaar van 2021 kunnen worden afgebouwd. Het groene licht tot het al dan niet uitvoeren van de maatregelen in categorie 4 zal volgens het METROCOV daarvan afhankelijk moeten worden gesteld. Mocht de pandemie onverhoopt in het najaar van 2021 aanhouden en als gevolg daarvan verscherpte maatregelen nodig blijven, dan is METROCOV van oordeel dat de vervoerders de maatregelen in categorie 4 voor dienen te leggen aan METROCOV. Ook is METROCOV van mening dat deze maatregelen uitvoerig met de 23 gemeenteraden gecommuniceerd moeten worden vanwege de grote impact op de reizigers in de 23 gemeenten, met name in de steden.

Maar METROCOV ziet ook (beperkte) mogelijkheden om het mogelijke effect van deze maatregelen zoveel mogelijk te verkleinen en de pijn voor reizigers te verzachten.



Vervoerders zouden binnen hun concessie (stad/streek) nauwer samen kunnen gaan werken door bijvoorbeeld routes gezamenlijk te berijden waardoor frequentieverlaging dan wel het schrappen van een lijngedeelte mogelijk zou kunnen zijn. Dat is alleen acceptabel indien de toekomstvastheid van het OV en de sociale functie niet worden aangetast. Deze samenwerking zou wel de concessie(grens) van de vervoerders kunnen raken. METROCOV vindt dat bij toekomstige aanbestedingen van concessies meer naar mogelijke en wenselijke besparingen in het kader van efficiency en vervoerskwaliteit zou moeten worden gekeken.

Een andere belangrijke en fundamentele voorwaarde is het bieden van de **deur-tot-deur bereikbaarheid** met OV, overstapgemak, optimale (digitale) communicatie en aanvullend vervoer (voor de last mile), bijvoorbeeld door het samenwerken met taxibedrijven. De deur-tot-deur bereikbaarheid moet **in ieder geval** voor alle reizigers met een lichamelijke en visuele beperking worden geboden, het is voor deze doelgroep niet mogelijk om gevarieerd in de first and last mile te reizen. Deze doelgroep is in belangrijke mate aangewezen op OV en WMO-vervoer.

De deur-tot-deur bereikbaarheid zou ook kunnen worden bereikt met innovatie van mobiliteit zoals het integreren van OV en doelgroepenvervoer met experimenten conform de Beleidslijn Maatwerkvervoer 2020 – 2025 van MRDH.

Tot slot

Graag zien wij de voorstellen van de vervoerders tegemoet.

Met vriendelijke groet,

De consumentenorganisaties verenigd in het METROCOV

Nico van der Vliet,
Voorzitter