

Tijdelijke uitvoeringsregeling stimuleringsmaatregelen Transitieprogramma OV en corona 2022

De Bestuurscommissie Vervoersautoriteit,

gelezen het voorstel d.d. 14 december 2022

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 Vervoersautoriteit (BcVa) 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 termijnvisie 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 BcVa 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;
 - Dat de BcVa op 7 juli 2021 de Tijdelijke Uitvoeringsregeling stimuleringsmaatregelen Transitieprogramma OV en corona heeft vastgesteld;
 - Dat de BcVa op 6 juli 2022 (agendapost: OV en corona) de beschikbare bedragen uit deze regeling heeft aangepast, waarmee de beschikbare bijdrage daalt tot 66,7 mln. Euro, met de volgende onderverdeling:
 1. *Invoering Nieuwe Betaalwijzen (bankpas i.p.v. OV chipkaart): € 12,5 mln;*
 2. *Transformatie arbeidsmarkt vervoerbedrijven: € 18,8 mln;*
 3. *Versnellingsmaatregelen: € 20 mln (geen onderdeel van deze uitvoeringsregeling);*
 4. *Bijdrage lokaal maatwerkvervoer (in relatie tot versnellingsmaatregelen en vervoerkundige wijzigingen): € 5,4 mln;*
 5. *Bijdrage ketenmobiliteit: € 10 mln;*

waardoor de regeling diende te worden geactualiseerd,

- Dat de genoemde termijnen voor indiening en besluitvorming van voorstellen voor transformatie arbeidsmarkt en het tijdpad van invoering van nieuwe betaalwijzen in lijn moeten worden gebracht met de actuele planning;
- Dat de focus voor het onderdeel arbeidsmarkt verschuift naar het beperken van de personeelstekorten en daarmee waarborgen continuïteit dienstuitvoering en de koppeling tussen subsidieverstrekking en realisatie taakstelling arbeidsmarkt losgelaten wordt.

BESLUIT

vast te stellen, de wijzigingen in de

Tijdelijke uitvoeringsregeling stimuleringsmaatregelen Transitieprogramma OV en corona 2022

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 12,5 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 1 juli 2022.
 - Bepalen hoogte bijdrage per vervoerder: gereed uiterlijk 31 december 2022.
 - 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 de hiervoor 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 € 12,5 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.

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 door de grote uitstroom van personeel die over een aantal jaar plaatsvindt, er een kennistekort ontstaat. Dit speelt met name bij de railvervoerders. Daarnaast beperkt een tekort aan personeel het vervoeraanbod dat kan worden gerealiseerd; wat ten koste gaat van de beleidsambities van de MRDH. Door een meer gefaseerde uitstroom van oudere medewerkers en verhoogde inzet op instroom van nieuwe medewerkers, kan bereikt worden dat er tijdig en grondig kennis kan worden overgedragen door oudere medewerkers aan hun opvolgers en dat een voldoende vervoeraanbod kan worden gewaarborgd.

Het betreft hier een aanvullende subsidie op de exploitatiesubsidie.

1. Uitgangspunt is dat de financiële bijdrage wordt verstrekt op basis van de plannen die de vervoerbedrijven hebben ontwikkeld in aanloop op de formele subsidievaststellingen. Dat betekent:

| Vervoerder (alle bedragen x €mln.) | Maximaal beschikbare bijdrage t.b.v. transformatie arbeidsmarkt 2021-2030 |
|---------------------------------------|--|
| RET | 6,0 |
| HTM | 9,8 |
| EBS | 3,0 |
| <i>Totaal</i> | <i>18,8</i> |

NB: er kunnen afrondingsverschillen in deze tabel zitten.

- Om de transitie naar een toekomstvaste arbeidsmarkt te kunnen realiseren, stelt MRDH een subsidie beschikbaar van maximaal 18,8 miljoen euro over de hele periode (subsidieplafond).
- Elk van de vervoerbedrijven dient uiterlijk 1 maart 2023 een realistisch Plan Toekomstige Arbeidsmarkt voor te leggen, zodat uiterlijk 1 juni 2023 besluitvorming over het plan en de subsidie per jaar plaats kan vinden (of zoveel eerder als mogelijk).
- De maximaal beschikbare bijdrage per vervoerder is benoemd in bovenstaande tabel. Voorwaarden voor verstrekking van deze bijdragen zijn:
 - 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;
 - De door de vervoerbedrijven genomen maatregelen dragen bij aan de doelstelling van de MRDH, te weten: realisatie van toekomstvaste organisaties. Vervoerders dienen daarom aan te tonen dat de genomen maatregelen daaraan bijdragen en een structureel effect zullen hebben.
- De 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 MRDH.

Artikel 4: Bijdrage lokaal maatwerkvervoer

MRDH stelt in de periode 2021 – 2030 maximaal 5,4 miljoen euro beschikbaar voor lokaal maatwerkvervoer *in relatie tot versnellingsmaatregelen en vervoerkundige wijzigingen*.

- Het gaat dus niet om al 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.
- MRDH stelt voor maatwerkvervoer in relatie tot versnellingsmaatregelen en vervoerkundige wijzigingen in het Transitieprogramma OV en corona maximaal 5,4 miljoen euro beschikbaar (subsidieplafond). Aanvragen worden behandeld op volgorde van binnenkomst.
- 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.
- 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.
- 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

MRDH stelt in de periode 2021 – 2030 maximaal 10 miljoen euro beschikbaar voor ketenmobiliteitsprojecten *in relatie tot versnellingsmaatregelen en vervoerkundige wijzigingen*.

- Het gaat dus niet om al 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. MRDH stelt in de periode 2021-2030 jaarlijks een bedrag van 1 miljoen euro (subsidieplafond) beschikbaar voor subsidies.
3. 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.
4. 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.
5. 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.
6. 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-exploitatiebegroting 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. Uiterlijk 1 september van elk jaar kunnen de vervoerders een aanvraag doen voor de aanvullende bijdrage vanuit MRDH voor de aantoonbaar uitgevoerde maatregelen.
6. De bijdrage mag niet leiden tot een positief concessieresultaat.
7. Indien de bijdrage van 27,5% van de geëffectueerde maatregelen in het betreffende jaar 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.

8. Deze regeling eindigt als het maximum van 200 miljoen euro subsidie is bereikt of uiterlijk zes maanden na 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 Begrotingsvoorbehoud

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 van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag d.d. 14 december 2022.

*J.W. Immerzeel
adjunct-secretaris*

*i.o. P. Varekamp
V.P.G. Karremans
voorzitter*