

Tijdelijke uitvoeringsregeling stimuleringsmaatregelen Transitieprogramma OV en corona

De Bestuurscommissie Vervoersautoriteit,

gelezen het voorstel d.d. 7 juli 2021

gelet op;

- De Algemene wet bestuursrecht;
- De Wet personenvervoer 2000 en aanverwante besluiten;
- De door de MRDH verleende vigerende concessies;
- De Subsidieverordening Vervoersautoriteit MRDH 2018;
- De Uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit MRDH;
- Het Transitieprogramma OV en Corona;

Overwegende dat,

- In het Transitieprogramma dat de bestuurscommissie op 24 maart 2021 heeft vastgesteld, is vastgelegd dat in de periode 2021-2030 een bedrag van maximaal 104,2 mln. euro beschikbaar wordt gesteld voor maatregelen "om de lange termijn visie te realiseren en het OV-systeem te versterken." Daarbij wordt de volgende onderverdeling benoemd:
 1. *Invoering Nieuwe Betaalwijzen (bankpas i.p.v. OV chipkaart): € 14,2 mln;*
 2. *Transformatie arbeidsmarkt vervoerbedrijven: € 40 mln;*
 3. *Versnellingsmaatregelen: € 20 mln (geen onderdeel van deze uitvoeringsregeling);*
 4. *Bijdrage lokaal maatwerkvervoer (in relatie tot versnellingsmaatregelen en vervoerkundige wijzigingen): € 20 mln;*
 5. *Bijdrage ketenmobiliteit: € 10 mln;*

Totaal: € 104,2 mln;

Daarnaast is ook afgesproken:

6. *Bijdrage ter vermindering tekort OV en corona;*
- Op grond van de Subsidieverordening Vervoersautoriteit MRDH 2018 de Bestuurscommissie Va nadere en beleidsregels mag opstellen. Dit doet zij in de Uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag. In verband met de COVID 19 problematiek is er behoefte aan een tijdelijke aanvullende uitvoeringsregeling. Deze 'Tijdelijke uitvoeringsregeling stimuleringsmaatregelen Transitieprogramma OV en corona' beschrijft de wijze waarop en de voorwaarden waaronder deze middelen beschikbaar worden gesteld aan vervoerbedrijven, gemeenten en andere partijen;

BESLUIT

vast te stellen, de

Tijdelijke uitvoeringsregeling stimuleringsmaatregelen Transitieprogramma OV en corona

Artikel 1 Definities:

In deze regeling wordt verstaan onder:

- a. *Ketenmobiliteit:* Ketenmobiliteit zoals bedoeld in de Uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit MRDH
- b. *Lokaal maatwerkvervoer:* Lokaal maatwerkvervoer zoals bedoeld in de Subsidieverordening Vervoersautoriteit MRDH 2018 en de Uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit MRDH
- c. *Transitieprogramma:* Het Transitieprogramma OV en Corona zoals vastgesteld door de BcVa op 24 maart 2021
- d. *Versnellingsmaatregelen:* Maatregelen zoals vastgesteld door de BcVa op 19 mei 2021
- e. *Vervoerkundige maatregelen:* Zoals vastgesteld door de BcVa op 24 maart 2021

Artikel 2 Invoering Nieuwe Betaalwijzen:

1. De bijdrage van maximaal 14,2 miljoen euro wordt beschikbaar gesteld voor de vervoerders HTM, RET en EBS om zo nodig een aanvullende subsidie te kunnen leveren bij een nog-niet-sluitende business case voor de transitie naar Nieuwe Betaalwijzen (bankpas in plaats van OV-chipkaart). Het gesprek hierover vindt plaats in de werkgroep die zich reeds bezig houdt met Nieuwe Betaalwijzen. Hierbij zal enkel gekeken worden naar de Total Cost of Ownership en niet naar (deriving van) opbrengsten omdat niet goed bepaalbaar is welke (deriving van) opbrengsten specifiek toewijsbaar zijn aan de Nieuwe Betaalwijzen.
2. Deze bijdrage is nadrukkelijk bedoeld om de invoering van Nieuwe Betaalwijzen (en daarmee de aantrekkelijkheid van het OV-systeem) te versnellen. Daarom is voorwaarde voor het verstrekken van deze subsidie ook dat deze leidt tot een significante versnelling van de invoering van Nieuwe Betaalwijzen. Daarbij eist MRDH het volgende versnelde tijdpad:
 - Nadere uitwerking business cases: gereed uiterlijk 30 september 2021.
 - Bepalen hoogte bijdrage per vervoerder: gereed uiterlijk 31 december 2021.
 - Implementatie / invoering Nieuwe Betaalwijzen: gereed uiterlijk 31 december 2023.
3. Tot 1 januari 2024 blijft in ieder geval parallel de huidige OV-chipkaart in gebruik. De OV-chipkaart wordt pas 'uitgezet' door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat als voldaan is aan 14 landelijk vastgestelde criteria.
4. De som van de beschikbaar te stellen middelen aan HTM, EBS en RET zal ten hoogste het in het Transitieprogramma genoemde bedrag van € 14,2 miljoen euro bedragen over de hele periode (subsidieplafond). Wanneer op basis van de business cases blijkt dat dit bedrag niet voldoende is om voor alle drie de vervoerders de business cases sluitend te krijgen, dan kunnen de vervoerders maximaal een subsidie krijgen die overeenkomt met het bedrag verdeeld over de drie vervoerders naar rato van de totale omvang van het tekort op de business case exclusief (deriving van) opbrengsten, onder voorwaarde dat zij kunnen aantonen dat zij op andere wijze de business case sluitend kunnen krijgen.
5. Aanvragen kunnen eenmalig worden gedaan op basis van de business cases. Indien een deel van het bedrag niet benut hoeft te worden, dan vloeit dit bedrag terug naar de OV exploitatie begroting van MRDH. Vaststelling vindt plaats op basis van het daadwerkelijke tekort per vervoerbedrijf tot het maximaal verleende bedrag.

Artikel 3: Transformatie arbeidsmarkt vervoerbedrijven:

Het doel van deze subsidie is tweeledig. In de eerste plaats het faciliteren van de transitie die de vervoerbedrijven moeten maken om de in het Transitieprogramma benoemde taakstelling arbeidsmarkt te kunnen realiseren. In de tweede plaats het toekomstvast maken van de organisaties van de vervoerbedrijven. Daarmee wordt het volgende bedoeld: zonder aanvullende maatregelen is er een risico dat er over een aantal jaren een dermate grote uitstroom plaatsvindt van personeel, dat er een kennistekort ontstaat. Dit speelt met name bij de railvervoerders. Door een meer gefaseerde uitstroom van oudere medewerkers en instroom van nieuwe medewerkers, kan bereikt worden dat er tijdig en grondig kennis kan worden overgedragen door oudere medewerkers aan hun opvolgers.

Het betreft hier een aanvullende subsidie op de exploitatiesubsidie.

1. Uitgangspunt is dat de financiële bijdrage wordt verstrekt naar rato van de taakstelling die de drie vervoerbedrijven hebben meegekregen in het Transitieprogramma. Dat betekent:

| Vervoerder (alle bedragen x €mln.) | Taakstelling Transitieprogramma 2021-2030 (rechts maximale, links minimale taakstelling) (2 – 4% van omzet OV-exploitatie) | Maximaal beschikbare bijdrage t.b.v. transformatie arbeidsmarkt 2021-2030 |
|---------------------------------------|--|---|
| RET | 37,6 – 72,8 | 10,3 - 20,1 |
| HTM | 23,8 – 46,0 | 6,5 - 12,7 |
| EBS | 13,5 – 26,2 | 3,7 - 7,2 |
| <i>Totaal</i> | <i>75 – 145</i> | <i>20,5 - 40</i> |

NB: er kunnen afrondingsverschillen in deze tabel zitten.

2. Om de totale taakstelling van 75 – 145 miljoen euro (afhankelijk van de uiteindelijke impact die corona heeft op de reizigersopbrengsten) te kunnen realiseren, stelt MRDH dus een bijdrage be-

- schikbaar van maximaal 40 miljoen euro over de hele periode (subsidieplafond), waarbij de maximale bijdrage per vervoerder wordt verleend, wanneer bij de aanvraag aannemelijk wordt gemaakt dat de maximale taakstelling (4% van omzet OV-exploitatie) zal worden gerealiseerd. Indien bij de aanvraag minder dan de genoemde maximale taakstelling door een vervoerder wordt opgevoerd, gaat de te verlenen subsidie voor die vervoerder naar rato naar beneden. Het lage bedrag links in het schema komt overeen met 2% taakstelling.
3. MRDH streeft er naar dat deze arbeidsmarkttransformatie zo snel mogelijk wordt gerealiseerd, dat wil zeggen: dat er zo snel mogelijk een concreet plan van de vervoerders ligt dat én bijdraagt aan het realiseren van de taakstelling uit het Transitieprogramma én maximaal zorgt voor een toekomstvaste personele samenstelling van de vervoerbedrijven. MRDH heeft daarom de eis dat elk van de vervoerbedrijven uiterlijk 31 december 2021 een realistisch Plan Toekomstige Arbeidsmarkt voorlegt aan de MRDH, zodat begin 2022 besluitvorming over het plan en de subsidie per jaar plaats kan vinden (of zoveel eerder als mogelijk).
 4. De maximaal beschikbare bijdrage per vervoerder is benoemd in bovenstaande tabel. Voorwaarden voor verstrekking van deze bijdragen zijn:
 - a. De bijdrage is ter dekking van de daadwerkelijke kosten die voor de vervoerbedrijven gemoeid zijn met de uitvoering van het Plan Toekomstige Arbeidsmarkt. Jaarlijkse vaststelling vindt plaats op basis van werkelijk gemaakte kosten met een maximum van het verleende bedrag dat het in bovenstaand schema opgenomen bedrag per vervoerder niet kan overschrijden;
 - b. De door de vervoerbedrijven genomen maatregelen dragen bij aan de doelstellingen van de MRDH, te weten: realisatie van de financiële taakstelling arbeidsmarkt en realisatie van toekomstvaste organisaties. Vervoerders dienen daarom aan te tonen dat de genomen maatregelen daar aan bijdragen en een structureel effect zullen hebben.

De jaarlijkse te verlenen subsidie wordt bepaald op basis van een goedgekeurd plan Toekomstige Arbeidsmarkt. Indien een deel van het bedrag niet benut hoeft te worden, dan vloeit dit bedrag terug naar de OV exploitatie begroting van MRDH.

Artikel 4: Bijdrage lokaal maatwerkvervoer

MRDH stelt in de periode 2021 – 2030 maximaal 20 miljoen euro beschikbaar voor lokaal maatwerkvervoer *in relatie tot versnellingsmaatregelen en vervoerkundige wijzigingen*.

1. Het gaat dus niet om reeds bestaande initiatieven, of om initiatieven die los staan van de maatregelen in het Transitieprogramma; het moet gaan om initiatieven die lokaal gewenst zijn doordat als gevolg van de maatregelen uit het Transitieprogramma het reguliere OV op bepaalde tijden en plaatsen verdwijnt en/of omdat als gevolg van versnellingsmaatregelen de afstand naar de dichtstbijzijnde OV-halte is toegenomen.
2. Niet de vervoerbedrijven, maar andere partijen zijn dus aan zet voor het verkrijgen van deze subsidie.
3. MRDH stelt voor maatwerkvervoer in relatie tot versnellingsmaatregelen en vervoerkundige wijzigingen maximaal 2 miljoen euro per jaar beschikbaar (subsidieplafond), dus niet een eenmalig bedrag. Dit omdat het meestal om structurele kosten gaat, en er daarom zekerheid moet zijn dat in de gehele periode 2021-2030 jaarlijks middelen beschikbaar blijven.
4. Voor beschikbaarstelling van deze middelen hanteert de MRDH de spelregels uit hoofdstuk 3.2 van de Uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag, mét de toevoeging dat het projecten moeten betreffen die een relatie hebben (gewenst zijn vanwege) versnellingsmaatregelen en vervoerkundige wijzigingen in het kader van het Transitieprogramma OV en corona.
5. Subsidieaanvragen kunnen worden gedaan tot uiterlijk 1 jaar nadat in het kader van het Transitieprogramma Vervoerkundige maatregelen en Versnellingsmaatregelen, die de betreffende maatwerkvervoerswens veroorzaken, zijn gerealiseerd.
6. Als in het kader van het Transitieprogramma alle benodigde aanvullende vervoerkundige maatregelen en versnellingsmaatregelen zijn uitgevoerd en de termijn van 1 jaar is verstreken, vloeit dit bedrag terug naar de OV exploitatie begroting van MRDH.

Artikel 5: bijdrage ketenmobiliteit

1. Voor deze bijdrage van maximaal 10 miljoen euro geldt grotendeels hetzelfde als voor de bijdrage aan lokaal maatwerkvervoer. MRDH stelt in de periode 2021-2030 jaarlijks een bedrag van 1 miljoen euro (subsidieplafond) beschikbaar voor subsidies.
2. MRDH zal handelen conform de Uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag (hoofdstuk 2.2 lid e) en stelt als aanvullende voorwaarde dat er sprake moet zijn van maatregelen die gewenst zijn als gevolg van de maatregelen uit het Transitieprogramma en/of maatregelen die het OV-systeem versterken.
3. In alle gevallen zal MRDH toetsen of voorstellen voor ketenmobiliteit waarvoor (in het kader van dit Transitieprogramma) een subsidie aan MRDH wordt gevraagd, geen concurrentie zijn voor

- het daar bestaande OV-systeem. Is er wel sprake van onevenredige concurrentie dan zal een subsidieaanvraag op grond van deze regeling worden afgewezen.
4. Subsidieaanvragen kunnen worden gedaan tot uiterlijk 1 jaar nadat in het kader van het Transitieprogramma vervoerkundige maatregelen en versnellingsmaatregelen die de betreffende wens voor verbetering ketenmobiliteit veroorzaken, zijn gerealiseerd.
 5. Als in het kader van het Transitieprogramma geen aanvullende vervoerkundige maatregelen en versnellingsmaatregelen meer nodig zijn en de termijn van 1 jaar is verstreken, dan vloeit dit bedrag terug naar de OV exploitatie begroting van MRDH.

Artikel 6: Bijdrage ter vermindering tekort OV en corona

Om de gevolgen van corona voor het OV-systeem en de OV-reizigers te beperken, heeft de bestuurscommissie op 24 maart 2021 besloten om de groeigelden uit de OV-exploitatiebegroting in de periode 2021-2030 beschikbaar te houden voor een financiële bijdrage van de MRDH aan de vervoerbedrijven, met een maximum van € 200 mln (subsidieplafond).

De subsidie bedraagt ten hoogste 27,5% van het door de concessiehouders gerealiseerde financiële effect van de genomen maatregelen uit hun transitieplannen die de basis zijn voor het Transitieprogramma. Gezien de aard van de maatregelen kan deze subsidie in delen worden aangevraagd. Het geld in deze regeling is gereserveerd voor de drie concessiehouders die onderdeel zijn van het transitieprogramma, te weten RET, HTM en EBS.

Deze bijdrage die de MRDH kan leveren om het tekort als gevolg van corona te beperken, geldt als aanvulling op de reguliere exploitatiesubsidie die vervoerders ontvangen. Om een evenwichtige verhouding te garanderen tussen de inspanningen die de vervoerders verrichten en de financiële bijdrage van de MRDH, is ervoor gekozen om van de bijdrage een 'resultaatafhankelijke bijdrage' te maken. Beoogd wordt dat de vervoerders zelf daadwerkelijk maatregelen (uit hun transitieplannen) hebben doorgevoerd om het tekort (deels) op te lossen, alvorens zij een bijdrage ontvangen van de MRDH.

Voor het bepalen van de bijdrage van MRDH gelden de volgende uitgangspunten en randvoorwaarden:

1. Het betreft het gehele pakket aan maatregelen dat vervoerders in het kader van het transitieprogramma hebben ingediend, dus zowel de kostenbesparende, als opbrengst verhogende maatregelen, ook wanneer deze maatregelen Sociale veiligheid of Assets betreffen.
2. Over het bedrag dat met de kostenbesparende maatregelen aantoonbaar door de vervoerder(s) bespaard is of gaat worden, ontvangen de vervoerders een extra bijdrage van maximaal 27,5% van de MRDH, waarbij geldt dat:
 - a) Een maatregel moet aantoonbaar gerealiseerd en ingeboekt zijn in de begroting van de vervoerder;
 - b) Van maatregelen die een meerjarig effect hebben, moeten vervoerders onderbouwd kunnen aantonen wat het gerealiseerde (en ingeboekte) effect in het eerste jaar is, en voldoende aannemelijk kunnen maken dat deze effecten meerjarig zijn (en over hoeveel jaar), dus ook in de daaropvolgende jaren bereikt worden;
 - c) Het effect van opbrengst verhogende maatregelen (maatregel: Diverse marketingacties om reizigers zo snel mogelijk terug te krijgen in het OV) moet kunnen worden onderbouwd.
3. Voor de opbrengst verhogende maatregelen (c) dient de vervoerder onderbouwd aan te geven wat de (verwachte) effecten zijn in 2022. Hierbij geldt als grondslag voor de 27,5% het effect zoals dat in de transitieplannen is aangegeven (maximaal 1% van de reizigersopbrengsten).
4. Voor de aantoonbaarheid en onderbouwing is geen accountantsverklaring benodigd.
5. Tijdens de herijkingsmomenten van het transitieprogramma (september 2021, december 2021, en halfjaarlijks vanaf 2022 en verder) kunnen de vervoerders een aanvraag doen voor de aanvullende bijdrage vanuit MRDH voor de aantoonbaar uitgevoerde maatregelen.
6. Indien de bijdrage van 27,5% van de geeffectueerde maatregelen in 2021 niet nodig is omdat het resultaat van de vervoerder op nul of hoger uitkomt, dan is het mogelijk om de aanvraag door te schuiven naar latere jaren, zolang de regeling voor deze bijdrage loopt. De bijdrage voor die maatregelen blijft dan bij de MRDH beschikbaar zolang de regeling loopt.
7. Deze regeling eindigt als het maximum van 200 miljoen euro subsidie is bereikt of bij de laatste herijking van het transitieprogramma. Bij deze herijking kan de bestuurscommissie Va besluiten om de regeling te verlengen, afhankelijk van de mate waarin de regeling is benut en eventuele verdere Rijkssteun.

Artikel 7 Begrotingsvoorbewoud

1. Voor lokaal maatwerkvervoer zijn reeds middelen vrijgemaakt.
2. De uitgaven ten behoeve van de overige stimuleringsmaatregelen kunnen door vervoerbedrijven en/of wegbeheerders (nadat BcVa de subsidies heeft verleend) al eerder worden uitgegeven en als vordering worden opgenomen in hun winst- en verliesrekening.



3. Echter, de betaalbaarstelling van de onder 2 genoemde subsidies wordt door de MRDH per jaar gemaximeerd op het beschikbare groeibudget dat in de meerjarenbegroting per jaarschijf aanwezig is.

Artikel 8 Inwerkingtreding, geldigheidsduur en citeertitel

1. Deze regeling treedt in werking op de dag na publicatie en komt te vervallen op het per onderwerp bepaalde moment in de hierboven gestelde artikelen.
2. Deze regeling kan worden aangehaald als Tijdelijke uitvoeringsregeling stimuleringsmaatregelen Transitieprogramma OV en corona.

Aldus vastgesteld in de vergadering van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit MRDH van 7 juli 2021,

*R.A. van Asten,
voorzitter.*

*C. Mourik,
Adjunct-secretaris.*