

Antwoord van Gedeputeerde Staten op vragen van

R.A.H. Kaijser (BBB), T.W.M. Beeloo (Volt) en R. van Aelst (SP)
(d.d. 14 juni 2023)

Nummer
3968

Onderwerp
Problemen bij de RET

Aan de leden van Provinciale Staten

Toelichting vragensteller

Grote zorgen om RET: serieus financieel probleem voor de komende 5 jaren ¹ Aangezien de provincie de officiële verantwoordelijke bestuurslaag is voor regionaal openbaar vervoer in Nederland zijn de zorgen om de RET ook de zorgen voor de provincie. De provincie is opdrachtgever voor het openbaar vervoer en heeft deze taak belegd bij de MRDH. Nu er financiële zorgen worden geuit door RET is het van groot belang dat de provincie haar wettelijke verantwoordelijkheid niet laat liggen.

1. *Heeft gedeputeerde kennis genomen van de grote zorgen van de RET?*

Antwoord

Ja, we hebben hier kennis van genomen. De verantwoordelijkheid voor het regionale openbaar vervoer (OV) is in Nederland met de Wet Personenvervoer 2000 (WP2000) neergelegd bij provincies en twee vervoerregio's. Het Rijk heeft hiernaast ook het budget voor dit OV aan deze overheden toegekend. In onze provincie zijn de provincie Zuid-Holland en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) daarmee verantwoordelijk voor het OV. De provincie heeft de taak OV niet belegd bij de MRDH, maar het Rijk heeft deze taak in 1998 neergelegd bij de voormalige Kaderwetgebieden, zoals de voormalige Stadsregio Rotterdam. Deze Stadsregio is in 2014 opgegaan in de MRDH. Daarmee is de provincie niet wettelijk verantwoordelijk voor het OV in de MRDH en dus ook niet verantwoordelijk voor de RET. De provincie is dit in het verleden ook nooit geweest.

Uiteraard is de rol van de MRDH en de RET cruciaal in de mobiliteit van Zuid-Holland en daarmee de ontwikkeling van onze provincie. Daarom hechten wij ook een groot belang aan een goed functionerend OV-systeem van trein, metro, tram, bus, waterbus en deelmobiliteit in Zuid-Holland. We werken daarvoor samen met onder meer het Rijk en de MRDH om het OV integraal te verbeteren, ook al zijn wij geen opdrachtgever van bijvoorbeeld de NS en de RET. Wij bemoeien ons vanuit onze rol niet met de bedrijfsvoering van vervoerders waar wij geen opdrachtgever van zijn.

¹ [Grote zorgen om RET: serieus financieel probleem voor de komende vijf jaar | Rotterdam | AD.nl](#)

2. *Hoe is de concessie voor rail & bus in Rotterdam overgegaan naar de MRDH (metropool regio Rotterdam Den Haag) was de provincie daar bij betrokken?*

Antwoord

Zie het antwoord op vraag 1. Het regionale OV in Zuid-Holland was voor oprichting van de MRDH een verantwoordelijkheid van de Stadsregio Rotterdam en het Stadsgewest Haaglanden. Deze twee bestuursorganen zijn in 2014 samengevoegd tot de MRDH.

3. *Hoe vaak hebben GS een verzoek gedaan bij het algemeen bestuur van de MRDH om toegang te krijgen bij vergaderingen van het algemeen bestuur en deelgenomen aan de beraadslaging op basis van art. 2:3, lid 6? (GR-MRDH2014)*

Antwoord

Het contact tussen MRDH en provincie is goed. Gedeputeerde Zevenbergen is in de regel aanwezig bij vergaderingen van het Algemeen Bestuur van de MRDH. Hiernaast worden door hem ook vergaderingen van het Dagelijks Bestuur en de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit regelmatig bezocht. De wettelijke bevoegdheden op het gebied van verkeer en vervoer zijn door het Algemeen Bestuur van de MRDH aan deze bestuurscommissie gedelegeerd. Hiermee zijn de provinciale belangen op het gebied van verkeer en vervoer afdoende behartigd.

4. *Hoe vaak hebben GS een verzoek gedaan bij het algemeen bestuur van de MRDH om toegang te krijgen bij vergaderingen van het dagelijks bestuur en deelgenomen aan de beraadslaging op basis van art. 2:6, lid 3? (GR-MRDH2014)*

Antwoord

Dit jaar heeft een lid van GS eenmaal deelgenomen aan een vergadering van het Dagelijks Bestuur, dat de agenda voorbereidt van het Algemeen bestuur. Gedeputeerde Zevenbergen is lid van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit en het presidium van deze bestuurscommissie.

5. *Wat zijn de extra subsidies, structureel of incidenteel die de RET krijgt bovenop de huidige concessies rail & bus?*

Antwoord

Wij beschikken niet over deze gegevens omdat wij niet de opdrachtgever zijn van de RET. De gegevens wil de MRDH niet delen omdat deze vertrouwelijk zijn.

6. *Wat is de reden geweest voor de vernieuwde subsidieverordening Vervoersautoriteit MRDH 2023 en de Uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit MRDH 2023? Is de provincie hierbij betrokken geweest? Zo ja hoe?*

Antwoord

De provincie heeft geen bevoegdheid de subsidieverordening van een ander bestuursorgaan vast te stellen.

7. *Hoe komt het dat de RET structureel minder financiën krijgt binnen de huidige concessie?*

Antwoord

Specifiek voor de RET hebben wij geen gegevens, gelet op de rol van de provincie zoals die in het antwoord op vraag 1 is uiteengezet. In het algemeen valt over het OV in de afgelopen jaren te zeggen dat het aantal reizigers flink is gedaald als gevolg van corona. De reizigersaantallen zijn nog niet op het niveau van voor corona. Dit zorgt voor minder inkomsten uit kaartverkoop. Hiernaast zijn kosten als energie en personeel wel gestegen. Voor alle vervoerders in Nederland betekent dit dat er financiële problemen zijn ontstaan, die in intensiteit verschillen per vervoerder.

8. *Heeft de provincie nu nog rechtstreeks invloed op de concessie die door de MRDH is uitgegeven aangaande deze concessie voor rail & bus in Rotterdam?*

Antwoord

Nee. De provincie heeft die bevoegdheid niet en ook nooit gehad.

9. *Wat zijn de mogelijkheden voor de RET om een aanvullende subsidie te ontvangen om zo de te verwachten financiële problemen op te lossen?*

Antwoord

Vanuit de provincie zijn er geen mogelijkheden om een aanvullende subsidie te ontvangen. Of deze mogelijkheden er bij de MRDH zijn is ons niet bekend. Dat is een zaak tussen vervoerder en opdrachtgever.

10. *Wat is de huidige financiële stand van zaken van de RET?*

Antwoord

Wij beschikken niet over deze gegevens omdat wij niet de opdrachtgever zijn van de RET. De gegevens wil de MRDH niet delen omdat ze vertrouwelijk zijn.

11. *Hoeveel geld hebben de aandeelhouders van de MRDH inmiddels in deze concessie rail (2016-2030) & bus (tot 2034) moeten aanvullen? En wat zijn de voorzieningen hierop tot het einde van de concessie?*

Antwoord

Zie het antwoord op vraag 10.

12. *Wat voor verwachte gevolgen hebben de huidige financiële zorgen voor het uitgeven van de concessie voor een nieuwe periode?*

Antwoord

Zie het antwoord op vraag 10.

13. *Wat voor verwachte gevolgen hebben de huidige financiële zorgen voor de reizigers?*

Antwoord

Zie het antwoord op vraag 10.

14. *Kan de gedeputeerde, in het geval van het onverhoopt failliet gaan van de RET, het openbaar vervoer in Rotterdam geldend voor deze concessie, met het Rijk (als financier van de concessie) in overleg gaan over het garanderen van het vervoer tot het einde van de huidige concessie of een vervangende concessie?*

Antwoord

Omdat de provincie geen opdrachtgever is van de RET, maar de MRDH, is het aan de MRDH om in het geval van een faillissement te handelen.

15. *Is GS met ons van mening dat de huidige problemen in het OV in de MRDH aanleiding zouden moeten zijn voor een heroverweging van de rol van de vervoersregio? Zo ja, bent u bereid bij het rijk te pleiten voor deze heroverweging? Zo nee, waarom niet?*

Antwoord

De Wet gemeenschappelijke regelingen heeft bepalingen voor de samenwerking tussen gemeenten. In het geval van een openbaar lichaam (de MRDH in dit geval) is er geen rol voor de provincie weggelegd.

16. *Zijn de zorgen rondom de RET voor GS aanleiding om het algemeen bestuur van de MRDH te verzoeken de portefeuillehouder verkeer en vervoer uit gedeputeerde staten aan te wijzen als lid van de Vervoersautoriteit, zo niet waarom?*

Antwoord

Gedeputeerde Zevenbergen is reeds lid van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit en het presidium van deze bestuurscommissie.

Den Haag, 29 augustus 2023

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
secretaris, voorzitter,

drs. M.J.A. van Bijnen MBA drs. J. Smit