MEMO

Onderwerp: Van probleem naar oplossing: RET voorstellen voor maatregelenpakket

Inleiding

In de BcVa van 6 juli is in het kader van het transitieprogramma Corona een aantal besluiten genomen met het oog op herijkingen in 2023 en 2024. Over deze besluiten heeft de RET dd.13 juli een brief ontvangen met het verzoek om uiterlijk 26 augustus de volgende zaken aan te leveren:

- *De meest actuele prognose wat betreft de financiële opgave in 2023 en 2024*
- *De effecten in kaart te brengen van het huidige transitieprogramma en eventuele alternatieve keuzemogelijkheden*
- *Concreet uitgewerkte herijkingsmaatregelen voor 2023 en 2024 inclusief de verwachte financiële effecten en (indien van toepassing) een zo nauwkeurig mogelijke beschrijving van de impact voor reizigers, waar bij de voorstellen nog geen rekening te houden met een eventuele aanvullende bijdrage vanuit de MRDH “ maar in de voorstellen wel transparant te maken wat een eventuele aanvullende bijdrage betekent voor de herijkingsmaatregelen”.*
- *De vervoerkundige voorstellen voor de dienstregeling 2023.*

Deze zaken zullen in dit memo worden behandeld. Eerst drie algemene opmerkingen.

Relatie met gesprek met Rijksoverheid over “vangnet” / TVOV in 2023.

Medio juli heeft het Rijk voor 2023 een financieel vangnet aangeboden. Gelet op de potentieel substantiële bijdrage van het Rijk verzoeken wij de MRDH om er alles aan te doen zodat van de regeling gebruik gemaakt kan worden. In het vervolg van deze notitie rekenen we, gegeven de onzekerheid over de impact van de regeling, met een best case (effect vangnet is conform huidige BVOV regeling) en een worst-case (er is geen vangnet).

Uit recente informele gesprekken komt naar voren dat sterk afgeweken wordt van de bij de BVOV gehanteerde methodiek. Dit heeft grote financiële gevolgen. Door zonder aanpassingen te rekenen met de basis opbrengsten 2019 treden twee nadelige effecten op:

- De toename tussen 2019 en 2023 van de negatieve meeropbrengsten van 2% per jaar cumulatief wordt niet meegenomen. Dit effect betekent voor 2023 tov de BVOV regeling ruim 16 miljoen minder. Het probleem van het ontbreken van groeiopbrengsten is reeds in het voorjaar van 2021 vanuit de RET geadresseerd. De (eind) oplossing ligt in herijking van de “normopbrengsten”. Voor 2023 is misschien praktisch gezien een eenmalige extra subsidie vanuit de MRDH een tussen oplossing naast het voorgestelde pakket aan maatregelen.
- Er wordt geen correctie toegepast voor de start van de Hoekse Lijn. Dit effect betekent voor 2023 ten opzichte van de BVOV regeling ruim 8-9 miljoen minder.
  Het tweede punt betreft volgens de RET een onjuiste interpretatie van de effecten van de Hoekse Lijn concessie. De tijdelijke situatie in 2019 (met een subsidiebijdrage voor vervangend vervoer en nog geen concessieprijs) is niet maatgevend voor de werkelijke kosten en opbrengsten in de geest van BVOV / TVOV.

RET wil over bovenstaande punten bij voorkeur samen met de MRDH in gesprek gaan met het ministerie. Doel is maken van een aanpassing in de berekening die recht doet aan de werkelijke situatie.

MEMO

Gezamenlijke verantwoordelijkheid voor oplossen van de problematiek
In de brief van 13 juli staat dat *“RET primair verantwoordelijk is voor het aanleveren van mogelijke oplossingen”.* Door dergelijke formuleringen raakt uit beeld dat de corona pandemie door RET en MRDH is aangemerkt als majeure ontwikkeling. Kenmerk daarvan is (onder andere) een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor het zoeken naar en vaststellen van oplossingen voor de financiële problematiek. In dat kader hebben we als RET in overleg met de MRDH daarom ook al een aantal verregaande maatregelen genomen.

Relatie met de herijking van de vervoerconcessies.
De MRDH heeft aangegeven 2023 en 2024 te beschouwen als “overbruggingsjaren” en stelt voor de afgesproken herijking van de vervoerconcessies niet in 2022 af te ronden. In het vervolg van deze notitie gaat het daarom alleen over 2023 en 2024. Het is echter al eerder gedeeld dat er vanaf 2025 hoe dan ook nog een aanzienlijk en structureel financieel probleem resteert. Met name veroorzaakt door het niet hebben kunnen realiseren van de groei van de opbrengsten. Wij achten het daarom van groot belang om nog dit jaar in gesprek te gaan over de structurele problematiek rond de normopbrengsten en de daarmee samenhangende effecten op de subsidie vanaf 2025.

Samenvattend.
De RET stelt voor:
1. Voor de omvang van het financiële tekort te rekenen met de cijfers gebaseerd op de meerjarenprognose 2022-2025. In november 2022 zullen we op basis van de RET begroting 2023 en het RET meerjarenplan 23-26 de omvang van de financiële problematiek opnieuw vast te stellen.
2. In 2023 en 2024 het huidige transitieprogramma te handhaven. Met een aanpassing op productaanbod (in 2024 1 mio reserveren voor extra spitscapaciteit) en een beperkte aanpassing op de maatregelen RET intern (met name weer opnemen van risicobuffer).
3. Intern RET een aantal verbetertrajecten te starten gericht op optimalisatie van processen en systemen. Omdat dergelijke programma’s intensief, complex en tijdrovend zijn, is een ingroei van de “baten” ingerekend (2024 2 miljoen, vanaf 2026 6 miljoen per jaar).
4. Geen aanvullende maatregelen te realiseren in de sfeer van productaanbod, tarief of Sociale Veiligheid
5. Het financiële probleem in 2023 en 2024 af te dekken middels de vangnet regeling van het Rijk, het inzetten van tussen MRDH en RET openstaande budgetten én een aanvullende subsidie vanuit de MRDH
6. Vast te houden aan een nulrendement in de jaren 2023 en 2024. Voor verlengen van het nulrendement is nog geen formele toestemming verkregen.
7. Op korte termijn om tafel te gaan over het herijken van de concessie en met name de normopbrengsten en de daarmee samenhangende effecten op de subsidie vanaf 2025.

MEMO

1. Actuele prognose wat betreft de financiële opgave in 2023 en 2024

De gehanteerde actuele prognose van het financiële probleem is gebaseerd op de meerjarenprognose 2022 – 2025, opgesteld in november 2021 en de drie opbrengstscenario's. Zie bijlage 1. Begin november 2022 komen nieuwe cijfers beschikbaar. RET stelt voor op basis van die actuele inzichten de omvang van de financiële problematiek opnieuw vast te stellen.

Tabel 1:Financieel probleem (excl effect huidig transitieplan (bedragen in mio) (*) (**)

Scenario (%2023 tov 2019)	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Hoog (94%)	38	28	26	25	25	25	25	25
Midden (90%) (***)	48	44	37	36	37	38	39	40
Laag (85%)	58	59	51	46	47	48	49	50

(*) referentie opbrengsten 2019 (in prijspeil 2022) is 229 mio euro.
(**) doorrekening 2027-2030 op verzoek van MRDH op basis van best quess, er ligt geen meerjarenbegroting intern RET onder
(***) intern RET is dit geen doorgerekend opbrengstscenario. Het is rekenkundig afgeleid tussen 94% en 85%.

Er zijn enkele risico's geïdentificeerd bij bovenstaande tabel

- Energiekosten: De afgelopen periode is sprake van meer dan een verdubbeling van de energieprijzen. Deze stijging is voor een groot gedeelte niet in de actuele MJP verwerkt. De inschatting is dat dit tot extra kosten kan leiden van circa €15 - €20 miljoen. De impact daarvan op het resultaat hangt af van de hoogte van de index (zie bullit 3)
- CAO-stijging: In de CAO is afgesproken dat de salarisstijging gebaseerd is op de inflatie volgens de CPB raming van maart 2023 met een minimum van 2%. Het risico hierbij is dat de inflatie onder de 2% kan uitkomen.
- Indexatie: De indexatie van de exploitatiebijdrage 2023 wordt gebaseerd op de CPB raming van maart 2023. Dit kan leiden tot een verschil met de werkelijke inflatie als gevolg van een verschil in timing (met name een risico m.b.t. de energiekosten)

2. Huidige transitieprogramma en eventuele alternatieve keuzemogelijkheden

In de BcVa van november 2020 en maart 2021 is het huidige RET transitieprogramma vastgesteld. Met betrekking tot de huidige maatregelen geldt dat :

- De besparingen conform berekeningen vooraf gerealiseerd
- De maatregelen in het productaanbod niet hebben geleid tot capaciteitsproblemen en, op een specifiek punt na, (lijn 79) ook niet tot bijstellingen. RET begrijpt de wens om het productaanbod zo min mogelijk te raken, maar wij zien, gegeven de omvang van de financiële opgave, geen andere mogelijkheid dan de huidige maatregelen in stand houden.

  Conform de in 2019 gemaakte afspraken bij het afsluiten van de busconcessie kan overigens een deel van het afgeschaalde busvervoer so-wie-so definitief niet terugkomen. Aangezien we verwachten dat de vervoersomvang gaat toenemen stellen we voor om voor 2024 1 miljoen euro te reserveren (verlagen bijdrage aan transitieplan) om, indien nodig, in te spits het productaanbod op te kunnen schalen.

- De maatregelen bij sociale veiligheid worden op dit moment geëvalueerd. De eerste maanden waarin de maatregelen van kracht waren achten we beperkt representatief (diverse corona-maatregelen, weinig reizigers, weinig evenementen) voor een afgerond oordeel. Een eerste beeld is dat het percentage zwartrijden bij alle modaliteiten oploopt. Bij tram ligt het inmiddels op 1,5% (dat is ca 3 keer zo hoog als pre-corona). Ook bij de andere modaliteiten is sprake van een toename ten opzichte van de situatie pre corona. Bij bus (actueel 0,81%, een lichte stijging), bij metro (actueel 0,94%, een verdubbeling). De stijging is mogelijk een gevolg van het verschuiven van controlecapaciteit van bus en metro naar tram. Vooralsnog gaan we er vanuit dat de nu nog beschikbare SV capaciteit de minimale hoeveelheid is om het zwartrijden onder controle te houden en de reizigersbeleving qua veiligheid op het gewenste niveau te kunnen houden.

Op basis van bovenstaande is ons beeld dat het huidige pakket de pijn evenwichtig verdeelt. Wij hebben geen maatregelen kunnen ontwikkelen die met minder impact hetzelfde financiële resultaat opleveren. RET stelt daarom voor om, gezien de financiële problematiek, het huidige pakket door te zetten. Ook na 2024 voorzien we een aanzienlijk financieel structureel probleem. Daarom lijkt handhaven van de huidige transitieplan maatregelen ook na 2024 (deels) nodig.

Tabel 2: financieel beeld van huidige transitieplan maatregelen op basis van MJP 22-25

Transitieprogramma	2023	2024
RET intern	9,4 mio	7,0 mio
Productaanbod	4,2 mio (*)	3,2 mio (**)
Sociale Veiligheid	4,3 mio	4,7 mio
Totaal	17,9 mio	14,9 mio

(*) in 2022 5 mio, in 2023 minus de 0,8 mio t.b.v. het verlaagde budget in de busconcessie
(**) in 2024 1 mio lager tbv opschalen spitscapaciteit

3. Aanvullende herijkingsmaatregelen voor 2023 en 2024

In bijlage 2 is inzicht gegeven in het effect van een aantal potentiële extra maatregelen om het financiële probleem op te lossen. Voor die uitwerking is grotendeels teruggegrepen op analyses gemaakt in het voorjaar van 2021.

Productaanbod: Er zijn conform de wens van de MRDH geen aanvullende maatregelen voor het productaanbod uitgewerkt.

RET intern: RET start een aantal verbetertrajecten gericht op optimalisatie van processen en systemen. De eerste baten worden in 2024 geïncasseerd, deze lopen op tot ca 6 mio per jaar vanaf 2026. Met dit traject zijn de interne besparingsmogelijkheden maximaal benut. Voor het oplossen van de problematiek in 2023 en 2024 kan de RET verder eenmalig een aantal “openstaande budgetten in de relatie RET-MRDH” ter waarde van circa 25 miljoen beschikbaar stellen.

Sociale Veiligheid en Tarief: Zie bijlage 2. Het realiseren van aanvullende maatregelen in deze sfeer heeft samen een potentieel om het tekort te verminderen van maximaal structureel 10 tot 15 miljoen per jaar. In 2023 zal de eventueel te realiseren besparing op SV door frictiekosten lager zijn. RET ontraadt deze maatregelen omdat ze zullen leiden tot een lager aantal reizigers en een negatieve invloed hebben op (het imago van) het openbaar vervoer. Het risico bestaat dat het OV in een negatieve spiraal terecht komt. Het Rijk heeft het OV door de crises heen gehaald, nu moeten regiopartijen (RET en MRDH) het OV door de post-crises problemen heen loodsen. Een stevig fundament is nodig om de rol van het OV in de regio in de toekomst te kunnen vergroten. Investeren in het fundament is daarom ook investeren ten behoeve van groei.

Latere instroom ZE bussen: Voorlopige analyse wijst uit dat dit geen aanzienlijke kostenbesparing oplevert voor de businesscase van de RET.

Bijdrage aandeelhouder: De aandeelhouder heeft in 2020 een aanzienlijk verlies genomen (11 miljoen) en in 2021/2022 nul-rendement geaccepteerd. In de doorrekening van het financiële tekort (bijlage 1) is voor 2023/2024 ook gerekend met nul-rendement. Hierover is nog geen formele instemming verkregen.

4. Ontwikkeling reizigersopbrengsten

Voor de vervolgberekeningen kiezen wij er voor om te rekenen met het opbrengstscenario “85% tov 2019”. Op basis van de opbrengstontwikkeling in de maanden mei en juni zijn er gekoppeld aan post-corona twee ontwikkelingen denkbaar. Stabilisatie op dat nivo versus “nog een sprong dit najaar”. We verwachten eind dit jaar zicht te hebben op het “definitieve post corona niveau”. Nieuwe onzekerheid vloeit voort uit de economische situatie en effecten van eventuele afschalingen van het OV product als gevolg van personeelstekorten (zie NS prognose voor 2023). De gevolgen van een en ander zijn nu niet in te schatten. Tenslotte, maar buiten de prognose, bestaat er uiteraard nog onzekerheid over een eventuele opleving van het corona-virus en dito maatregelen dit najaar.

5. Financieel beeld en risico's

Onderstaand is op basis van genoemde uitgangspunten een berekening gemaakt van de financiële situatie voor het scenario 85%. Met en zonder gebruik te maken van het financiële vangnet vanuit het Rijk.

Tabel 3: berekening financieel tekort scenario 85 % opbrengsten (2023= 85 % , 2024 = 90%)

Indien gebruik vangnet Rijk en conform BVOV 2021/2022	**2023**	**2024**	**Totaal**
Financieel probleem (zie tabel 1)	58	59	117
Huidige transitieplan	18	15	33
27,5 % subsidie	0	5	5
Tekort	40	39	79
Extra besparing RET	0	2	2
Extra overige maatregelen	0	0	0
Inzet openstaande budgetten (*)	3	28	31
Vangnet 2023	38	0	38
Tekort	0	9	9

Indien geen gebruik vangnet Rijk of vangnet effect nihil	**2023**	**2024**	**Totaal**
Financieel probleem (zie tabel 1)	58	59	117
Huidige transitieplan	18	15	33
27,5 % subsidie	5	5	10
Tekort	35	39	74
Extra besparing RET	0	2	2
Extra overige maatregelen	0	0	0
Inzet openstaande budgetten (*) (**)	13	13	26
Tekort	22	24	46

(*) voor 2023 en 2024 samen 26 miljoen = openstaande posten + 27,5 % uit 2021 en 2022. In geval van vangnet in 23 wordt bedrag 31 mio in 2024 omdat in dat geval de "25,5% subsidie uit 2023 ook wordt ingezet in 2024.
(**) voor 2023 en 2024 het inzetten van openstaande budgetten en extra subsidie MRDH circa 50/50 verdeeld

Conclusies:

- In geval van een vangnet regeling conform de huidige BVOV regeling lijkt bij het 85% scenario in 2023 een financieel nulrendement haalbaar, voor 2024 vereist zicht op een nulrendement een extra subsidie van de MRDH van 9 miljoen.
- Zonder vangnet regeling vereist zicht op een nulrendement een extra subsidie vanuit de MRDH van ca 46 miljoen (voor 2023 en 2024 samen).

Er zijn echter veel onzekerheden:

- De definitieve spelregels voor de vangnetregeling
- De ontwikkeling van de reizigersopbrengsten,
- De ontwikkeling van de exploitatiekosten (nieuw inzicht op basis van begroting 2023)
- De hoogte van het extra budget vanuit de MRDH

Indien de ontwikkelingen ongunstiger zijn, zijn er drie zoekrichtingen die, om diverse redenen, allemaal complex en pijnlijk zijn:

1. Aanvullende subsidie vanuit de MRDH.
2. Realiseren zwaardere maatregelen in de sfeer van Sociale Veiligheid, Tarief of Productaanbod. RET ontraadt deze maatregelen.
3. Realiseren van verlies bij de RET. Het opnieuw nemen van een verlies vraagt een discussie met de aandeelhouder, gezien de eerdere bijdrage van de aandeelhouder (verlies 2020, nul-rendement 2021-2024) lijkt dit geen realistische optie.

6. Vervoerplan 2023

In bijlage 3 zijn de concept voorstellen voor het vervoerplan 2023 opgenomen. Omdat de formele BcVa besluitvorming over het Vervoerplan veel later plaatsvindt dan regulier, gaat het niet lukken om de nieuwe dienstregeling te starten rond de jaarwisseling. De nieuwe dienstregeling start nu na de voorjaarsvakantie (6 maart 2023). Voor de herstart van de BOB bus, de weekendmetro en de spitsritten van de metro gelden andere procedures.

Gedurende heel 2022 reed lijn 4 vanwege werkzaamheden een ingekorte route tot Heemraadplein ipv Marconiplein. Op dit moment wordt, in overleg met Gemeente Rotterdam en MRDH, gekeken naar de mogelijkheid deze inkorting in 2023 voort te zetten, gecompenseerd door (beperkte) frequentieverhoging elders in het netwerk. Een eventueel voorstel hiervoor zal RET op korte termijn bij MRDH indienen.

Van opschalen van het productaanbod is bij de start van de dienstregeling 2023 geen sprake. De ontwikkeling van de reizigersaantallen wordt gemonitord en, indien er in 2023 sprake is van capaciteitsproblemen, zal over eventuele maatregelen en de financiering daarvan op ad- hoc basis overleg gevoerd worden met de MRDH. Voor 2024 hebben we in ons voorstel nu 1 mio euro opgenomen
In de loop van 2023 voorzien we aanzienlijke aanpassingen in het productaanbod gekoppeld aan de start van de werkzaamheden aan de Roseknoop. Deze zullen in het reguliere overleg met de MRDH worden besproken.

Ten aanzien van het Vervoerplan geldt een disclaimer ten aanzien van de beschikbaarheid van voldoende personeel. We doen er alles aan om het ziekteverzuim omlaag te brengen en zetten maximaal op de werving van nieuw personeel. Op dit moment denken we het Vervoerplan 2023 (net) te kunnen rijden. Maar met name de ontwikkeling op de arbeidsmarkt is helaas niet gunstig voor veel bedrijven waaronder ook de OV bedrijven. Dit blijft de komende maanden een onzekere factor.

Rotterdam, 2 september 2022.

MEMO

Bijlage 1: Eerste berekening resterend financieel probleem

Onderstaand een eerste uitwerking gebaseerd op een aantal uitgangspunten:

- Handhaving van huidige transitieplan conform MJP 22-25 (in 2024 opschalen productaanbod met 1mio)
- Nulrendement voor de aandeelhouder. Hierover is tussen RET en aandeelhouder nog geen overeenstemming bereikt.
- Indien er in 2023 een vangnet is, dan schuift de 27,5% subsidie van 2023 door naar 2024
- (nog) geen extra bijdrage vanuit de MRDH.
- niet naar voren halen van de 27,5 % subsidie over 2025 en verder. Indien noodzakelijk: inzetten van de openstaande budgetten (inclusief 27,5 % subsidie over 2021 en 2022 en in geval van vangnet in 2023 ook de subsidie over 2023)
- rij 4 is de sluitpost: de openstaande budgetten (inclusief 27,5 % subsidie over 2021 en 2022 en in geval van vangnet in 2023 ook de subsidie over 2023) worden ingezet voor zover nodig om een nulresultaat te bereiken.

Deze tabel wekt de suggestie van precies en zeker. Dat is echter niet het geval.

	In 2023 vangnet	2023			2024		
	scenario:	94%	90%	85%	94%	90%	85%
	financieel probleem per scenario (bedragen afgerond in mio euro)	-38	-48	-58	-28	-44	-59
	categorie A : interne Bedrijfsvoering vervoerders						
1	interne maatregelen transitieplan:	6	6	6	3	3	3
2	arbeidsvoorwaarden transitieplan	4	4	4	4	4	4
3	extra besparingen RET intern	0	0	0	2	2	2
4	openstaande budgetten +27,5 % van 2021-2022-2023 (31 mio)	5	5	3	6	22	28
	Totaal	14	14	12	15	31	37
	categorie B : Andere wijze van organisatie / samenwerking tussen vervoerbedrijven en DO						
5	aanvullende subsidie	PM	PM	PM	PM	PM	PM
6	"subsidie 27,5%"	0	0	0	5	5	5
7	Vangnet (rijk + regio)	15	25	38	0	0	0
	Totaal	15	25	38	5	5	5
	Categorie C/D : Maatregelen met een (grote) klantimpact						
8	Sociale veiligheid; tramconducteur en metrobeheer	4	4	4	5	5	5
9	Afschalen productaanbod conform huidige transitieplan -/- 1 mio spits in 2024	4	4	4	3	3	3
	Totaal	9	9	9	8	8	8
	Over (+) tekort (-)	0	0	0	0	0	-9
10	rendementeis aandeelhouder	5	5	5	5	5	5
	tekort op rendement-eis	-5	-5	-5	-5	-5	-14

	in 2023 geen vangnet	2023			2024		
	scenario:	94%	90%	85%	94%	90%	85%
	financieel probleem per scenario (bedragen afgerond in mio euro)	-38	-48	-58	-28	-44	-59
	categorie A : interne Bedrijfsvoering vervoerders						
1	interne maatregelen transitieplan:	6	6	6	3	3	3
2	arbeidsvoorwaarden transitieplan	4	4	4	4	4	4
3	extra besparingen RET intern	0	0	0	2	2	2
4	openstaande budgetten + 27,5 % van 2021 en 2022 (26 mio)	15	14	13	6	12	13
	Totaal	24	23	22	15	21	22
	categorie B : Andere wijze van organisatie / samenwerking tussen vervoerbedrijven en DO						
5	aanvullende subsidie	PM	PM	PM	PM	PM	PM
6	"subsidie 27,5%" per jaar	5	5	5	5	5	5
	Totaal	5	5	5	5	5	5
	Categorie C/D : Maatregelen met een (grote) klantimpact						
7	Sociale veiligheid; tramconducteur en metrobeheer	4	4	4	5	5	5
8	Afschalen productaanbod conform huidige transitieplan -/- 1 mio spits in 2024	4	4	4	3	3	3
	Totaal	9	9	9	8	8	8
	Over (+) tekort (-)	0	-11	-22	0	-10	-24
9	rendementeis aandeelhouder	5	5	5	5	5	5
	tekort op rendement-eis	-5	-16	-27	-5	-15	-29

MEMO

Bijlage 2: uitwerking potentiele maatregelen om financieel tekort in 23-24 te verminderen.

Sociale Veiligheid.
Algemene opmerking vooraf. In het coalitieakkoord van de gemeente Rotterdam is sprake van versterken van de veiligheidsfunctie binnen de regio. Realiseren van extra besparingen op Sociale Veiligheid bij de RET staat daar haaks op. Per deelonderwerp:

- Verder afschalen van metrobeheer is conform de huidige afspraken met de Veiligheidsregio niet aan de orde. In het tunnelgebied dient personeel op / rond de stations aanwezig te zijn.
- Verder afschalen van de inzet van de tramconducteur kan maximaal netto circa 8 miljoen per jaar opleveren. Dit is een saldo van circa 15 miljoen lagere personeelskosten en circa 7 miljoen aan derving opbrengsten (meer zwartrijden en lagere reizigersvraag door lagere kwaliteit). Daartoe dient eenmalig circa 6 miljoen aan extra kosten gemaakt te worden. Afschalen leidt er toe dat een aantal concessie-eisen en KPI's niet meer gerealiseerd kan worden. Een dergelijke maatregel gaat ten koste van imago van de RET / het openbaar vervoer in de regio. Vanaf de eeuwwisseling heeft RET samen met haar stakeholders grote stappen gezet op het gebied van veiligheid en zwartrijders-percentage. Vóór invoering van de conducteur op de tram kende de tram meer dan 10 procent zwartrijders. Op dit moment is het percentage zwartrijders tussen de 1-1,5 procent. Na de recente afschaling van conducteurs zien we de zwartrijderscijfers oplopen. De toename is nog beperkt, mede door onze keuze voor afschalen op bepaalde specifieke tijdstippen en lijnen. De periode is nog te kort om conclusies te trekken, maar deze ontwikkeling vraagt om waakzaamheid. In 2018 is onafhankelijk onderzoek naar verricht door AEF. De conclusie uit dat rapport is dat het in z'n geheel weghalen van de conducteurs op de tram een verregaande maatregel is. Het zorgt ervoor dat RET omzet misloopt, dat minder trams op tijd rijden en dat er extra druk op de trambestuurder komt te staan. De implementatie van maatregelen deze sfeer kosten tijd. Allereerst zal een adviesprocedure bij de OR moeten worden doorlopen. Daarnaast zal in elk geval voor het eigen RET personeel een sociaal plan moeten worden ontwikkeld en worden gerealiseerd. Gezien bovenstaande ontraadt RET nu het zetten van verdere stappen in het domein van Sociale Veiligheid.

Tariefmaatregelen
Uitgewerkt is een tariefmaatregel om het kilometer tarief van de voormalige stadsregio Rotterdam RET gelijk te trekken met het tarief van het voormalige stadsgewest Haaglanden. Om het kilometertarief in het gehele MRDH-gebied op hetzelfde niveau te brengen, moet het kilometertarief in de regio Rotterdam met 14 % worden verhoogd. Voor 2023 is reeds een grote tariefstijging voorzien met een LTI van 7,02 %. Dit is nog exclusief een eventuele toeslag gekoppeld aan de introductie van OVpay en een eventueel voorschot op de LTI stijging van 2024. Op een gemiddelde rit (van 5 km) wordt de totale tariefstijging (7,02% + 14%) dan ca 13,5 %. Het tarief op contractvervoer (65+/AOW/minima/kinderen tot en met 11 jaar), SOV en abonnementen wordt niet aangepast. Indien besluitvorming eind september plaatsvindt lijkt implementatie per januari 2023 haalbaar.

We voorzien een aanzienlijke vraaguitval (prijselasticiteit van - 0,4 op extra verhoging bovenop de LTI). De opbrengststijging door de extra prijsverhoging is per saldo ca 5 mio per jaar (na aftrek van derving van ca 4 mio). Zeker in combinatie met de reguliere tariefsverhoging (LTI 7%) is er bij realiseren van deze maatregel sprake van een aanzienlijke prijsstijging die niet past bij de ambitie-noodzaak om reizigers terug te winnen.
Daar komt bij dat de hoge inflatie op onder andere kosten voor energie en voeding voor een groot deel van de OV reizigers sowieso veel impact heeft op hun besteedbaar inkomen. Een dergelijke prijsstijging zal ten koste van het imago van de RET / het openbaar vervoer in de regio. Extern onderzoek naar tariefmaatregelen (in opdracht van de MRDH uitgevoerd in 2020) heeft aangetoond dat een tariefsverhoging zonder kwaliteitsverbetering geen draagvlak heeft onder reizigers.

RET intern
Bovenop de reeds genomen maatregelen in het kader van het transitieplan (8-10 mio per jaar) is de RET van start gegaan met een optimalisatie programma van zowel processen als systemen. De implementatie van een nieuwe ERP-systeem is daar een belangrijk onderdeel van. We verwachten daarvan de eerste baten vanaf 2024 te gaan incasseren. Deze baten lopen op tot ca 6 mio per jaar vanaf 2026. Met dit traject zijn de interne besparingsmogelijkheden maximaal benut.

Voor het leveren van een bijdrage aan de problematiek in 2023 en 2024 zet de RET voor om een aantal “openstaande budgetten” in waarde van circa 25 miljoen in te zetten. Dit betreft een aantal openstaande verrekeningen en bijna 10 miljoen euro uit de 27,5 % regeling over de jaren 2021 en 2022).

Later / minder instroom ZE bussen.
Op het eventueel aanpassen van de planning van de instroom van ZE bussen wordt op dit moment nog gestudeerd. Voor 2023 lijkt dit so-wie-so geen financieel effect te hebben. Eerste indicatie is dat een eventueel positief effect (vanaf 2025) van latere instroom op het exploitatieresultaat zeer beperkt lijkt, de eventuele impact op de financieringsbehoefte (vanaf 2024) is nog onzeker.

Bijdrage aandeelhouder
De bijdrage van de aandeelhouder in het kader van de corona problematiek heeft de afgelopen jaren bestaan uit het nemen van een verlies in 2020 (11 miljoen) en het accepteren van een nul-rendement in 2021 en 2022. In de doorrekening van het financiële tekort (bijlage 1) is gerekend met ook voor de jaren 2023 en 2024 een nul-rendement. Hierover is wel overleg gevoerd met de aandeelhouder maar nog geen formele instemming verkregen.

MEMO

Bijlage 3: **Voorstellen RET Vervoerplan 2023**

Datum: 11 augustus 2022

Hieronder een overzicht van de voorstellen van RET voor het vervoerplan 2023. Het betreft hier vervoerkundige wijzigingen voor de 'jaardienst'. De wijzigingen in het vervoerplan beschrijven de belangrijkste kenmerken van het vervoeraanbod: routes, frequenties en bedieningstijden (en bijvoorbeeld niet de exacte tijdligging). De maatregelen passen binnen een gelijkblijvend aantal drkm. De beoogde invoeringsdatum van onderstaande wijzigingen is maandag 6 maart 2023.

1. Metro en tram

Geen wijzigingen.

2. Bus

Ridderkerk

Eind augustus 2021 is het lijnennet in Ridderkerk aangepast. Daarbij ging het om structurele aanpassingen (o.a. met het oog op HOV) èn om besparingen ihkv het transitieplan. Op basis van de eerste ervaringen stellen we de volgende aanpassingen voor:

Lijn 142	Op zaterdag gaan alle ritten van lijn 142 van/tot de halte Sporttunnel rijden, zodat lijn 142 op dit traject dezelfde route en haltes bedient als lijn 144. Dit is makkelijker voor de reizigers en geeft een betere bediening aan de (drukke) haltes Dillenburgplein, Juliana van Stolbergstraat en Oranjestraat. Gevolg is wel dat lijn 142 de haltes Randweg en Politiebureau (beide met 7 in/uit-stappers) niet meer bedient.	
Lijn 143	De route wordt verlengd tot Sporthal Drievliet, via de Jan Luykenstraat en Vlietlaan. Hiermee krijgen meer reizigers een rechtstreekse verbinding met Keizerswaard en Lombardijen (station, ziekenhuis). Lijn 143 komt dan niet meer bij de haltes Hortensiastraat (gem. 3 instappers per dag, halte wordt ook bediend door lijn 146) en Geerlaan (gem. 8 instappers per dag, halte Hortensiastraat ca 300 m loopafstand).	
Lijn 144	In de avonduren en op zondag wordt de route verlengd vanaf het Koningsplein tot de Jan Luykenstraat, zodat deze halte ook in de 'stille uren' bediend wordt.	
Lijn 145	Lagere frequentie in de middagspits tussen Kralingse Zoom en Drievliet, zodat hier 3 ritten per uur gaan rijden (ipv 4). Deze middagspitsritten hebben een gemiddelde bezetting van 10 a 15 reizigers, waardoor de lagere frequentie ruimschoots volstaat. De frequentie naar Dordrecht blijft ongewijzigd.	
Lijn 146	Lagere frequentie in de middagspits in de richting Zuidplein: hier gaan 4 ipv 6 ritten per uur rijden. In deze 'tegenspitsrichting' zijn er 5 a 10 reizigers per rit.	

MEMO

Barendrecht

Sinds 2021 rijdt lijn 283 via station Barendrecht, om zo reizigers vanuit Carnisselande een verbinding met de trein te bieden. De aangepaste route wordt uitgevoerd als pilot met een (tijdelijke) bijdrage van de gemeente Barendrecht. Afgesproken is dat de pilot twee jaar zou duren. Op dit moment (voorjaar 2022) maken ca 30 reizigers per dag gebruik van de stationsbediening. Omdat we verwachten dat dit aantal nog verder kan toenemen, wil RET de bediening van het station ook volgend jaar voortzetten. Om dit mogelijk te maken moet wel elders iets geschrapt worden. Dit leidt tot de volgende voorstellen.

Lijn 84	• De periode waarin de middagspitsfrequentie (4/uur) gereden wordt, zal iets verkort worden waardoor de avondspitsfrequentie (2/uur) eerder ingaat • Op zondagavond vervalt de laatste rit vanuit Barendrecht naar Zuidplein (gebruik 0 a 1 reiziger).	
Lijn 183	• De eerste rit op werkdagen ri Zuidplein start in Barendrecht ipv Keizerswaard • 's avonds na 19 uur en zaterdag voor 9 uur wordt tussen Zuidplein en Keizerswaard 1 x per uur ipv 2 x per uur gereden. Tussen Zuidplein en Portland rijdt ook lijn 82 (2/uur), tussen Keizerswaard en Kralingse Zoom rijdt ook lijn 83 (eveneens 2/uur).	
Lijn 283	Handhaven huidige route via station Barendrecht	

Overige lijnen

Hieronder staan de overige 'kleine wijzigingen' die RET voornemens is door te voeren. Daartoe behoort ook de voortzetting van een proef die al in 2022 is ingegaan, met een extra vroege en late rit naar de Eemhaven ten behoeve van werknemers.

Lijn 56	Laatste rit vanaf Holy ri Vlaardingen West gaat iets later rijden (om zo betere aansluiting vanaf metrolijn B te bieden)	
Lijn 63	Eerste rit vanaf Hoogvliet metro om ca 6:15 ipv 5:45 (al in 2022 doorgevoerd)	
Lijn 65 en 79	We zijn in gesprek met de onderwijsinstellingen in Kijfhoek en Rhoon over aanpassing van de bustijden op de (veranderde) lestijden. Mogelijk volgt hieruit ook een verschuiving van ritten tussen lijn 79 en 65.	
Lijn 68	Extra ritten in de vroege zondagochtend tussen Pendrecht en Zuidplein, zodat de eerste reismogelijkheid rond 8:30 komt te liggen Laatste rit vanaf Heijplaat ri Zuidplein om ca 23:30 ipv 0:00 uur (al in 2022 doorgevoerd)	
Lijn 69	Extra ritten vanaf Zuidplein ca 5:30 uur tot Eemhaven, en vanaf Eemhaven ca 0:15 uur tot Zuidplein.	
Lijn 83	Extra ritten in de vroege zaterdagochtend tussen Keizerswaard en Kralingse Zoom (start dienstregeling rond 8:00 uur). Betekent dat reizigers uit Oud IJsselmonde eerder naar Kralingse Zoom (met overstap op de metro naar het stadscentrum) kunnen reizen.	
Alg	Aanpassen tijdvak ochtend- en middagspits op diverse lijnen (waaronder 67, 72, 143), waardoor de spits een rit eerder of later kan beginnen of eindigen.	