METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Adviescommissie Va 28 september 2022

Agenda

Datum	28-09-2022
Aanvang	19:00
Locatie	Ontmoetingsruimte
Voorzitter	J.P. Blonk
Eindtijd	21:00

1 Opening en mededelingen

20220928 1. Agenda AcVa 28 september 2022.pdf

2 Transitieprogramma herijkingen ov na corona 2023 en 2024 (adviserend)

20220928 3. Agendapost OV en corona herijkingsvoorstellen 2023 en 2024.pdf
20220928 3. Bijlage 1 - Vervoerkundige wijzigingsvoorstellen 2023.pdf
20220928 3. Bijlage 2 - Brief MRDH van 19 juli 2022 aan Colleges over OV en corona.pdf
20220928 3. Bijlage 3a - Bestuursbericht 9 augustus 2022.pdf
20220928 3. Bijlage 3b - Bestuursbericht 31 augustus 2022.pdf
20220928 3. Bijlage 4 - Herijkingsvoorstellen HTM.pdf
20220928 3. Bijlage 4A - Dashboard tijdelijk opheffen halten.pdf
20220928 3. Bijlage 4B - Instappers tijdelijk opgeheven en omliggende halten.pdf
20220928 3. Bijlage 4C - Reistijdwinst opgeheven halten meeting april-juni.pdf
20220928 3. Bijlage 5 - Herijkingsvoorstellen RET.pdf
20220928 3. Bijlage 6 - Herijkingsvoorstellen EBS.pdf

3 Landing speerpuntennotitie fiets in coalitieafspraken (informerend)

4 Ter informatie

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

4.1 Jaarplanning MRDH 2022.pdf

5 Vaststellen conceptverslagen

20220928 5.1 Conceptverslag AcVa 15 juni 2022 .pdf
20220928 5.1a Getekende Adviesbrief_AcVa_inzake_Ontwerpbegroting_MRDH_2023).pdf
20220928 5.1b Reactiebrief AB op adviesbrief AcVa inzake de begroting.pdf

6 Rondvraag en sluiting

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

AGENDA

Adviescommissie Vervoersautoriteit
woensdag 28 september 2022, 19.00 – 21.00 uur

MRDH, Westersingel 12, Rotterdam

Een broodmaaltijd voor de commissieleden staat vanaf 18.30 uur klaar.

1. Opening en mededelingen **19.00 uur**

- Terugkoppeling bijwonen vergadering van de bestuurscommissie 21 september jl. door de voorzitter en vicevoorzitter.
- Openstaande vacature: agendacommissielid

2. Transitieprogramma herijkingen ov na corona 2023 en 2024 (adviserend) **19.10 uur**

Bijlagen (11x): Agendapost met gevraagd advies AcVa en voorstel BcVa + bijlagen voorstellen vervoerders en communicatie.

Gevraagd aan de adviescommissie:
Advies uit te brengen aan de bestuurscommissie Va van 5 oktober, over het transitieprogramma herijkingen ov na corona 2023 en 2024.

NB. de agendapost is gebaseerd op de beschikbare informatie per 15 september. Tussen 15 september en 5 oktober (besluitvorming door BcVa) zal aanvullende informatie beschikbaar komen, in ieder geval over de voorwaarden van de TVOV 2023. Indien nodig zal de agendapost tussen 15 september en 5 oktober worden geactualiseerd, zodat op 5 oktober op basis van de meest actuele informatie een besluit kan worden genomen.

Toelichting:
Aan de Adviescommissie Va wordt gevraagd om advies te geven op de voorgestelde herijkingsmaatregelen die nodig zijn vanwege de corona-opgave in het openbaar vervoer. Essentie van de adviesaanvraag is dat de corona-opgave onverminderd groot is, dat verlenging van het bestaande maatregelenpakket daarom nodig is, maar dat er op dit moment geen aanvullende maatregelen die merkbaar zijn voor de reiziger worden voorgesteld. Wel worden de reguliere jaarlijkse vervoerkundige wijzigingsvoorstellen (aanpassingen van routes of tijden) voorgelegd, waarbij het totale vervoeraanbod gelijkt blijft. Er resteert in dezen vervolgens nog wel een financieel tekort bij bepaalde (opbrengstverantwoordelijke) vervoerders.
De adviesvraag is toegelicht in de digitale informatiesessies van 19 en 22 september. In de onderhavige vergadering wordt u in de gelegenheid gesteld om als adviescommissie een gezamenlijk advies voor de bestuurscommissie Va te formuleren. De BcVa zal uw advies betrekken bij de besluitvorming die plaatsvindt op woensdag 5 oktober.

3. Landing speerpuntennotitie fiets in coalitieafspraken (informerend) **20.40 uur**

Bijlagen: -

Gevraagd aan de adviescommissie:
Kennisnemen van hoe de speerpuntennotitie fiets geland is in de coalitieafspraken.

Toelichting:
Op verzoek van een van uw leden is dit onderwerp geagendeerd. In februari is reeds gesproken over de Speerpuntennotitie Fiets. De voorliggende vraag is hoe de speerpuntennotitie in de coalitieafspraken geland is, via een presentatie wordt u hierover geïnformeerd.

4. Ter informatie

- Jaarplanning MRDH 2022

5. Vaststellen conceptverslagen **20.50 uur**

U wordt gevraagd het verslag van de adviescommissie van **15 juni 2022 en 29 juni 2022** vast te stellen.

Als bijlagen bij het verslag van 15 juni is toegevoegd:
a. Advies AcVa inzake Ontwerpbegroting MRDH 2023
b. Reactiebrief AB aan AcVa inzake Ontwerpbegroting MRDH 2023

Indien u vragen of opmerkingen over het verslag heeft, graag het verzoek deze van tevoren door te geven via bestuurlijkezakenva@mrdh.nl.

6. Rondvraag en sluiting **20.55 uur**

U kunt uw eventuele inhoudelijke vragen die u bij de rondvraag wilt stellen van te voren mailen aan bestuurlijkezakenVA@mrdh.nl.

Volgende vergadering:
Woensdag 23 november 2022
19:00 – 21:00 uur
MRDH, Westersingel 12, Rotterdam

Belangstellenden die gebruik willen maken van het spreekrecht dienen dit tenminste 24 uur voor de aanvang van de vergadering kenbaar te maken (via bestuurlijkezakenVA@mrdh.nl) onder vermelding van hun naam en het onderwerp waarover gesproken zal worden en het belang dat daarbij aan de orde is. Het spreekrecht heeft uitsluitend betrekking op de in de agenda vermelde onderwerpen. Bij opening van de vergadering, wordt aan belanghebbende het recht verleend in te spreken. Iedere spreker krijgt maximaal vijf minuten spreektijd. Indien er meerdere sprekers zijn bepaalt de voorzitter in overleg met de commissie de totale voor belanghebbende beschikbare spreektijd en de volgorde van sprekers.

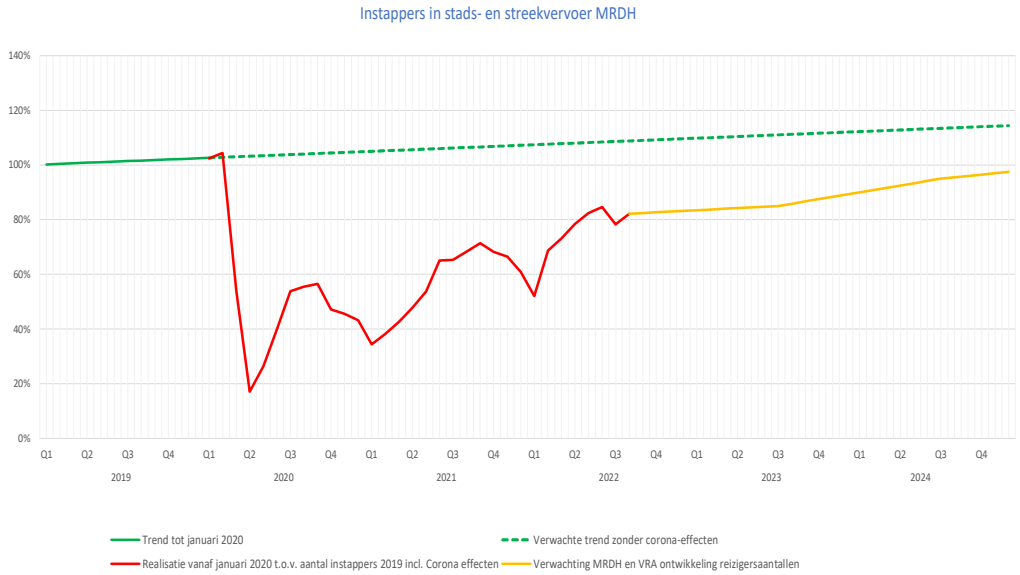
METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Adviescommissie Vervoersautoriteit

5 oktober 2022

Onderwerp	**OV en corona: herijkingsvoorstellen 2023 en 2024**
Bestuurlijk trekker	Portefeuillehouder OV-concessiemanagement
Gevraagd advies / Ter informatie /	Aan de AcVa wordt gevraagd om te adviseren over de voorgestelde keuzes op hoofdlijnen wat betreft 2023 en 2024 (zie 'korte inhoud van voorstel').
Korte inhoud van voorstel	1. Te constateren dat de opgave als gevolg van corona voor het openbaar vervoer onverminderd groot is, door langdurig lagere reizigersopbrengsten en verminderde rijkssteun; 2. Het bestaande maatregelenpakket uit het regionale Transitieprogramma OV en corona te verlengen met de jaren 2023 en 2024; 3. Het voornemen uit te spreken om gebruik te maken van het TransitieVangnet Openbaar Vervoer 2023 (TVOV2023) van het Rijk; 4. De € 37 mln. die de BcVa op 6 juli 2022 beschikbaar heeft gesteld, te benutten om voor zover nodig en mogelijk de conform TVOV2023 vereiste eigen regionale bijdrage te leveren; 5. Uit te spreken dat voor zover de € 37 mln. die de BcVa op 6 juli 2022 beschikbaar heeft gesteld niet nodig is voor het in beslispunt 4 genoemde doel, de resterende middelen gereserveerd worden gehouden; 6. Te constateren dat de concessiehouders ondanks de nog resterende tekorten geen voorstellen hebben gedaan voor aanvullende maatregelen in 2023 of 2024; 7. De door de concessiehouders voorgestelde vervoerkundige wijzigingsvoorstellen (bijlage 1) voor 2023 vast te stellen. 8. Uit te spreken dat uiterlijk 1 april 2023 wordt bezien of de reizigersaantallen aanleiding geven tot nieuwe besluitvorming over OV en corona.
Toelichting	*Opmerking vooraf: de agendapost is gebaseerd op de beschikbare informatie per 15 september. Tussen 15 september en 5 oktober (besluitvorming door BcVa) zal aanvullende informatie beschikbaar komen, in ieder geval over de voorwaarden van de TVOV 2023. Indien nodig zal de agendapost tussen 15 september en 5 oktober worden geactualiseerd, zodat op 5 oktober op basis van de meest actuele informatie een besluit kan worden genomen.* <u>Actualiteiten:</u> In de openbare collegebrief van 19 juli 2022 (zie bijlage 2) is de (toen) laatste stand van zaken beschreven. De reizigersaantallen stabiliseerden zich rond de 82% van het aantal instappers in dezelfde periode in 2019. Sindsdien wordt een nauwkeurige vergelijking van reizigersaantallen bemoeilijkt door de zomervakantie: de vakantieperiode in 2022 wijkt af van die in het vergelijkingsjaar 2019, waardoor de gebruikelijke vergelijking op maandniveau een vertekend beeld oplevert. Bovendien waren er in de zomerdagen stakingen in het openbaar vervoer, die zorgden voor

minder reizigers op de betreffende dagen. Dat zorgt ervoor dat de onderstaande figuur met voorzichtigheid moet worden geïnterpreteerd.



Cruciaal zal zijn welke ontwikkeling de reizigersaantallen maken in het najaar 2022. Dan zal duidelijker worden of de aannames die gehanteerd worden voor 2023 en daarna, realistisch zijn.

Het hier gepresenteerde cijfer is een gemiddelde. Per concessie zijn er verschillen. In augustus 2022 bedragen de reizigersaantallen ten opzichte van dezelfde periode in 2019:

Rail Rotterdam (RET)	82%	Rail Haaglanden (HTM)	83%
Bus Rotterdam (RET)	73%	Bus Haaglanden Stad (HTM)	89%
Voorne-Putten Rozenburg (EBS)	77%	Bus Haaglanden Streek (EBS)	92%

Het personeelstekort blijft onverminderd bestaan. Daarom is de BcVa op 9 en 31 augustus 2022 geïnformeerd dat de na de zomervakantie geplande opschalingen slechts beperkt mogelijk zijn door gebrek aan voldoende personeel (zie bijlagen 3a en 3b). De personeelstekorten worden veroorzaakt door een buitengewoon hoog ziekteverzuim (deels covid en long-covid) en een krappe arbeidsmarkt, waardoor er vacatures openstaan er ook minder flexibele inhuur mogelijk is. Vooralsnog leiden de afschalingen niet tot capaciteitsproblemen, omdat het aantal reizigers nog niet op het oude niveau is teruggekeerd. De MRDH-organisatie monitort de situatie en informeert de BcVa indien zich wijzigingen voordoen.
Ondanks de inspanningen die de vervoerbedrijven leveren, zal het personeelstekort naar verwachting voortduren tot in ieder geval een groot deel van 2023. De metropoolregio is daarin niet uniek: ook elders in het stads- en streekvervoer doet zich deze situatie voor, en hetzelfde geldt voor de Nederlandse Spoorwegen die vanwege personeelstekort fors moet afschalen.

Beslispunt 1: onverminderd grote corona-opgave

De verwachte financiële opgave voor de opbrengstverantwoordelijke vervoerbedrijven in 2023 en 2024 (samen) als gevolg van lagere reizigersinkomsten bedragen naar verwachting:

Totaal (alle bedragen € mln.)	**RET**	**HTM**	**EBS**	**Totaal**
Financiële opgave 2023	49,0	13,1	6,6	68,7
Financiële opgave 2024	45,0	11,5	7,7	64,2
Financiële opgave 2023 en 2024 totaal	**94,0**	**24,6**	**14,3**	**133,0**

Dit betreft het verschil in verwachte reizigersinkomsten als gevolg van corona tussen de concessieafspraken pre-corona en de meest actuele inschatting van de inkomsten in 2023 en 2024. Deze bedragen wijken om een paar redenen af van de bedragen die op 6 juli 2022 aan de BcVa zijn gepresenteerd:

- Bij RET is door MRDH een correctie gedaan op de gepresenteerde opgave omdat in eerder genoemde tekorten ook andere aspecten waren meegenomen die in voorliggende agendapost buiten beschouwing worden gelaten.
- HTM en EBS hebben hun prognoses wat betreft reizigersopbrengsten in 2023 en 2024 geactualiseerd en gaan nu uit van hogere reizigersopbrengsten dan waarmee is gerekend in juli 2022.Vóór de zomer is een opgave gepresenteerd die is gebaseerd op 85% reizigersopbrengsten in 2023 en 95% in 2024, ten opzichte van 2019. Inmiddels gaan de vervoerbedrijven uit van:
    - RET: 85% in 2023, 89% in 2024[1];
    - HTM: 95% in 2023, 96% in 2024;
    - EBS: 93% (VPR) en 91% (Haaglanden Streek) in 2023.

De grote verschillen tussen de vervoerbedrijven worden niet alleen verklaard door verschillende inschattingen van het reizigersherstel, maar ook door de systematiek van de TVOV (die naar verwachting voor RET relatief ongunstig uitpakt) en door de aard van de concessie-afspraken. In de business cases van RET (Rail) en EBS werd pre-corona gerekend met een jaarlijkse groei van reizigersopbrengsten. Dat betekent ook: als weer 100% van de reizigersopbrengsten van 2019 bereikt wordt, is de financiële opgave nog niet voorbij, omdat die groei nog steeds gemist wordt. Niet in bovenstaand overzicht opgenomen maar wel relevant om te melden is dat de lagere reizigersinkomsten ook gevolgen hebben voor het Kwaliteitsfonds van HTM. Dit is een fonds dat gevuld zou worden met de reizigersopbrengsten uit de pre-corona verwachte groei. Dit fonds is geen onderdeel van de concessie-businesscase en blijft daarom in de voorliggende agendapost buiten beschouwing, maar het niet / minder gevuld raken van dit fonds beperkt wel de investeringsruimte voor HTM.

Ook als de coronapandemie voorbij is[2], blijft er een onverminderd grote corona-opgave voor het openbaar vervoer. De langdurig lagere reizigersaantallen en het verwachte structurele effect van gewijzigd reisgedrag zullen ook in 2023 en 2024 een forse financiële impact hebben. Dit wordt versterkt doordat de rijkssteunregeling in 2023 wordt versoberd en in 2024 volledig ontbreekt (zie beslispunt 3).

Aan de BcVa wordt voorgesteld om te constateren dat de corona-opgave onverminderd groot is, door langdurig lagere reizigersopbrengsten en verminderde rijkssteun. Deze constatering is van belang voor de besluiten die vanwege deze corona-opgave genomen moeten worden.

[1] RET verwacht in oktober 2022 een nieuwe inschatting te kunnen maken wat betreft deze percentages.
[2] In het Transitieprogramma OV en corona wordt geen rekening gehouden met eventuele beperkende coronamaatregelen (zoals thuiswerkadvies of verplicht onderwijs op afstand) in het najaar 2022 of de winter 2022/2023. Financieel gezien: zolang de huidige BVOV-regeling geldt (tot en met 31 december 2022) zullen nieuwe coronamaatregelen niet leiden tot een extra tekort, omdat dit wordt afgedekt door de BVOV. Vanaf 1 januari 2023 wijzigt dit en hebben lagere reizigersopbrengsten financiële gevolgen voor de regio.

Beslispunt 2: verlenging bestaande maatregelenpakket ‘OV en corona’

Op verschillende eerdere momenten heeft de BcVa een maatregelenpakket 'OV en corona' vastgesteld en aangepast. Daarbij heeft de BcVa op 24 maart 2021 uitgesproken: "De maatregelen zijn tijdelijk van aard (tot eind 2022), tenzij de BcVa besluit tot verlenging".
Omdat duidelijk is dat de corona-opgave niet eindigt per eind 2022, heeft de BcVa op 6 juli 2022 besloten:

> *Aan de concessiehouders opdracht te geven om, met het oog op een besluit over het al dan niet verlengen van eerder genomen (tijdelijke) maatregelen in het Transitieprogramma, zo goed mogelijk de effecten van de nu toe genomen maatregelen in kaart te brengen en ook alternatieve keuzemogelijkheden en daarbij behorende consequenties inzichtelijk te maken.*

Inmiddels hebben HTM, RET en EBS hun herijkingsvoorstellen voor 2023 en 2024 ingediend (zie bijlagen 4, 5 en 6). Over de eerder genomen maatregelen constateren de vervoerbedrijven dat deze maatregelen de beoogde effecten hebben gerealiseerd, dat zich geen capaciteitsproblemen voordoen en dat het niet mogelijk is om alternatieve maatregelen voor te stellen die met minder (reizigers)impact hetzelfde financiële resultaat opleveren.
Wat betreft het politiek meest besproken onderwerp, de opheffing van 13 tramhaltes in de Haagse regio, levert HTM een uitgebreide analyse van de effecten (bijlagen 4A, 4B en 4C). Conclusie is dat de opheffing van de tramhaltes niet heeft geleid tot reizigersverlies: reizigers maken nu gebruik van een halte eerder of later. De opheffing van haltes levert voor alle doorgaande reizigers reistijdwinst op. Voor HTM betekent de opheffing dat de exploitatiekosten lager worden, en daarmee wordt de beoogde bijdrage geleverd aan de vermindering van het coronatekort.

Als alternatief voor de opheffing van de tramhaltes die in 2021 plaatsvond benoemt HTM dat de volgende vervoerkundige aanpassingen gezamenlijk nodig zouden moeten zijn:

- Permanent inkorten buslijn B23 tussen Scheveningen en Colijnplein (traject Colijnplein – Kijkduin in de zomer vervalt);
- Permanent opheffen nachtbus; en
- Permanent inkorten buslijn B22 tussen station Rijswijk en Duindorp (traject station Rijswijk – De Schilp vervalt).

Daarbij maakt HTM direct de kanttekening dat dit onwenselijk is. HTM motiveert dit als volgt:

> *In geval van doorvoering van de 3 alternatieve maatregelen worden per kalenderdag in totaal circa 1.300 reizigers gedupeerd. Bij het inkorten van bus 23 vervalt de rechtstreekse verbinding naar Kijkduin in de zomer en vervallen in deze periode 7 halten voor bus 23. Dit betekent dat 300 reizigers per dag in de zomermaanden alleen met minimaal één extra overstap naar en van Kijkduin kunnen reizen. Dit betekent een verslechtering van de bereikbaarheid van Kijkduin per openbaar vervoer. Met het inkorten van bus 22 vervallen 7 halten. De 450 dagelijkse gebruikers van deze halten zullen gemiddeld 400 meter verder moeten lopen om bij alternatieve halten van bus 23 en streekbus 30 te komen. In geval van het permanent opheffen van de nachtbus is er geen bediening meer op vrijdag en zaterdagnacht vanuit het centrum van Den Haag naar de regio. Per weekend maken 1.100 reizigers gebruik van de 6 nachtbuslijnen. Reizigers zijn dan aangewezen op fiets, auto of deelmobiliteit. Deze drie maatregelen leiden tot een verslechterd OV-aanbod en verlies van reizigers. Het overslaan van 13 halten heeft niet geleid tot een reizigersverlies, en is er juist een grote groep reizigers die profijt heeft van een snellere reis.*

MRDH constateert dat dit alternatief ook niet in lijn is met de beleidskeuze die op 18 mei en 6 juli door de BcVa is gemaakt, namelijk om het vervoeraanbod zo veel mogelijk op de vervoervraag te laten aansluiten en de knop ‘dienstregeling’ in principe buiten beschouwing te laten.

Aangezien de corona-opgave in 2023 en 2024 onverminderd groot is (zie beslispunt 1), wordt aan de BcVa voorgesteld om in te stemmen met de gevraagde verlenging van het bestaande maatregelenpakket in 2023 en 2024.
Daarbij een paar kanttekeningen:

- Zoals al het geval was in 2021 en 2022, zal ook in 2023 en 2024 halfjaarlijks het Transitieprogramma OV en corona worden herijkt. Indien nodig of mogelijk kunnen maatregelen dan worden bijgesteld;
- Ontwikkelingen in reizigersaantallen of wat betreft beschikbaar personeel kunnen ertoe leiden dat vervoerkundige maatregelen moeten worden aangepast. Zie ook beslispunt 8.

Na continuering van de eerder vastgestelde maatregelen ziet de financiële opgave voor de vervoerbedrijven er als volgt uit:

Totaal (alle bedragen € mln.)	**RET**	**HTM**	**EBS**	**Totaal**
Financiële opgave 2023 en 2024	94,0	24,6	14,3	133,0
Financieel effect van continueren eerder vastgestelde maatregelen	-32,8	-13,9	-1,0	-47,7
Daarna nog resterende opgave	**61,2**	**10,7**	**13,3**	**85,3**

Beslispunt 3: TransitieVangnet 2023

Eveneens in de brief van 19 juli 2022 (bijlage 2) is uitgebreid toegelicht waarom de gezamenlijke decentrale OV-autoriteiten op 8 juli het voorstel van het Rijk voor een vangnetregeling hadden afgewezen. Kortweg was dit omdat de regeling onvoldoende perspectief bood en omdat deze een aantal perverse prikkels, ongewenste voorwaarden en onzekerheden bood. In de collegebrief van 19 juli is aangegeven:

> *"Het Rijk heeft na het NOVB wel aangegeven de voorgenomen regeling desondanks toch uit te werken en voor 1 oktober 2022 te publiceren. Voor MRDH betekent dit dat na de zomer een beoordeling moet plaatsvinden van de uitgewerkte regeling; daarna kan alsnog bepaald worden of de vangnetregeling voor de MRDH en haar vervoerbedrijven toegevoegde waarde heeft en of het dus wenselijk is dat de MRDH een beroep doet op de door het Rijk opgestelde vangnetregeling."*

Het Rijk is momenteel bezig met het opstellen van een uitgewerkte regeling, die uiterlijk 1 oktober 2022 moet worden gepubliceerd. Het Rijk geeft deze regeling een nieuwe naam: het TransitieVangnet Openbaar Vervoer 2023 (TVOV 2023). Ten tijde van verzending van deze agendapost (15 september) is het beeld:

- De regeling wordt in hoofdlijnen vergelijkbaar met de BVOV 2022, maar hanteert een wat andere systematiek bij het bepalen van de kosten, de oorspronkelijk verwachte opbrengsten en de werkelijke opbrengsten. Aanvullend op de BVOV hanteert de TVOV een ondergrens van 82% reizigersopbrengsten t.o.v. 2019. Als de reizigersopbrengsten in de praktijk lager zijn dan deze 82%, wordt het lagere deel niet vergoed. Wel bevat de regeling een bepaling dat als er in 2023 'sprake is van beperkende maatregelen voor het gebruik van het OV die leiden tot minder reizigers', gesprekken starten 'over een passende coronaregeling';
- De BVOV 2021 en BVOV 2022 vergoedden tot 93% van de reizigersopbrengsten (het resterende deel kwam voor risico van vervoerders en regionale overheden). Tot aan die bovengrens vergoedde de BVOV 100% van het verschil in reizigersopbrengsten. De TVOV 2023 vergoedt slechts 2/3 deel. Het resterende deel moet worden opgevangen door de regio;
- De TVOV 2023 houdt geen rekening met gemiste groei sinds 2019 (voor RET: afnemende subsidie door 2% groeitaakstelling) en met areaaluitbreidingen (Hoekse Lijn). Op dit punt verschilt de nieuwe regeling van de oude. Voor de concessie Rail Rotterdam maakt dit een aanzienlijk negatief verschil;

- Net als bij BVOV is het zo: tariefverhogingen leiden tot hogere reizigersopbrengsten, maar daarmee ook tot lagere TVOV. Tariefverhogingen leiden daarmee niet tot een vermindering van de financiële opgave.;
- Voorwaarde voor het accepteren van de TVOV2023 is dat vervoerders (net als in 2021 en 2022) op de betreffende concessies geen winst mogen maken.
- De precieze rekenwijze die moet worden gehanteerd, is nog onduidelijk en wordt pas rond 1 oktober helder. Daarom kan in deze agendapost slechts een 'best guess' worden gedaan van de verwachte effecten van de TVOV 2023.

Nog steeds blijft staan dat de TVOV onvoldoende recht doet aan de omvang van de financiële opgave waarvoor de concessiehouders en de MRDH gesteld staat. Desondanks wordt aan de BcVa voorgesteld om gebruik te maken van de uiteindelijke regeling: beter een (te) mager financieel vangnet dan helemaal geen financieel vangnet vanuit het Rijk. De bijbehorende consequenties van de regeling (geen ruimte voor aanvullende tariefverhogingen en geen winstmogelijkheid voor de vervoerders in 2023) wegen niet op tegen het grote financiële tekort dat resteert indien geen gebruik gemaakt wordt van de regeling.

Hoe groot de TVOV-bijdrage in 2023 zal zijn, hangt af van de precieze uiteindelijke spelregels die het Rijk opstelt en van de reizigersopbrengsten die in 2023 worden gerealiseerd. Uiterlijk 1 oktober 2022 wordt de definitieve regeling gepubliceerd. Een eerste berekening van de MRDH levert op dat, uitgaande van het door de vervoerbedrijven verwachte reizigersherstel in 2023, het Rijk een TVOV-bijdrage van ca. 21 miljoen euro beschikbaar zal stellen. Mochten de reizigersaantallen tegenvallen en zich bevinden op de ondergrens die in de TVOV is genoemd, dan bedraagt de TVOV-bijdrage bijna 34 miljoen euro.

Aan de BcVa wordt voorgesteld het *voornemen* uit te spreken gebruik te maken van het TransitieVangnet OV 2023. De formele aanvraag bij het Rijk dient uiterlijk 1 april 2023 ingediend te zijn. Het is van belang om nu een voornemen uit te spreken, omdat dit bepalend is voor de daarna resterende corona-opgave in 2023 en 2024 en de bijbehorende mitigerende maatregelen.

> Net als MRDH moeten ook de andere decentrale OV-autoriteiten per concessie een keuze maken om wel of geen gebruik te maken van TVOV. Het landelijke beeld is dat de meeste OV-autoriteiten gebruik zullen maken van de TVOV. Bij een aantal concessies is de TVOV niet nodig (omdat reizigersopbrengsten boven de bovengrens van de TVOV zijn). Bij sommige andere concessies, bijvoorbeeld tijdelijke noodconcessies, is TVOV niet mogelijk omdat afspraken zijn gemaakt met vervoerbedrijven dat zij in staat worden om winst te maken, terwijl de TVOV geen rendement toestaat. Vervoerregio Amsterdam is voornemens om voor concessies waar dit mogelijk is (o.a. de GVB-concessie) TVOV aan te vragen.

Uitgaande van de verwachtingen van de vervoerbedrijven qua reizigersherstel in 2023 en 2024 bedraagt de resterende opgave na gebruikmaking van de TVOV2023:

Totaal (alle bedragen € mln.)	**RET**	**HTM**	**EBS**	**Totaal**
Financiële opgave 2023 en 2024	94,0	24,6	14,3	133,0
Financieel effect van continueren eerder vastgestelde maatregelen	-32,8	-13,9	-1,0	-47,7
Effect door verwachte rijkssteun (TVOV 2023)	-19,5	-1,1	-0,6	-21,2
Daarna nog resterende opgave	**41,7**	**9,6**	**12,7**	**64,0**

De TVOV die het Rijk daadwerkelijk beschikbaar stelt, wordt bepaald door de werkelijke reizigersopbrengsten in 2023, dus niet door de inschattingen van dit moment.

Beslispunt 4: bestemming beschikbare corona-middelen MRDH

Op 6 juli 2022 heeft de BcVa besloten welke maatregelen zij neemt om de corona-opgave in 2023 en 2024 te verminderen, zoals het 100% doorbetalen ondanks vervoerkundige afschalingen. De BcVa heeft de vervoerbedrijven de mogelijkheid geboden om herijkingsvoorstellen voor de jaren 2023 en 2024 in te dienen. Daarbij heeft de BcVa ook besloten (eerste deel van beslispunt 4c van BcVa-besluit 6 juli 2022):

> *"Indien het Rijk geen bijdrage levert aan het verminderen van het tekort in 2023 en 2024: uit het daarna nog resterende deel van de beschikbare exploitatieve groeigelden 2021 - 2034 een bedrag beschikbaar te stellen van maximaal € 37 mln. om de financiële gevolgen van de corona-opgave te verminderen".*

Inmiddels is duidelijk dat er een rijksbijdrage beschikbaar gesteld wordt, maar slechts voor het jaar 2023 en in een versoberde vorm waarbij slechts 2/3 vergoed wordt en dus vereist is dat vanuit de regio het resterende 1/3 deel wordt gerealiseerd. Aan de BcVa wordt voorgesteld om de beschikbare maximaal 37 miljoen euro in de eerste plaats te benutten om deze 1/3-bijdrage te kunnen leveren. Uitgaande van het door de vervoerbedrijven verwachte reizigersherstel in 2023 is daarvoor een MRDH-bijdrage van ca. 10,6 miljoen euro nodig.
Indien de reizigersopbrengsten zich bevinden op de ondergrens die de TVOV-regeling noemt, namelijk 82% reizigersopbrengsten in 2023, is waarschijnlijk een MRDH-bijdrage van 16,92 miljoen euro in 2023 nodig.

In hun eigen berekeningen gaan vervoerbedrijven uit van hogere percentages reizigersopbrengsten dan 82%. De TVOV en de aanvullende MRDH-bijdrage zijn voor het verschil tussen de 82% en de ingeschatte werkelijke reizigersopbrengsten zo nodig een 'verzekering', zodat lagere reizigersopbrengsten niet meteen leiden tot een (groter) financieel tekort voor de concessiehouders.

Door de uiteindelijke financiële bijdrage van de MRDH afhankelijk te stellen van het *gerealiseerde* percentage reizigersopbrengsten wordt een zo objectief mogelijke verdeelsleutel over de verschillende concessiehouders gehanteerd en wordt voorkomen dat de bijdrage afhankelijk wordt gesteld van de mate waarin de vervoerbedrijven voorzichtig dan wel juist ambitieus zijn in hun verwachtingen voor 2023 en 2024.

Dankzij deze financiële bijdrage van de MRDH wordt het financiële plaatje als volgt:

Totaal (alle bedragen € mln.)	**RET**	**HTM**	**EBS**	**Totaal**
Financiële opgave 2023 en 2024	94,0	24,6	14,3	133,0
Financieel effect van continueren eerder vastgestelde maatregelen	-32,8	-13,9	-1,0	-47,7
Effect door verwachte rijkssteun (TVOV 2023)	-19,5	-1,1	-0,6	-21,2
Effect door aanvullende financiële bijdrage MRDH (uit de '37 mln'.)	-9,7	-0,6	-0,3	-10,6
Daarna nog resterende opgave	**32,0**	**9,1**	**12,4**	**53,4**

Ook hier geldt: de TVOV én de daarmee samenhangende bijdrage van de MRDH wordt uiteindelijk bepaald door de werkelijke reizigersopbrengsten in 2023, dus niet door de inschattingen van dit moment. De hier ingeschatte bedragen kunnen in werkelijkheid dus afwijken.

Beslispunt 5: besteding resterende middelen

Op 24 maart 2021 heeft de BcVa de zogenaamde ’27,5%-regeling’ vastgesteld: over de door de concessiehouders gerealiseerde financiële effect van de genomen maatregelen in het Transitieprogramma verstrekt de MRDH in tranches een aanvullende subsidie van 27,5%. Uitgaande van de effecten van de tot nu toe genomen maatregelen hebben de vervoerbedrijven recht op een bijdrage die ervoor zorgt dat de financiële opgave als volgt verkleind wordt:

Totaal (alle bedragen € mln.)	**RET**	**HTM**	**EBS**	**Totaal**
Financiële opgave 2023 en 2024	94,0	24,6	14,3	133,0
Financieel effect van continueren eerder vastgestelde maatregelen	-32,8	-13,9	-1,0	-47,7
Effect door verwachte rijkssteun (TVOV 2023)	-19,5	-1,1	-0,6	-21,2
Effect door aanvullende financiële bijdrage MRDH (uit de '37 mln'.)	-9,7	-0,6	-0,3	-10,6
Effect 27,5%-regeling over maatregelen genomen in 2020-2022	-7,8	-9,1	-3,0	-19,9
Daarna nog resterende opgave vervoerbedrijven	**24,2**	**0,0**	**9,4**	**33,6**

Uitgesplitst over de jaren 2023 en 2024 ziet die resterende opgave als gevolg van de door corona gedaalde reizigersinkomsten er als volgt uit:

Totaal (alle bedragen € mln.)	**RET**	**HTM**	**EBS**	**Totaal**
2023	0,0	0,0	2,1	**2,1**
2024	24,2	0,0	7,2	**31,4**

Uitgaande van het door de vervoerbedrijven verwachte reizigersherstel in 2023 betekent dit dat HTM in 2023 en 2024 een nullijn kan realiseren: geen winst, geen verlies. Voor RET en EBS resteert nog wel een tekort van in totaal 33,6 miljoen euro over de jaren 2023 en 2024 samen. Dit komt vooral door de groeiambities die pre corona in de business cases voor hun concessies waren opgenomen en die geen werkelijkheid worden door de structureel lagere reizigersaantallen als gevolg van gewijzigd reisgedrag. Uitgaande van de bovenstaande berekeningen is een bedrag van 10,6 miljoen euro nodig als aanvulling op de TVOV (beslispunt 4). Daarmee resteert er van de 37 miljoen euro die MRDH beschikbaar had gesteld als aanvullende bijdrage, nog 26,4 miljoen euro.

Los van de corona-effecten op de reizigersopbrengsten: ook aan de kostenkant doen zich in de OV-concessie forse opgaven voor. Vervoerbedrijven hebben te maken met forse kostenstijgingen door de extreem gestegen energieprijzen. Ook personeels- en materiaalkosten zijn veel meer gestegen dan vooraf werd verwacht. Deze kostenstijgingen worden grotendeels gedekt door de indexeringen die in de OV-concessies worden toegepast. Deze zogenaamde LBI-index en OV-index voorzien er in dat kostenstijgingen van vervoerbedrijven worden gecompenseerd door hogere MRDH-subsidies. Echter, de BDU-bijdrage die MRDH van het Rijk krijgt, groeit onvoldoende mee. Dit leidt tot een tekort in de meerjarenbegroting van MRDH. Er is nog niet voorzien in een oplossing hiervoor.

Aan de BcVa wordt voorgesteld om gezien de diverse opgaven in de OV-concessies de resterende middelen uit ‘de 37 miljoen euro’ gereserveerd te houden, zonder op dit moment concreet in te vullen wanneer en hoe deze middelen worden verdeeld over de verschillende concessiehouders. Bij de verdeling zal rekening worden gehouden met de financiële opgave van de verschillende concessiehouders en met de mate waarin zij zelf in staat zijn om een deel van de financiële tekorten in eigen domein op te lossen.

Beslispunt 6: geen aanvullende maatregelen in 2023 en 2024:

Omdat er een grote kans was dat het eerder vastgestelde maatregelenpakket onvoldoende zou zijn gezien de opgaven in 2023 en 2024, heeft de BcVa op 6 juli 2022 besloten:

Voor het realiseren van het daarna nog resterende deel van de financiële opgave aan de concessiehouders opdracht te geven om te komen tot concrete voorstellen, waarbij de volgende randvoorwaarden gelden:

a. *Het voorgestelde pakket dient in lijn met het Afwegingskader van 28 oktober 2020 te bestaan uit een evenwichtig pakket van maatregelen, waarin duidelijk wordt dat de opgave primair wordt opgevangen door de opbrengstverantwoordelijke vervoerbedrijven, en pas voor zover onvermijdelijk door maatregelen met zo beperkt mogelijke klantimpact;*
b. *Het voorgestelde pakket dient te bestaan uit maatregelen die recht doen aan de financiële opgave voor 2023 en 2024 en die ruimte bieden voor het faciliteren van de verwachte groei en het benodigde herstel van het OV-gebruik in de periode daarna;*
c. *Conform het BcVa-besluit van 18 mei 2022 dient de knop 'dienstregeling' in principe buiten beschouwing te worden gelaten;*
d. *Ten minste dient te worden onderzocht wat de mogelijkheden zijn om de opgave mede te realiseren door middel van de andere knoppen 'overige maatregelen' die benoemd zijn in het Transitieprogramma van 24 maart 2021: tariefmaatregelen, met daarbij speciale aandacht voor doelgroepen voor wie een hoger tarief een (extra) belemmering vormt om het OV te gebruiken, sociale veiligheid, latere instroom ZE-bussen, latere vervanging van trams.*

Aan de concessiehouders en de manager OV opdracht te geven om uiterlijk 31 augustus 2022 op basis van bovengenoemde knoppen en voorwaarden en aan de hand van de beoordelingscriteria van het Afwegingskader van 28 oktober 2020 te komen tot concrete voorstellen met goed uitgewerkte herijkingsmaatregelen 2023 die kunnen worden behandeld in de BcVa-vergadering van 21 september 2022.

Daarmee bood de BcVa aan de opbrengstverantwoordelijke concessiehouders de mogelijkheid om hun verliezen in 2023 en 2024 te beperken, mits voldaan werd aan de gestelde voorwaarden. Aan de concessiehouders is daarbij gevraagd om zelf een zo actueel mogelijke prognose te maken wat betreft de verwachte financiële opgave in 2023 en 2024.

HTM rekent er op dat de reizigersaantallen in 2023 95% en in 2024 96% ten opzichte van 2019 zullen zijn. Het eerder vastgestelde maatregelenpakket voorzag in het oplossen van het financiële tekort omdat de BVOV 2021 en 2022 niet aanvulden tot 100%, maar slechts tot 93%. Nu HTM er op rekent dat deze 93% vanaf 2023 wordt gerealiseerd, volstaat gebruikmaking van eerder door MRDH toegezegde bijdragen (o.a. de 27,5%-regeling) en verlenging van het bestaande maatregelenpakket. Verdere aanvullende maatregelen zijn dan niet meer nodig. Alleen als de reizigersopbrengsten in de praktijk lager zijn dan 93% ontstaat er voor HTM een financieel tekort. Dit tekort kan in 2023 worden opgevangen door de TVOV 2023 en de bijbehorende aanvullende bijdrage van de MRDH (beslispunten 3 en 4).

Ook voor EBS en RET geldt dat een lager dan verwachte reizigersgroei in 2023 kan worden opgevangen door de combinatie van TVOV en MRDH-bijdrage. Echter, verder verschilt de situatie bij EBS en RET van die van de HTM. Enerzijds heeft dat te maken met de lagere inschattingen die zij maken wat betreft het reizigersherstel: een lagere inschatting betekent een hogere financiële opgave. Anderzijds wordt het verschil verklaard door de aard van de concessieafspraken (groeidoelstellingen) en (voor RET) het feit dat de TVOV niet voorziet in de specifieke situatie van de concessie Rail Rotterdam (groei, areaaluitbreiding).

In de herijkingsvoorstellen die EBS en RET hebben ingediend bij de MRDH, benoemen ze wel een aantal onmogelijkheden en onwenselijkheden wat betreft de mogelijke aanvullende herijkingsknoppen die de BcVa heeft benoemd op 6 juli 2022, maar doen

zij verder geen concrete aanvullende voorstellen. RET stelt wel voor om in 2024 het coronatekort met € 2 mln. te verminderen met bedrijfsinterne maatregelen. EBS geeft aan financiële mogelijkheden te zien indien afspraken gemaakt kunnen worden over verlenging van haar beide OV-concessies, maar geeft nog geen uitwerking en onderbouwing hiervan. Voor de resterende tekorten doen EBS en RET een beroep op aanvullende financiële bijdragen van de MRDH. Deels is hiervoor ruimte: de MRDH heeft de zogenaamde '27,5%-regeling' waarover besluitvorming plaatsgevonden heeft; op basis daarvan hebben vervoerbedrijven recht op een financiële bijdrage ter vermindering van het tekort (zie beslispunt 5). Verzoeken voor verdergaande financiële bijdragen vanuit MRDH vallen echter buiten de scope van de op 6 juli 2022 geformuleerde opdracht. Voor zover er sprake is van aanvullende financiële middelen bij de MRDH worden deze reeds beschikbaar gesteld (zie beslispunten 4 en 5).

Daarnaast heeft de MRDH in 2020, 2021 en 2022 reeds een groot aantal maatregelen heeft genomen om het coronatekort bij de vervoerbedrijven te verminderen:

- Doorbetalen 100% exploitatiesubsidies ondanks lager vervoeraanbod, ook in 2023;
- Ruimte om met besparingen op Sociale Veiligheid en assets het exploitatietekort te verminderen;
- Stimuleringsmaatregelen ter hoogte van maximaal 66,7 mln. euro (arbeidsmarkt, nieuwe betaalwijzen etc.);
- Geen boetes voor niet-gereden kilometers;
- 27,5%-regeling: over elke euro die de concessiehouders besparen met maatregelen die in 2021 en 2022 zijn genomen in het kader van het Transitieprogramma geeft MRDH 27,5 cent extra subsidie.

Voor RET bedraagt het totale financiële effect van deze maatregelen tot nu toe ruim 70 miljoen euro. Voor HTM en EBS is dit respectievelijk orde van grootte 45 en 10 miljoen euro. Dit is de som van reeds gerealiseerde en naar verwachting nog te realiseren bijdragen die het gevolg zijn van besluitvorming in 2020, 2021 en 2022.

Aanvullend daarop heeft de BcVa op 6 juli 2022 met het oog op 2023 en 2024 besloten:

- Om ruimte te bieden voor (verdere) aanvullende maatregelen 'op straat';
- Om een aanvullende bijdrage van maximaal 37 mln. euro beschikbaar te stellen.

Binnen de (financiële) begrenzingen die ze heeft, verleent MRDH daarmee maximale medewerking aan de concessiehouders om hun tekorten te verminderen.

De BcVa constateert dat er geen voorstellen zijn gedaan voor aanvullende maatregelen met klantimpact (sociale veiligheid, tarieven, latere invoering elektrische bussen, latere vervanging trams etc.) in 2023 of 2024. Daarom is er voor MRDH geen aanleiding om dergelijke maatregelen vast te stellen, ondanks de nog resterende tekorten bij de vervoerbedrijven, in ieder geval bij RET en EBS. Voor HTM is er in 2023 en 2024 naar verwachting geen tekort als gevolgen van lagere reizigersopbrengsten door corona. Wel benoemt HTM dat er investeringsruimte ontbreekt voor verwachte groei-investeringen, zoals de aanschaf van nieuwe voertuigen en remises/stallingen.

Zoals de BcVa op 6 juli 2022 heeft uitgesproken: de primaire verantwoordelijkheid ligt bij de opbrengstverantwoordelijke concessiehouders en de opgave dient primair door hen opgevangen te worden. Dat betekent dat MRDH niet verplicht is om te zorgen dat vervoerders in 2023 en 2024 op de nullijn uitkomen. Dit temeer omdat verschillende van de op 6 juli 2022 benoemde mogelijke knoppen door de concessiehouders niet worden uitgewerkt met onderbouwde voorstellen en daarmee ook politieke keuzemogelijkheden voor de BcVA ontbreken.

Er is daarbij wel een verschil tussen de situatie bij RET en EBS. Daar waar RET in staat is gesteld om in de pre-corona jaren een substantieel eigen vermogen op te bouwen met rendementen uit de MRDH-OV-concessies, is dat bij EBS niet het geval. Door ingecalculeerde opstartverliezen en daarna de coronapandemie zijn de OV-concessies van EBS tot op heden verliesgevend geweest en heeft er geen vermogensopbouw kunnen plaatsvinden.

EBS
EBS stelt voor om, naast een aanvullende MRDH-subsidie, het tekort te verminderen door het maken van afspraken over concessieverlengingen. Zonder nadere onderbouwing benoemt EBS het mogelijke financieel resultaat daarvan.
Met inachtneming van de opbrengstverantwoordelijkheid van EBS wil MRDH in overleg met EBS onderzoeken wat de mogelijkheden voor concessieverlenging zijn. Merk daarbij echter op:

- Dat verlenging van de concessie VPR juridisch slechts mogelijk is als er sprake is van substantiële investeringen in bijvoorbeeld Zero-Emissie-bussen. Ook de looptijd van een verlengde concessie (na 2030, landelijke afspraak dat in 2030 alle bussen Zero Emissie zijn) vereist dat een compleet nieuwe business case wordt opgesteld.
- Dat een concessieverlenging feitelijk betekent dat verwachte winsten in de extra concessiejaren eerder worden ingeboekt. MRDH zou deze winsten ook kunnen realiseren bij een nieuwe concessieverlening. Het is daarom niet op voorhand zo dat een concessieverlenging vanuit de optiek van de MRDH het meest geschikte instrument is.

Vervoerkundig pleit de komst van de Blankenburgtunnel er wellicht voor om meer samenhang tussen de beide EBS-concessies te realiseren. Anderzijds zijn er misschien ook mogelijkheden om de samenhang tussen de concessie VPR en de Zuid-Hollandse OV-concessie Hoeksche Waard – Goeree Overflakkee te versterken. Ook dit zal onderwerp van onderzoek zijn.
MRDH zal, met inachtneming van de opbrengstverantwoordelijkheid van de vervoerder, met EBS in gesprek gaan over dit onderwerp. Daarbij zal MRDH onderzoeken wat de inhoudelijke, juridische en financiële voor- en nadelen zijn om de EBS-concessie Voorne-Putten en Rozenburg en de EBS-concessie Haaglanden Streek te verlengen, teneinde daarmee het opbrengstentekort voor EBS te verminderen.

RET
RET heeft aandacht gevraagd voor het structurele tekort dat zij heeft vanwege de lagere reizigersopbrengsten als gevolg van OV en corona. De voorliggende agendapost voorziet in besluitvorming voor de jaren 2023 en 2024, maar ook in de jaren daarna heeft de RET een forse opgave. MRDH wil, met inachtneming van de opbrengstverantwoordelijkheid van RET, in het kader van de herijking van de concessies met RET in gesprek gaan over een mogelijke aanpassing van de concessieafspraken over gemiste opbrengstengroei vanaf 2025, teneinde daarmee binnen de financiële mogelijkheden van MRDH en de RET het structurele tekort van RET te verminderen.

HTM
Voor HTM is van belang dat de lagere reizigersopbrengsten dan verwacht, zorgen voor minder of zelfs geen vulling van het Kwaliteitsfonds. Met de middelen uit het Kwaliteitsfonds konden kwaliteitsverbeteringen in het openbaar vervoer van HTM gefinancierd worden. HTM wil met MRDH in overleg over aanpassing van de concessievoorwaarden die voldoende investeringsruimte creëren. MRDH zal, met inachtneming van de opbrengstverantwoordelijkheid van HTM, dit gesprek aangaan.

Beslispunt 7: vervoerkundige voorstellen 2023

Omdat het Transitieprogramma OV en corona (met de bijbehorende periodieke herijkingsmomenten) tijdelijk de reguliere vervoerplanprocedure vervangt, heeft de BcVa aan de vervoerbedrijven gevraagd om als onderdeel van de herijkingsvoorstellen ook de vervoerkundige wijzigingsvoorstellen voor 2023 op te leveren.
Op 18 mei 2022 heeft de BcVa het uitgangspunt bepaald “dat bij het opvangen van de (verwachte) OV-groei het vervoeraanbod zo goed mogelijk moet aansluiten bij de (verwachte) vervoervraag’. Dat is op 6 juli 2022 geconcretiseerd door in de opdracht aan de vervoerbedrijven mee te gaan dat “de knop ‘dienstregeling’ in principe buiten beschouwing [dient] te worden gelaten”. Dat betekent dat er geen grootschalige verminderingen van het vervoeraanbod mogen plaatsvinden, maar vanzelfsprekend blijft er wel ruimte voor de gebruikelijke dienstregelingwijzigingen die erop gericht zijn om het vervoeraanbod zo goed mogelijk te laten aansluiten op de (verwachte) vervoervraag.
HTM heeft voor 2023 geen vervoerkundige wijzigingsvoorstellen ingediend. HTM is van plan om in 2023 het niveau van OV dienstverlening te handhaven op dat van 2022 (onder voorbehoud van het beschikbaar kunnen houden van personeel). RET en EBS doen wel een aantal wijzigingsvoorstellen, waarbij conform opdracht van de BcVa het totale productievolume ongewijzigd blijft; er vinden alleen kleine optimalisaties plaats om vervoervraag en -aanbod zo goed mogelijk op elkaar te laten aansluiten.
Deze optimalisaties staan feitelijk los van ‘OV en corona’, maar worden in het herijkingsprogramma ingebracht bij gebrek aan reguliere vervoerplanprocedure.

Voor 2023 doet RET een aantal vervoerkundige voorstellen die vooral betrekking hebben op lijnen in Barendrecht, Ridderkerk en Rotterdam. Deze wijzigingen zijn door RET ambtelijk afgestemd met de deze gemeenten. EBS stelt een aantal dienstregeling- en routewijzigingen in Wassenaar voor op de lijnen 42 en 46, die eveneens zijn afgestemd met de betreffende gemeente. Ook bevat het voorstel van EBS op verzoek van de gemeente Leiden een routewijziging van lijn 45 in Leiden.

Aan de BcVa wordt voorgesteld om de door RET en EBS genoemde vervoerkundige wijzigingsvoorstellen vast te stellen.

Beslispunt 8: eventuele nieuwe besluitvorming vanwege reizigersaantallen

MRDH heeft steeds gerekend met 85% reizigers (en reizigersinkomsten) in 2023 en 95% in 2024; in 2025 100% van het aantal reizigers in 2019 en daarna weer een groei ten opzichte van pre-corona, hoewel structureel lager dan pre-corona verwacht door structureel gewijzigd reisgedrag van reizigers: meer thuiswerken, tele-vergaderen en onderwijs op afstand.
We constateren dat het herstel in de eerste maanden van 2022 plaatsvond dan verwacht, maar inmiddels lijkt te stagneren. Het is zeer waarschijnlijk dat in 2023 de 85% gerealiseerd kan worden, aangezien de huidige reizigersaantallen zich reeds rond de 82% bevinden. Als er verder herstel plaatsvindt, is een reële kans dat het percentage reizigers hoger uitkomt dan 85%, zoals HTM en EBS ook verwachten. Anderzijds is echter onzeker of het verdere herstel zodanig is dat de verwachte 95% in 2024, 100% in 2025 en groei daarna bereikt zullen worden.

Op 18 mei 2022 heeft de BcVa besloten het vervoeraanbod zo goed mogelijk te laten aansluiten op de vervoervraag: het is onwenselijk om in 2023 en 2024 aan openbaar vervoer af te breken wat vanaf 2025 naar verwachting weer hard nodig is (‘penny wise, pound foolish’). Vanwege de verwachte groei vanaf 2025 is ook een reservering gedaan op de exploitatieve groeigelden om de verwachte groei tussen 2025 en 2034 tijdig te kunnen faciliteren met extra vervoeraanbod.
Deze beleidskeuzes blijven onverkort staan. Voorzichtigheid is geboden bij het ter discussie stellen van eerdere beleidskeuzes: als afschalingen ertoe leiden dat minder personeel en materieel nodig is, kan dit niet zomaar ongedaan gemaakt worden indien er later toch weer herstel plaatsvindt. Uitstel of afstel van investeringen op de groei op te vangen, heeft langdurige gevolgen. Echter, wanneer we eind 2022 en in 2023 zouden zien dat er onvoldoende reizigersherstel plaatsvindt (tenzij veroorzaakt door

	nieuwe tijdelijke beperkende coronamaatregelen), dan roept dit de vraag op in hoeverre er sprake is van een tijdelijk coronatekort of dat het gewijzigd reisgedrag zodanig is dat er andere beleidskeuzes gemaakt moeten worden. Structureel lagere reizigersaantallen en -opbrengsten hebben ook structurele gevolgen voor de business cases van de concessiehouders. Als de reizigersaantallen structureel fors lager blijken te zijn dan eerder verwacht, dan is er sprake van een nieuwe werkelijkheid die rechtvaardigt dat eerder genomen beslissingen ter discussie gesteld worden. Daarbij zal er samenhang moeten zijn tussen de maatregelen die worden genomen bij de OV-exploitatie (de hoeveelheid vervoeraanbod) en de investeringsbesluiten die de MRDH neemt om de (eerder verwachte) groei van de vervoervraag tijdig te kunnen opvangen. Daarom wordt aan de BcVa voorgesteld om uiterlijk 1 april 2023 te bezien of de reizigersaantallen aanleiding geven tot herziening van eerdere besluiten ten aanzien van bijvoorbeeld het vervoeraanbod. Deze datum valt samen met de datum waarop de MRDH conform de voorwaarden van de TVOV 2023 bij het Rijk een plan moet indienen “waarin toegelicht wordt hoe de concessie vanaf 2024 het aanbod van OV laat aansluiten op de verwachte vraag”. <u>Ten slotte</u> Op basis van de meest actuele inzichten is een berekening gemaakt van de bruto verwachte tekorten in 2023, de verwachte TVOV in 2023, de benodigde aanvullende bijdrage van de MRDH en de daarna nog verwachte tekorten bij de OV-concessiehouders. De bruto verwachte tekorten wijken enigszins af van de cijfers die op 6 juli 2022 zijn gepresenteerd aan de BcVa, omdat de vervoerbedrijven hun verwachtingen wat betreft reizigersherstel in 2023 en 2024 geactualiseerd hebben en omdat MRDH nog eens kritisch gekeken in hoeverre de gepresenteerde tekorten daadwerkelijk gerelateerd zijn het reizigersopbrengstenverlies als gevolg van corona, ten opzichte van de oorspronkelijke concessie-business case. De verschillende opgaven waarvoor de OV-concessiehouders en MRDH gesteld staan, zijn zo groot dat deze onmogelijk volledig op te lossen zijn. De lagere reizigersinkomsten worden onvoldoende opgevangen door de TVOV 2023. De forse kostenstijgingen worden weliswaar door MRDH (grotendeels) gecompenseerd aan vervoerders door middel van de LBI-index en de OV-index in de OV-concessies, maar de BDU-bijdrage die MRDH ontvangt van het Rijk, groeit onvoldoende mee. Dit leidt tot een tekort op de meerjarenbegroting van de MRDH. Pre-corona voerde MRDH reeds een lobby bij het Rijk om de BDU-bijdrage structureel te verhogen: de BDU-bijdrage houdt onvoldoende rekening met de opgaven waarvoor de metropoolregio gesteld staat. Dit probleem wordt vergroot door de corona-opgave en de recente (doch waarschijnlijk langdurige) kostenstijgingen. MRDH blijft daarom lobbyen bij het Rijk voor aanvullende steun, zowel tijdelijk (betere voorwaarden in de TVOV 2023, aanvullende afspraken over 2024) als structureel: een verhoging van de BDU.
Communicatie	Bij de herijkingsvoorstellen voor 2023 en 2024 is dezelfde procedure gevolgd als bij de totstandkoming van het Transitieprogramma van 24 maart 2021 en bij de eerdere herijkingen in 2021 en 2022: informatiesessies voor BcVa-leden, AOVa-leden, leden van de Adviescommissie Va (en andere gemeenteraadsleden) en het Metrocov. Gemeenten zijn daarnaast door middel van informatiebrieven tussentijds geïnformeerd. De 23 gemeenten worden na besluitvorming geïnformeerd per brief. Deze brief is het vervolg op eerdere brieven die namens de bestuurscommissie zijn verzonden aan de Colleges van B&W (die deze kunnen doorgeleiden aan de gemeenteraden). De vervoerbedrijven worden schriftelijk geïnformeerd over de door de BcVa genomen besluiten. Ook het Metrocov en de Adviescommissie Va zullen schriftelijk worden geïnformeerd over de wijze waarop hun adviezen zijn behandeld. Op de website van de MRDH wordt een nieuwsbericht geplaatst. De woordvoerders van de wethouders Verkeer en Vervoer worden op de hoogte gebracht van de besluitvorming in de BcVa.

Bijlagen	1. Vervoerkundige wijzigingsvoorstellen 2023 2. Collegebrief 19 juli 2022 (reeds eerder verzonden, volledigheidshalve toegevoegd) 3. Bestuursberichten over beperkte opschalingen zomerdienstregeling (reeds eerder verzonden, volledigheidshalve toegevoegd): 3a. Bestuursbericht 9 augustus 2022 3b. Bestuursbericht 31 augustus 2022 4. Herijkingsvoorstellen 2023 en 2024 HTM 4a. Dashboard tijdelijk opheffen halten 4b. Instappers tijdelijk opgeheven en omliggende halten 4c. Reistijdwinst opgeheven halten meeting april-juni 5. Herijkingsvoorstellen 2023 en 2024 RET 6. Herijkingsvoorstellen 2023 en 2024 EBS	
Gevolgde procedure	**Bestuurscommissie VA**	6 juli 2022 (kaders voor herijkingsvoorstellen)
Verdere procedure	**Bestuurscommissie VA**	5 oktober 2022: besluitvorming over herijkingsvoorstellen 2023 en 2024.
	Zienswijzetermijn	n.v.t.
	Dagelijks bestuur	n.v.t.
	Algemeen bestuur	n.v.t.

HTM

Tram:	De dienstregeling 2022, die van kracht is sinds afgelopen 22 augustus 2022, wordt in 2023 voortgezet.
Bus:	De dienstregeling 2022, die van kracht is sinds afgelopen 22 augustus 2022, wordt in 2023 voortgezet.

RET Start 6 maart 2023

Metro en Tram:
geen wijzigingen

Bus:

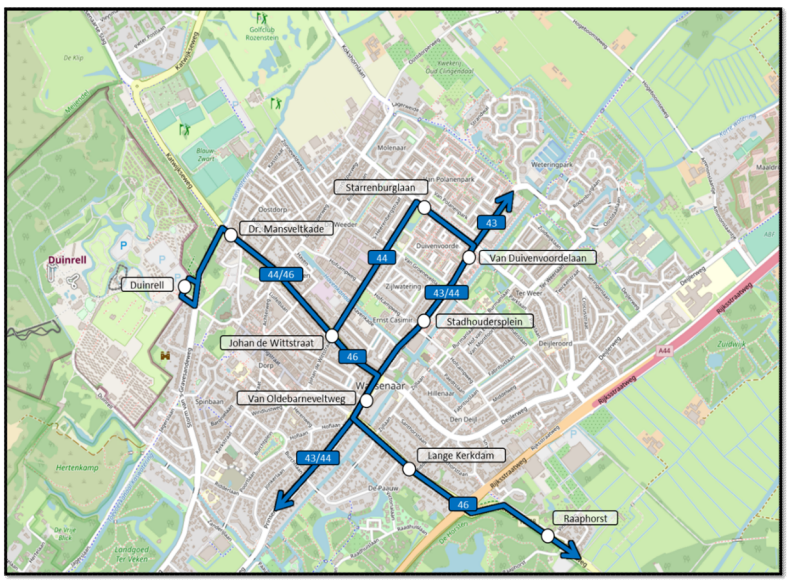
Ridderkerk:	Lijn 142	Op zaterdag gaan alle ritten van lijn 142 van/tot de halte Sporttunnel rijden, zodat lijn 142 op dit traject dezelfde route en haltes bedient als lijn 144. Dit is makkelijker voor de reizigers en geeft een betere bediening aan de (drukke) haltes Dillenburgplein, Juliana van Stolbergstraat en Oranjestraat. Gevolg is wel dat lijn 142 de haltes Randweg en Politiebureau (beide met 7 in/uitstappers) 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.
	Lijn145	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.
	Lijn146	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.
Barendrecht:	Algemeen	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

		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.
Vlaardingen:	Lijn 56	Laatste rit vanaf Holy ri Vlaardingen West gaat iets later rijden (om zo betere aansluiting vanaf metrolijn B te bieden)
Rotterdam:	Lijn 63	Eerste rit vanaf Hoogvliet metro om ca 6:15 ipv 5:45 (al in 2022 doorgevoerd)
	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	Voortzetting van een proef die al in 2022 is ingegaan, met een extra vroege en late rit naar de Eemhaven ten behoeve van werknemers: 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.

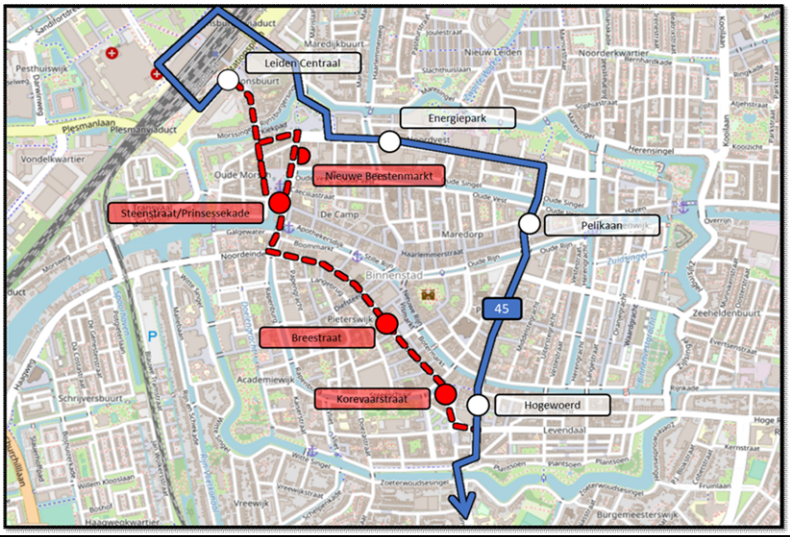
Albrandswaard:	Lijn 65/79	RET is in gesprek met de onderwijsinstellingen in Kijfhoek en Rhoon over aanpassing van de bustijden op de (veranderde) lestijden. Mogelijk volgt hieruit ook een verschuiving van ritten tussen lijn 79 en 65.
Algemeen:		Aanpassen tijdvak ochtend- en middagspits op diverse lijnen (waaronder 67, 72, 143), waardoor de spits een rit eerder of later kan beginnen of eindigen.

EBS Start 8 januari 2023

Bus Haaglanden Streek:

Lijn 42/46 wordt lijn 46	Om bezoekers van Duinrell vanuit Leiden en de noordelijke Randstad beter van dienst te zijn verleggen wij het eindpunt van lijn 42 naar Duinrell. Op deze manier kan er met een naadloze overstap op station Voorschoten ook vanuit het noorden naar Duinrell gereisd worden, de reistijd neemt daarbij ook af. Nu moet er nog gereisd worden met lijn 43 naar Wassenaar waarbij er geen goede overstap geboden kan worden tussen deze lijn en lijn 44 naar Duinrell. Met dit nieuwe eindpunt wijzigt de route binnen Wassenaar ook, komende vanaf Voorschoten wordt er na de halte Van Oldebarneveltweg gereden via de Van Zuylen Nijeveltstraat en Storm van 's-Gravenzandeweg. Nieuwe haltes zijn Johan de Wittstraat, Dr. Mansveltkade en Duinrell. De haltes Stadhoudersplein, Van Duivenvoordelaan en Starrenburglaan komen te vervallen voor lijn 42, overige lijnen blijven hier wel stoppen. In- en uitstappers van de halte Stadhoudersplein hebben op loopafstand een alternatief in de halte Van Oldebarneveltweg, vanaf de overige vervallen haltes voor lijn 42 kan met lijn 44 naar de Van Oldebarneveltweg worden gereisd om over te stappen op de lijn naar Voorschoten. Naast de nieuwe route wijzigt ook het lijnnummer. Met ingang van de nieuwe dienstregeling worden lijn 42 en 46 samengevoegd onder één lijnnummer 46. Zo ontstaat er een doorgaande verbinding tussen Voorburg, Leidschendam (Mall of the Netherlands), Voorschoten, Wassenaar en Duinrell. De vernieuwde lijn 46 zal 7 dagen per week naar Duinrell gaan rijden. Om dit mogelijk te maken zal lijn 46 eerder stoppen met rijden dan in de huidige dienstregeling, In 2023 zullen de laatste ritten rond 19:30 vertrekken, dat is nu nog rond 21:00. Gezien de lage gemiddelde bezetting van de vervallen ritten (gem. onder de 5) verwachten wij geen grote aantallen klachten, ook omdat er veel alternatieven zijn voor lijn 46. 

Lijn 45	In het centrum van Leiden gaat lijn 45 via een nieuwe route naar het Centraal Station rijden. Deze wijziging is vanwege de wens van de gemeente Leiden om het aantal busbewegingen door de Breestraat te halveren. In de nieuwe situatie gaat lijn 45 net als R-netlijn 400 via de HOV-centrumroute rijden. De reistijd zal hierbij gelijk blijven aan de huidige dienstregeling. Op onderstaand kaartje zijn de nieuwe en de vervallen route te zien, ook staan de nieuwe en oude haltes vermeld. Reizigers met bestemming Breestraat kunnen uitstappen op de nieuwe halte Hogewoerd of kunnen overstappen op één van de stadslijnen van Arriva die door de Breestraat blijven rijden.



Naast bovengenoemde wijzigingen houden wij de rijtijden up-to-date en voeren wij deze zoals elk jaar door in de dienstregeling. Daarnaast houden wij nauwlettend in de gaten waar de bezetting in de bussen te hoog wordt en zullen wij daar waar nodig versterkingsritten toevoegen.

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Retouradres: Postbus 21012 3001 AA Rotterdam

Aan de colleges van burgemeester en wethouders
van de 23 gemeenten van de MRDH

Westersingel 12
Postbus 21012
3001 AA Rotterdam
Telefoon 088 5445 100

E-mail: informatie@mrdh.nl
Internet: www.mrdh.nl
KvK nummer: 62288024
Bankrekeningnummer
NL96 BNGH 0285 1651 43

contactpersoon
Gertjan Nijsink
uw kenmerk
-
ons kenmerk
93153

projectnummer

doorkiesnummer
088 5445 143

e-mail
g.nijsink@mrdh.nl

bijlage(n)
1

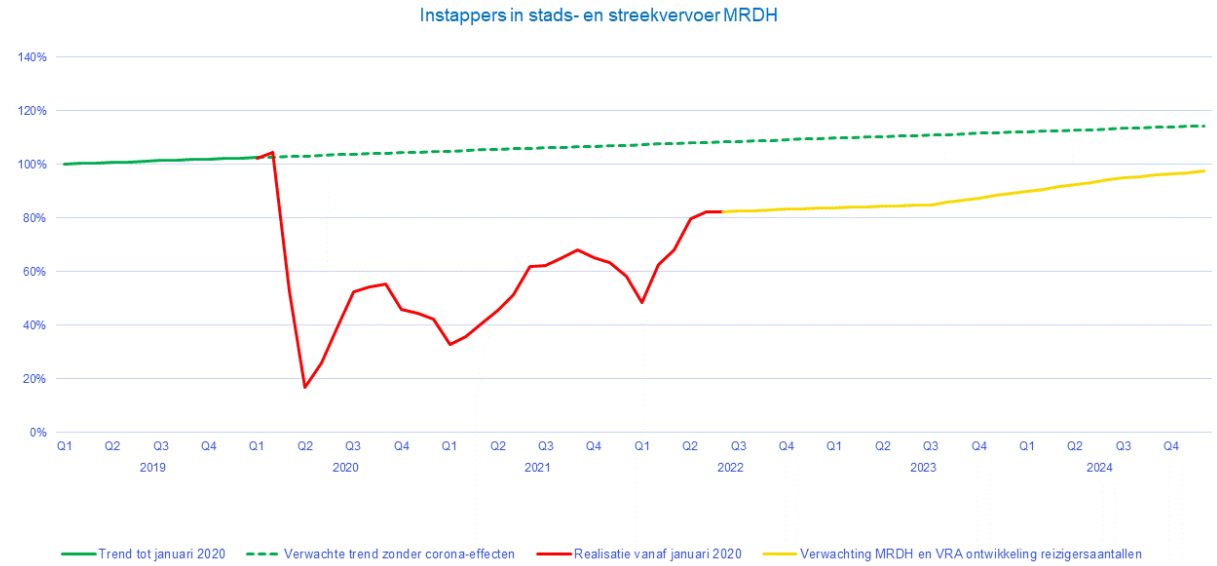
Datum
19 juli 2022

Onderwerp
Transitieprogramma OV en corona

Geachte colleges,

Na onze laatste update van 9 juni informeren wij u hierbij over de actuele stand van zaken wat betreft het Transitieprogramma OV en corona en alle daarmee samenhangende actualiteiten. De afgelopen weken hebben ontwikkelingen rondom een vangnetregeling voor het OV in 2023 (afspraken met het Rijk over rijkssteun) zich in hoog tempo opgevolgd. Met deze brief willen wij u ook graag informeren waar we nu landelijk als OV-sector staan en wat dit voor de OV-concessies in ons gebied en voor de herijkingen van het regionale Transitieprogramma OV en corona betekent.

Actuele stand van zaken
Na een stijging in de eerste maanden van 2022 zien we dat het OV-gebruik zich stabiliseert: zowel in mei als juni bedroeg het aantal OV-gebruikers 82% ten opzichte van dezelfde maand in 2019.



Het personeelstekort blijft onverminderd groot. Om grootschalige ongecontroleerde rituitval te voorkomen, had HTM eerder al afschalingsvoorstellen gedaan (onderdeel van herijking 3A van het Transitieprogramma OV en corona, vastgesteld door de BcVa op 8 juni 2022). RET heeft de vakantiedienstregeling met één week vervroegd, van 11 juli naar 4 juli. Wat betreft de situatie na de zomervakantie houden de vervoerbedrijven de ontwikkelingen goed in het oog, zowel wat betreft de reizigersaantallen als wat betreft de beschikbaarheid van het personeel.
De metropoolregio is overigens niet uniek wat betreft de stagnatie van het OV-gebruik en de beperkte beschikbaarheid van het personeel bij de vervoerbedrijven; dit zijn landelijke ontwikkelingen die ook in veel andere regio's in Nederland spelen.

Het Rijk, de OV-bedrijven en Decentrale Overheden (DO's) hebben in het Nationaal OV-Beraad (NOVB) van 8 juli jl. uiteindelijk geen overeenstemming weten te bereiken over een pakket aan maatregelen om dreigende verschralingen in het OV in 2023 om te buigen naar een groeiperspectief. Naar onze stellige overtuiging als DO's (MRDH, Vervoerregio Amsterdam en de 12 provincies) waren de voorliggende voorstellen van het Rijk onvoldoende. De omvang van de rijksgarantstelling was beperkt (maximaal 150 miljoen in plaats van de maximaal benodigde 500 miljoen) maar daarbovenop en vooral stonden en staan de door het Rijk gekozen doelstellingen en gestelde voorwaarden haaks op het streven naar herstel van het OV richting het voorzieningenniveau van 2019.

Na grondige bestudering kwamen wij als gezamenlijke DO's op 7 juli jl. tot de conclusie dat het nieuwe Kabinetsvoorstel de komende jaren het OV niet kan redden van verschraling laat staan de sector helpt om de komende jaren terug te groeien naar het niveau van 2019. Bovendien legt het voorstel ook in 2023 nog een deken over de doorontwikkeling van de OV-markt, omdat het Kabinet extra reizigersopbrengsten volledig mindert op de vangnetbijdrage. Terwijl deze ontwikkeling juist in deze periode van herstel en doorgroei in verband met bereikbaarheidsopgaven maar ook voor de woonopgave en de klimaat- en energietransitie noodzakelijk is.

Toen I&W in het NOVB van 8 juli jl. geen ruimte gaf om via aanpassingen van de gestelde voorwaarden alsnog tot elkaar te komen hebben de gezamenlijke DO's het voorstel in NOVB-verband afgewezen. We zijn oprecht teleurgesteld dat we ondanks de mogelijkheden die er ons inziens nog wel degelijk waren niet tot elkaar gekomen zijn.

Het Rijk heeft na het NOVB wel aangegeven de voorgenomen regeling desondanks toch uit te werken en voor 1 oktober 2022 te publiceren. Voor MRDH betekent dit dat na de zomer een beoordeling moet plaatsvinden van de *uitgewerkte* regeling; daarna kan alsnog bepaald worden of de vangnetregeling voor de MRDH en haar vervoerbedrijven toegevoegde waarde heeft en of het dus wenselijk is dat de MRDH een beroep doet op de door het Rijk opgestelde vangnetregeling.
Voor een uitgebreidere toelichting op het proces wat betreft de gesprekken met het Rijk verwijzen we u naar de bijlage van deze brief.

<u>Betekenis voor het regionaal Transitieprogramma OV en corona MRDH</u>
Het vooralsnog ontbreken van een vangnetregeling voor 2023 heeft geen gevolgen voor het proces dat is ingezet met de herijkingen van het regionaal Transitieprogramma, en waarover wij u hebben geïnformeerd op 9 juni 2022. Immers, bij dit proces is reeds rekening gehouden met het 'worst case scenario' dat er geen sprake zou zijn van aanvullende rijkssteun.
Dat betekent dat in het najaar 2022 herijkingsvoorstellen gedaan zullen worden voor de overbruggingsjaren 2023 en 2024, inclusief voorstellen wat betreft het al dan niet verlengen van eerder genomen tijdelijke maatregelen uit het Transitieprogramma OV en corona. Deze herijkingsvoorstellen zullen tevens de (eventuele) vervoerkundige wijzigingsvoorstellen voor de

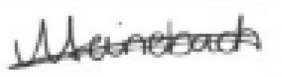
dienstregeling 2023 bevatten en daarmee de reguliere vervoerplanprocedure vervangen. Ten opzichte van de op 9 juni gecommuniceerde besluitvormingsdatum vindt één wijziging plaats. Om vervoerbedrijven en (nieuwe) regiobestuurders meer gelegenheid te geven voor zorgvuldige voorbereiding en besluitvorming, zullen de herijkingsvoorstellen op/rond 15 september 2022 openbaar gemaakt en verzonden worden naar de leden van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit, de Adviescommissie Vervoersautoriteit en de consumentenorganisatie. Op/rond 5 oktober 2022 zal besluitvorming plaatsvinden in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit. Deze herijkingsvoorstellen zullen gebaseerd zijn op:

- De meest actuele inzichten wat betreft (verwachte) reizigersaantallen en -opbrengsten;
- De meest actuele ontwikkelingen wat betreft het beschikbare personeel bij vervoerbedrijven;
- De beoordeling van de uitgewerkte vangnetregeling van het Rijk en de meerwaarde van deze regeling voor MRDH en haar vervoerbedrijven.

De wethouders Verkeer en Vervoer zijn in de periode tussen 15 september en 5 oktober in de gelegenheid om zorg te dragen voor de afstemming binnen de eigen gemeenten.

Met vriendelijke groet,

Namens de bestuurscommissie Vervoersautoriteit MRDH,

b/a 

J.W. Immerzeel
adjunct secretaris

Bijlage: Toelichting op overleg met Rijk over vangnetregeling 2023

Het Rijk, de OV-bedrijven en Decentrale Overheden (DO's) hebben in het Nationaal OV-Beraad (NOVB) van 8 juli jl. uiteindelijk geen overeenstemming weten te bereiken over een pakket aan maatregelen om dreigende verschralingen in het OV in 2023 om te buigen naar een groeiperspectief. Naar onze stellige overtuiging als DO's (alle provincies, Metropoolregio Rotterdam Den Haag, Vervoerregio Amsterdam en OV-bureau Groningen Drenthe) waren de voorliggende voorstellen van het Rijk onvoldoende. De omvang van de rijksgarantstelling was beperkt (maximaal 150 miljoen in plaats van de maximaal benodigde 500 miljoen) maar daarbovenop en vooral stonden en staan de door het Rijk gekozen doelstellingen en gestelde voorwaarden haaks op het streven naar herstel van het OV richting het voorzieningenniveau van 2019. Komende weken moeten wij nu - ondanks het niet tot stand komen van landelijke afspraken – per concessie de dienstregeling en het OV-aanbod in 2023 op hoofdlijnen bepalen.

Het is buitengewoon spijtig dat we geen overeenstemming konden bereiken over 2023. De afgelopen jaren is intensief en collectief gewerkt aan het overeind houden van het OV als vitale sector. De staatssecretaris kiest nu voor een vangnetregeling, die weliswaar mogelijkheden biedt, maar waarmee veel concessies niet uit de voeten kunnen. Als DO's betreuren we dat, juist omdat we willen blijven zorgen voor een aantrekkelijk regionaal OV met een goede dienstverlening aan de reiziger. Nu en in de toekomst. Nederland staat voor grote uitdagingen op het gebied van bereikbaarheid, woningbouw en verduurzaming. Goed OV is daarbij onmisbaar.

Herstelvraagstuk 2023/2024 na de coronapandemie
Na de uitbraak van corona in maart 2020 werd het OV door het Rijk bestempeld als vitale sector. Het Rijk vroeg de OV-sector om het voorzieningenniveau grotendeels in stand te houden, maar gaf tegelijkertijd een negatief reisadvies en voerde een mondkapjesplicht in. Aangezien hierdoor alle concessies financieel uit evenwicht raakten, zijn er de afgelopen jaren meerdere opvolgende 'beschikbaarheidsafspraken' gemaakt tussen Kabinet, OV-bedrijven en ons als gezamenlijke DO's. Deze NOVB-afspraken betroffen het minimale voorzieningenniveau, de bekostiging daarvan en de gewenste transities in de OV-sector (nog aantrekkelijker OV, spreiding reizigers, verbetering werkklimaat en arbeidsproductiviteit, wendbare concessies etc.).

In totaal zijn in 5 tranches afspraken gemaakt, van maart 2020 tot en met december 2022, dus tot eind van dit jaar. Met de afspraken werd het voorzieningenniveau grotendeels in stand gehouden, landelijk gemiddeld 90% van 2019. Om dat te bekostigen bleven alle DO's hun volledige exploitatiebegroting inzetten. En accepteerden de OV-bedrijven in 2020 verlies en zagen zij in 2021 en 2022 af van rendement. In aanvulling daarop stelde het Rijk zich – onder aftrek van decentrale bijdragen en de reizigersopbrengsten die wel binnen kwamen – garant voor voldoende aanvullende middelen (Beschikbaarheidsvergoeding BVOV). Over de totale periode brengen de decentrale overheden ongeveer 0,5 miljard aan extra bijdragen in, en het Rijk 2,5 miljard (waarvan plm. 1,25 miljard voor NS).

In de loop van 2021 werd duidelijk dat de terugkeer van reizigers in het OV naar het niveau van 2019 tot aan 2025 kan duren. Daarmee zouden de OV-concessie ook in 2023 en 2024 financieel nog niet in balans komen. Om desondanks te voorkomen dat het OV na 2022 alsnog verder zou moeten afschalen, en om het voorzieningenniveau na 2022 weer te kunnen laten teruggroeien richting het niveau van 2019 spraken we begin december 2021 met staatssecretaris Van Weyenberg (I&W) af om ook afspraken voor te bereiden voor 2023 en 2024. Af te ronden in het eerste kwartaal van 2022.

Gezamenlijk transitiepakket OV 2023/2024
Op basis van deze afspraak werd begin dit jaar gezamenlijk in NOVB-verband een passend maatregelenpakket voor 2023 en 2024 ontwikkeld. Het gezamenlijke doel was om het voorzieningenniveau minimaal vergelijkbaar te houden met 2022, en ook om weer mee te groeien met de weer aantrekkende reizigersaantallen richting het voorzieningenniveau van 2019. Die ontwikkeling moest dan ook de basis bieden voor verdere doorgroei de komende jaren. Dit in lijn met het Toekomstbeeld OV2040, en ook in verband met bijdragen die het OV moet leveren aan de grote maatschappelijke opgaven, zoals wonen en verstedelijking, leefomgevingskwaliteit, klimaat en brede welvaart (tegengaan vervoerarmoede).

Om dit doel mogelijk te maken, en OV-bedrijven extra te stimuleren om in te zetten op reizigersherstel, kwamen we tot op het volgende model voor een transitievangnet OV 2023/2024:

- de decentrale overheden trekken hun exploitatiebijdragen ook voor 100% naar 2023 en 2024 door (net als in 2020, 2021 en 2022);
- het Rijk garandeert een transitievangnet, tot september 2024. Daarbij verlaagt het Rijk ten opzichte van de huidige systematiek BVOV 2022 haar gegarandeerde bijdrage (referentiejaar 2019, geïndexeerd), maar hoeven de concessiehouders (c.q. opbrengstverantwoordelijke overheden) een substantieel deel van hun reizigersopbrengsten niet van die bijdrage af te trekken. Tevens dragen concessiehouders weer kostenrisico's (conform het publiek-private stelsel van de Wet personenvervoer 2000).

Bij dit pakket werd tevens een aantal eerder gemaakte transitie-afspraken geactualiseerd en uitgebouwd. Het pakket zou in 2023 van de DO's opnieuw ruim 50 miljoen aan extra bijdragen vragen, en zou bij nog echt tegenvallende reizigersopbrengsten van het Rijk een garantiebijdrage van ongeveer 500 miljoen vragen (ongeveer 250 miljoen NS en 250 miljoen decentraal).

Terugtrekkend Kabinet
Eind maart maakte het Kabinet echter een terugtrekkende beweging rond de pandemie. Staatssecretaris Heijnen gaf in lijn daarmee in het NOVB van 14 april 2022 aan dat het Kabinet de lopende afspraken (die zijn toegesneden op een pandemie-situatie, maar niet op een daarop volgende transitie- en herstelfase) wilde doortrekken tot heel 2022. Maar geen verdere transitie-afspraken meer wilde maken voor 2023 en 2024. De reizigersprognoses voor 2023 van het Kennis instituut Mobiliteit (KiM) rechtvaardigden dit besluit volgens het Kabinet ook.

Dit besluit is door de gezamenlijke DO's besproken in de zogeheten BACM+ van 16 april 2022. Besloten werd het aanbod voor 2022 toch te accepteren, maar ook om zowel via een lobby-traject als via nader overleg met I&W alsnog te proberen tot afspraken voor 2023 en 2024 te komen. De DO's zagen zich vanwege de nu dreigende tekorten en de noodzaak om deze zomer keuzen te maken over het OV-aanbod in 2023 verder genoodzaakt om alvast vervoerplannen voor 2023 voor te bereiden zonder afspraken in NOVB-verband. Verdere verschraling is daarbij aan de orde, het voorzieningenniveau van 2019 raakt steeds verder uit beeld.

Toch een Kabinetsvoorstel voor een transitievangnet 2023
In mei en juni leidde dit Kabinetsbesluit tot groeiende maatschappelijke weerstand. Naast de DO's en de OV-bedrijven wendden ook organisaties van reizigers, werknemers, milieubelangen en studenten en veel gemeentelijke vertegenwoordigers zich onder de noemer '#methetOV' direct of via de media tot Kabinet en Tweede Kamer om verdere verslechtering van OV-aanbod te voorkomen.

Uiteindelijk kwam het Kabinet mede door de maatschappelijke en politieke aandacht en een herbezinning op de onzekerheden rond de KiM-prognoses eind juni tot een bijstelling van haar koers. Staatssecretaris Heijnen toonde zich alsnog bereid tot afspraken over een transitievangnet 2023. Dat was een belangrijke stap waarvoor wij grote waardering hadden, en op basis waarvan de besprekingen in NOVB-verband werden hervat.

In die besprekingen werd echter duidelijk dat I&W er niet voor koos om alsnog haar bijdrage in het eerder gezamenlijke ontwikkelde maatregelenpakket in te vullen. In plaats daarvan werd een nieuw voorstel aan het NOVB voorgelegd, vanuit een aangepaste doelstelling. Niet langer koerst het Kabinet als doelstelling van het gezamenlijk maatregelenpakket op behoud van het bestaande voorzieningenniveau en stimulansen om terug te groeien naar het niveau van 2019. In plaats daarvan kiest het Kabinet als uitgangspunt: 'aanbod volgt reizigersvraag'. Dit betekent echter bij toepassing van het meest waarschijnlijke groeiscenario in 2023 en 2024 een verder verschraald OV-aanbod met risico op een neerwaartse spiraal de volgende jaren.

Het door I&W voorgestane 'Transitievangnet 2023' volgt grotendeels de systematiek van de huidige BVOV22. Daarbij zijn voorwaarden dat de overheden hun bijdragen 100% doorzetten, dat alle reizigersopbrengsten die in 2023 worden gerealiseerd in mindering worden gebracht op de vangnetbijdragen en dat OV-bedrijven geen rendement mogen maken. Echter ten opzichte van 2022 wordt ook een aantal aanpassingen doorgevoerd:

- De eenmalige rijksgarantiebijdrage voor 2023 bedraagt maximaal € 150 miljoen voor de hele OV-sector, waar de DO's en OV-bedrijven eerder hadden aangegeven een garantstelling van maximaal 500 miljoen nodig te hebben (NS 250, decentraal 250).
- Van deze 150 miljoen komt ongeveer 100 miljoen beschikbaar voor decentrale concessies, waarbij het Rijk van concessieverleners en concessiehouders vraagt om een aanvullende 50 miljoen extra vangnetbijdrage (verhouding 2/3e -1/3e per concessie). Dit kan een financiële bijdrage zijn, maar het kunnen ook concessiemaatregelen zijn, bijvoorbeeld via de dienstregeling of via tariefmaatregelen.
- Het berekende bedrag per concessie is een maximum, berekend op (geïndexeerd) 82% reizigersopbrengsten ten opzichte van 2019. Mocht een concessie dit percentage in 2023 niet realiseren dan is dat voor risico van de DO's. Bij een nieuwe coronagolf worden overigens aanvullende maatregelen door het Kabinet overwogen.

Geen afspraken, maar Kabinet zet regeling wel open
Na grondige bestudering kwamen wij als gezamenlijke DO's op 7 juli jl. tot de conclusie dat het nieuwe Kabinetsvoorstel de komende jaren het OV niet kan redden van verschraling laat staan de sector helpt om de komende jaren terug te groeien naar het niveau van 2019. Bovendien legt het voorstel ook in 2023 nog een deken over de doorontwikkeling van de OV-markt, omdat het Kabinet extra reizigersopbrengsten volledig mindert op de vangnetbijdrage. Terwijl deze ontwikkeling juist in deze periode van herstel en doorgroei in verband met bereikbaarheidsopgaven maar ook voor de woonopgave en de klimaat- en energietransitie noodzakelijk is.

Toen I&W in het NOVB van 8 juli jl. geen ruimte gaf om via aanpassingen van de gestelde voorwaarden alsnog tot elkaar te komen hebben de gezamenlijke DO's bij monde van onze NOVB-vertegenwoordigers gedeputeerde Fleur Gräper (Groningen) en VRA-voorzitter Melanie van der Horst het voorstel in NOVB-verband afgewezen. We zijn oprecht teleurgesteld dat we ondanks de mogelijkheden die er ons inziens nog wel degelijk waren niet tot elkaar gekomen zijn.

Overigens vervalt daarmee nu het geheel aan transitie-afspraken zoals dat begin dit jaar voor 2023 was voorbereid. Beoogde bijdragen en toezeggingen daarin van DO's, zoals het volledig

doorzetten van meerjarig begrote exploitatiesubsidies, een voorzieningenniveau 2023 dat minimaal vergelijkbaar is met 2022 en dat meegroeit met de reizigersontwikkeling, het volledig rookvrij maken van het hele OV, en versnelde besluitvorming over het bestuursakkoord toegankelijkheid zijn hiermee niet omgezet in harde landelijke afspraken die ons als DO's ook binden.

Het Rijk heeft na het NOVB wel aangegeven de voorgenomen regeling desondanks toch uit te werken en voor 1 oktober 2022 te publiceren. Hiermee komt in beginsel voor decentrale OV-concessies alsnog zo'n 100 miljoen aan garantiemiddelen beschikbaar. Mits aan de voorwaarden wordt voldaan kan dus vanaf 1 oktober 2022 voor een OV-concessie een vangnetbijdrage 2023 worden aangevraagd. Omdat elke OV-concessie in Nederland uniek is, is dat een keuze die wij nu per concessie kunnen en moeten maken, met het oog de vervoerplannen 2023 en vervolgperspectieven. We hopen overigens van harte dat ons pleidooi voor betere voorwaarden bij de nadere uitwerking van het transitievangnet alsnog mee genomen wordt, en blijven uiteraard ook bereid tot nadere gesprekken daarover.
Voor MRDH betekent dit dat na de zomer een beoordeling moet plaatsvinden van de uitgewerkte regeling; daarna kan bepaald worden of de vangnetregeling voor de MRDH en haar vervoerbedrijven toegevoegde waarde heeft en of het dus wenselijk is dat de MRDH een beroep doet op de door het Rijk opgestelde vangnetregeling.

Tenslotte
Wij hebben sinds de OV-decentralisaties aan het begin van deze eeuw in heel Nederland een goed, reizigersvriendelijk en op veel plaatsen hoogwaardig OV-systeem opgebouwd. Velen gaven de afgelopen maanden steun aan het de noodzaak om dit systeem in 2023 in stand te houden en weer een groeiperspectief te geven richting het niveau van 2019. Daarvoor willen wij alle betrokkenen danken. We moeten nu roeien met de riemen die we hebben, maar blijven met alle betrokken partijen zoeken naar het wenkende lange termijn perspectief waarin het OV een cruciale bijdrage levert aan de bereikbaarheidswensen van reizigers en de grote maatschappelijke vraagstukken. Dat zijn wij aan alle reizigers en de samenleving als geheel verplicht!

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Westersingel 12
Postbus 21012
3001 AA Rotterdam

Telefoon 088 5445 100

E-mail: informatie@mrdh.nl
Internet: www.mrdh.nl

Bankrekeningnummer:
NL96 BNGH 0285 1651 43

KvK nummer:62288024

BESTUURSBERICHT

Aan	BcVa	**CC**	M.J. Rosier	**Datum**	9 augustus 2022
Van	J.W. Immerzeel	**Onderwerp**	Slechts beperkte opschaling zomerdienstregeling RET, HTM en EBS per 22 augustus 2022 **ONDER EMBARGO TOT 12 AUGUSTUS**		

Geachte leden van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit MRDH,

Onder embargo tot vrijdag 12 augustus, het moment dat EBS, HTM en RET met de communicatie naar de reizigers starten, stuur ik u onderstaand bericht.

Hierbij informeer ik u dat EBS, HTM en RET mij hebben laten weten dat zij door personeelstekorten, op maandag 22 augustus niet (volledig) kunnen opschalen van de zomerdienstregeling naar de reguliere dienstregeling. Een opeenstapeling van oorzaken is daar debet aan. De vervoerders geven aan dat dit komt door ziekteverzuim, inhaalzorg, beperkte instroom van nieuwe medewerkers, verlof (moet wettelijk verleend worden) maar ook de introductie van een nieuwe regeling waarbij medewerkers maximaal 2 jaar eerder met pensioen mogen. Het personeelstekort is een zorgelijke situatie in de OV-sector, maar helaas geldt dit voor meerdere sectoren op de arbeidsmarkt.

Al langere tijd proberen onze OV-bedrijven uit alle macht de dienstregeling te blijven rijden door inhuur van externe medewerkers en inzet van kantoorpersoneel. Door de algemene krapte op de arbeidsmarkt is de inhuur van extra personeel steeds lastiger. Tegelijkertijd kent de bereidheid en mogelijkheid van het personeel om extra diensten te rijden in de praktijk ook zijn grenzen.

Om een voor de reiziger betrouwbare dienstregeling te kunnen uitvoeren heb ik ingestemd met de in de bijlage bij dit bericht gevoegde dienstregelingsvoorstellen van RET, HTM en EBS. De vervoerders communiceren de aangepaste dienstregeling via alle reguliere kanalen. Ik heb daarbij extra aandacht voor de communicatie richting de reizigers gevraagd.

Ik heb de vervoerders gevraagd om, indien mogelijk, zo snel als ze kunnen weer op te schalen naar de reguliere dienstregeling. U zult periodiek geïnformeerd worden over de stand van zaken.

Indien u vragen heeft naar aanleiding van dit bericht, dan kunt u zich richten tot Bart Nijhof, Adjunct Manager Openbaar Vervoer (b.nijhof@mrdh.nl).

Met vriendelijke groeten,

Jan Willem Immerzeel,
wnd. Secretaris - Algemeen Directeur.

<u>Bijlage</u>: Beperkte opschaling HTM, RET en EBS ten opzichte van zomerdienst per 22 augustus 2022

HTM Tram en Bus:
HTM zal per 22 augustus een dienstregeling rijden die gelijk is aan de dienstregeling die voor de zomerperiode reed. HTM monitort voortdurend of het handhaven van deze dienstregeling nog mogelijk is. Wanneer dat niet meer het geval is, dan treedt er een nooddienstregeling in werking. Indien het noodzakelijk is om met de nooddienstregeling te starten, dan ziet deze er als volgt uit:

<u>HTM nooddienstregeling Tram (alleen indien noodzakelijk):</u>
HTM stelt een nooddienstregeling voor met grosso modo lagere frequenties dan de normale winterdienstregeling op de tramlijnen.

- Maandag t/m vrijdag. Daar waar op sommige lijnen de frequentie onder de minimale frequentie uit de concessie duikt, worden er desondanks geen capaciteitsproblemen verwacht met uitzondering van de brede spitsen.

In de brede spitsen zijn er mogelijk wel capaciteitsproblemen te verwachten. HTM heeft daarom een scenario uitgewerkt waarbij, afhankelijk van de beschikbaarheid van personeel, op een aantal lijnen versterkingsritten uit de dienstregeling kunnen worden gehaald of weer teruggezet kunnen worden en er stapsgewijs afgeschaald kan worden.

- Zaterdag en zondag. Daar waar op sommige lijnen de frequentie onder de minimale frequentie uit de concessie duikt, worden desondanks geen capaciteitsproblemen verwacht.

<u>HTM nooddienstregeling Bus (alleen indien noodzakelijk):</u>
HTM stelt een nooddienstregeling voor met grosso modo lagere frequenties dan de normale winterdienstregeling op de buslijnen.

- Maandag t/m vrijdag. Daar waar op sommige lijnen de frequentie onder de minimale frequentie uit de concessie duikt, worden desondanks geen capaciteitsproblemen verwacht.

In de brede spitsen zijn er mogelijk wel capaciteitsproblemen te verwachten. HTM heeft daarom op een aantal lijnen versterkingsritten toegevoegd.

- Zaterdag en zondag. Daar waar op sommige lijnen de frequentie onder de minimale frequentie uit de concessie duikt worden desondanks geen capaciteitsproblemen verwacht.

RET Metro:
De normale winterdienstregeling wordt op 22 augustus ingevoerd. Vanaf 26 augustus gaat op vrijdag en zaterdag de Weekendmetro rijden.

RET Tram en Bus:
Er wordt een alternatieve dienstregeling gereden die bestaat uit een mix van zomer - en winterdienstregeling. Dit varieert per lijn. De focus ligt op het bieden van voldoende capaciteit. De Bob-bus kan met ingang van 22 augustus nog niet rijden. Het vervoer op de dag krijgt prioriteit.

In de brief over herijking vervoerplan 2022 van 11 mei (BcVa 8 juni 2022 heeft RET aangegeven dat de (6)68 zal worden opgeschaald met enkele extra ritten, afgestemd op verwachte extra vraag en passend binnen de huidige samenwerkingsovereenkomst.
Inmiddels heeft RET contact gehad met de betreffende scholen. Op basis van die gesprekken is geconcludeerd dat er geen extra vraag wordt verwacht en dat daarmee de opschaling met enkele extra ritten vooralsnog overbodig is. RET blijft de situatie monitoren want binnen de samenwerkingsovereenkomst blijft er de ruimte om op te schalen tot het pré-Corona OV-gebruik aldaar, mocht dit nodig zijn.

EBS concessie Bus Voorne Putten – Rozenburg:
De vakantiedienstregeling wordt gecontinueerd maar wel met versterking op lijn 105 zodat scholieren tussen Rozenburg en Hellevoetsluis een goede busverbinding houden. Er worden geen capaciteitsproblemen verwacht.

EBS geeft aan dat naar verwachting (maar nog niet zeker) de normale dienstregeling weer in oktober 2022 gestart kan worden.

EBS concessie Bus Haaglanden Streek:
De normale winterdienstregeling wordt op 22 augustus ingevoerd.

Gertjan Nijsink

Van: Esther Westerbeek
Verzonden: woensdag 31 augustus 2022 09:58
Onderwerp: MRDH: Bestuursbericht 'Aanpassingen dienstregeling HTM Tram per 12 september en 10 oktober' (embargo tot communicatie HTM 1 sept start)
Bijlagen: Bestuursbericht beperkte opschaling zomerdienstregeling per 22 augustus 2022.pdf

Namens Marc Rosier stuur ik u onderstaand bericht. Dit bericht is in afschrift verzonden aan de leden van het AoVa.

Geachte leden van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit MRDH,

Onder embargo, tot het moment dat HTM start met de communicatie naar haar reizigers op donderdag 1 september, stuur ik u onderstaand bericht.

In het bestuursbericht van 9 augustus, zie bijlage als herinnering, is al aangegeven dat HTM Tram op 22 augustus nog kon starten met de normale dienstregeling, maar dat HTM al wel een nooddienstregeling heeft klaarliggen voor het geval dat ook zij de dienstregeling niet meer konden rijden. De instemming van MRDH hiervoor was al verleend om zodoende de reiziger een betrouwbare dienstregeling te kunnen bieden. HTM heeft MRDH helaas onlangs moeten melden dat ook zij nu in de problemen is geraakt door, voornamelijk, het hoge verzuim.

Per 12 september wordt de dienstregeling op tram 34 aangepast; er worden 12 ritten minder gereden op tram 34 dan op dit moment het geval is.
Door HTM wordt ingeschat dat het op sommige ritten van tramlijn 3 met name tussen in beide spitsen tussen Den Haag Centraal en De Savornin Lohmanplein wel druk kan worden, maar dat hoogstwaarschijnlijk elke reiziger wel vervoerd kan worden.

Per 10 oktober wordt er opnieuw een wijziging op tram 34 doorgevoerd waardoor er enkele ritten op een ander moment gaan rijden. Tevens daalt het aantal ritten op tram 34 nog met zes ten opzichte van het aantal ritten per 12 september, maar gaat HTM wel op de momenten rijden dat tram 3 de ondersteuning van tram 34 het hardste nodig heeft om de hierboven geschetste mogelijke drukte beter op te vangen.

Per 10 oktober zal er ook op 3 andere tramlijnen een afschaling plaatsvinden. Nodig vanwege het hoge verzuim, maar ook vanwege meerdere werkzaamheden in de stad waardoor meer trambestuurders nodig zijn dan normaal. Tramlijnen 1, 6 en 12 gaan rijden conform de nooddienstregeling. Hieronder staat weergegeven wat de frequentiewijzigingen zijn:

Tram 1:
Op werkdagen tijdens de spitsen en dal van 6 naar 5 keer per uur, en in de avond (na 21.00u) van 4 naar 3 keer per uur.
Op zaterdag overdag van 6 naar 5 keer per uur, en in de avond (na 21.00u) van 4 naar 3 keer per uur.
Op zondag in de ochtend (voor 10.00u) en avond (na 21.00u) van 4 naar 3x/u en overdag van 6 naar 5 keer per uur.

Tram 6:
Op werkdagen tijdens de spitsen en dal van 6 naar 5 keer per uur.
Op zaterdag overdag van 7 naar 6 keer per uur, en in de avond (na 21.00u) van 4 naar 3 keer per uur.
Op zondag in de ochtend (voor 10.00u) en avond (na 21.00u) van 5 naar 4x/u en overdag van 6 naar 5 keer per uur.

Tram 12:
Op werkdagen tijdens de spitsen van 5 naar 4 keer per uur.

HTM communiceert de aangepaste dienstregeling via alle reguliere kanalen.
Ik heb daarbij extra aandacht voor de communicatie richting de reizigers gevraagd.

Ik heb HTM gevraagd om, indien mogelijk, zo snel als ze kunnen weer op te schalen naar de reguliere dienstregeling.

U zult periodiek geïnformeerd worden over de stand van zaken.
Indien u vragen heeft naar aanleiding van dit bericht, dan kunt u zich richten tot mij.

Met vriendelijke groeten,

Marc Rosier
Manager Openbaar Vervoer



Transitie OV 2023

HTM | kom verder!

Inhoudsopgave

- Samenvatting
- Financiële opgave 2023
- Uitgangspunten
- Continuering bestaande maatregelen voor 2023
- Voorstel voor 2023
- Overzicht maatregelen en opgave (financieel)
- Afgewezen maatregelen
- Risico’s
- Bijlagen

HTM | kom verder!

Samenvatting

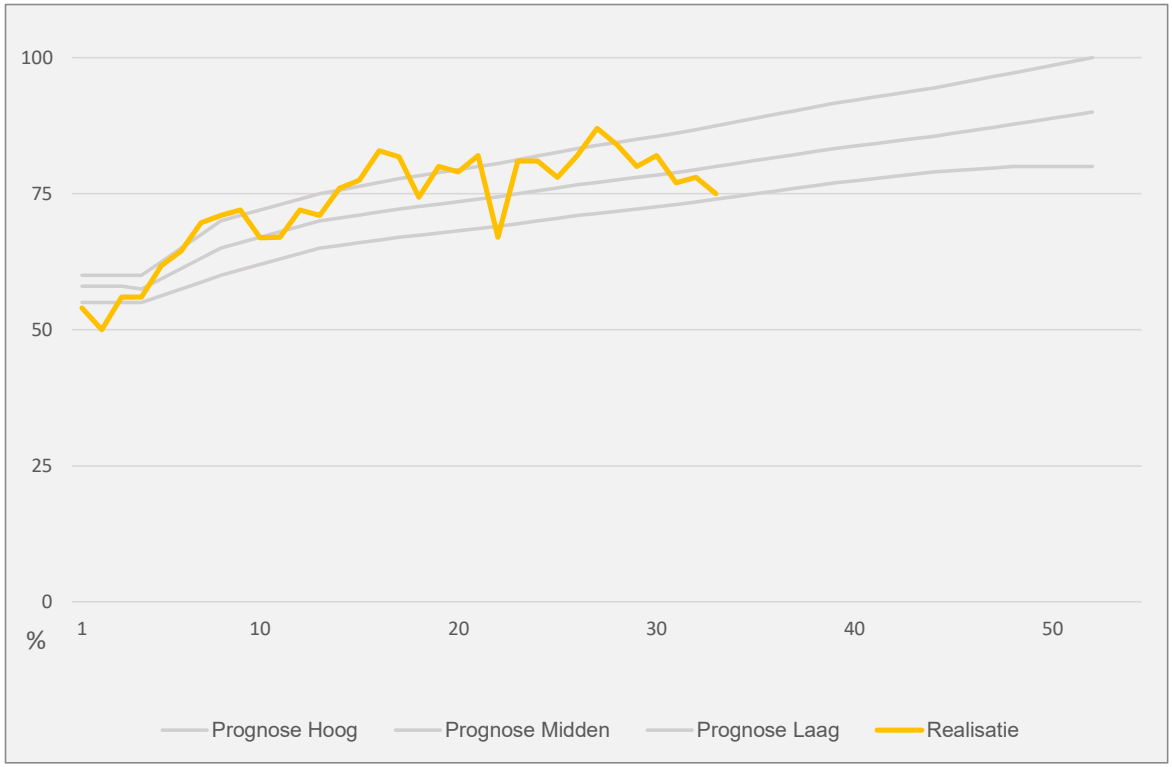
De reiziger zal in 2023 nog onvoldoende zijn teruggekeerd en daarom zijn maatregelen nodig. HTM stelt voor reeds bestaande maatregelen te continueren en gebruik te maken van eerder doorgeschoven aanvullende subsidies, naast een aantal kleinere maatregelen. Het overslaan van haltes, zo heeft onderzoek uitgewezen heeft niet geleid tot reizigersverlies.

Om dit mogelijk te maken is aanpassing nodig van de huidige afspraken in de concessie zodat dat geen onnodige budgetdruk oplevert bij MRDH en HTM. Dat is tevens nodig om investeringen voor de langere termijn te waarborgen, waarvoor op korte termijn ook financieringsbehoefte ontstaat.

HTM hanteert een midden scenario voor de reizigersopbrengsten 2022 tot en met 2025

	mln €
Opbrengsten 2019	122.5
Prijspeil van 2019 naar 2023	15.6
Referentie 2019	138.0

Scenario Midden Uitgangspunten	2023	2024	2025
Terugkeer reizigers eind jaar tov 2019	93%	96%	100%
Autonome groei	2%	2%	2%
Herstelgroei per jaar	1.3%	1.3%	1.3%
Effect OV Betalen in mln €	-1.4	-1.8	-2.3
Effect extra bijdrage SOV in mln €	1.4	-	-
Opbrengsten (pp 2023) in mln €	**131.6**	**133.2**	**136.5**
Opbrengsten tov 2019	95%	96%	99%



Een globale toelichting en beschrijving van de gebruikte uitgangspunten zijn opgenomen in de bijlage.

In deze reeks is geen rekening gehouden met de ingebruikname van Bleizo in juni 2019 en normale autonome groei over 2020-2022. Dat betekent dat het referentiejaar 2019 een te laag opbrengstniveau weergeeft, en dat de opbrengsten zich nog wat extra moeten herstellen.

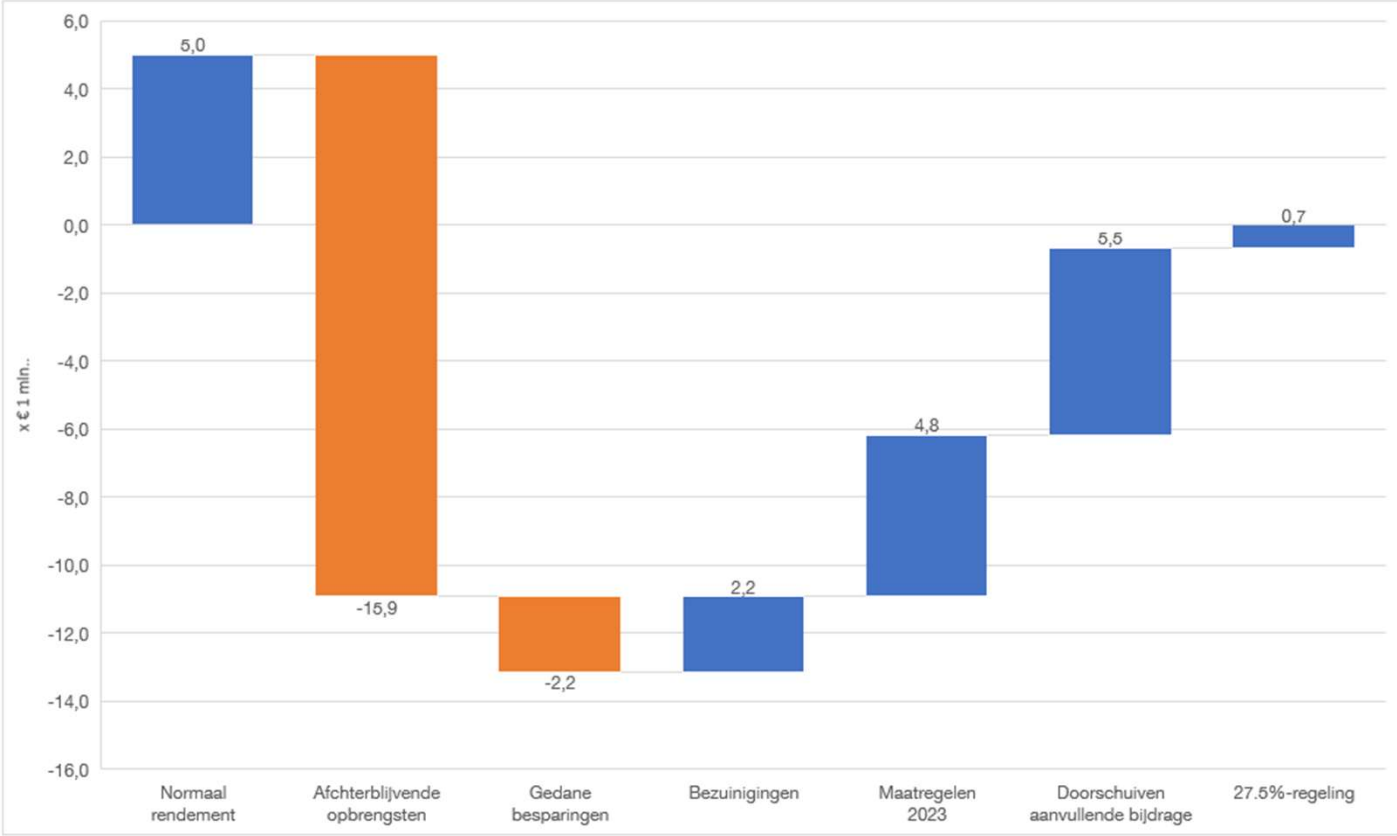
HTM | kom verder!

Op basis van budget 2023 en prognose reizigersopbrengsten zal de opgave uitkomen op €13,1 miljoen in plaats van een positief rendement van €5 miljoen

(x 1 miljoen, pp 2023	2023			2024		
	Rail	*Bus*	*Totaal*	*Rail*	*Bus*	*Totaal*
Kostenniveau budget 2023	101,5	45,0	146,6	101,5	45,0	146,6
Bijdrage 20 avenio	1,0		1,0	1,0	-	1,0
vpb	0,5	0,1	0,6	0,5	0,1	0,6
Subtotaal kosten	*103,0*	*45,2*	*148,1*	*103,0*	*45,2*	*148,1*
Bijdrage MRDH	-13,4	19,1	5,7	-13,4	19,1	5,7
Directe reizigersopbrengsten	91,0	16,7	107,7	93,4	17,1	110,5
SOV	21,8	2,0	23,8	20,8	1,9	22,7
Subtotaal opbrengsten	*99,3*	*37,9*	*137,2*	*100,7*	*38,2*	*138,9*
Resultaat Budget	**-3,6**	**-7,3**	**-10,9**	**-2,3**	**-7,0**	**-9,3**
Continueren besparingen uit 2021-2022			-2,2			-2,2
Financële uitdaging			**-13,1**			**-11,5**

HTM | kom verder!

Financiële opgave HTM 2023



- Oorzaak: achterblijvende reizigersopbrengsten 93% tov 2019
- Hierdoor een dreigend tekort van € 13,1 mln. in plaats van positief resultaat van € 5 mln. Opgave van € 18,1 mln.
- Bijkomend: stijgende kosten (personeel, energie)

Financiering NST-2 voertuigen, verbouwing Harstenhoekplein en GAVI zijn in deze grafiek buiten beschouwing gelaten, maar wel essentieel onderdeel van opgave komende periode.

HTM | kom verder!

De uitgangspunten van het HTM voorstel zijn gebaseerd op tijdelijk achterblijvende reizigers, krapte op de arbeidsmarkt en noodzakelijke investeringen blijven doen.

- Lijnvoering blijft in stand, eerste rit en laatste rit blijven in stand.
- OV zal in 2025 weer op peil zijn, en een wezenlijke bijdrage leveren aan leefbaarheid van de omgeving, met de aankomende verdichting een wezenlijke opgave. Voor 2025 en 2026 is er een aanzienlijke investeringsopgave in voor zowel tram als bus.
- Het op peil houden en groeien van de formatie is veel ingewikkeldere opgave geworden sinds Corona. Het duurt lang. Er is sprake van krapte in personeel en hoge werkdruk.
- HTM heeft meer ruimte nodig om financieel te engineeren dan de concessie nu toelaat.

⇒

- Geen maatregelen die opgave 2025 in gevaar brengen. Dit jaar besluiten over dekking investeringen. Met nieuwe afspraken kan en wil HTM een bijdrage leveren aan de investeringsopgave.
- Geen maatregelen die een dip in werving en/of formatie veroorzaken.
- Er moeten nieuwe afspraken komen rondom de concessie. In ieder geval voor 2023 en 2024, maar liever structureler. Zie slide 15.

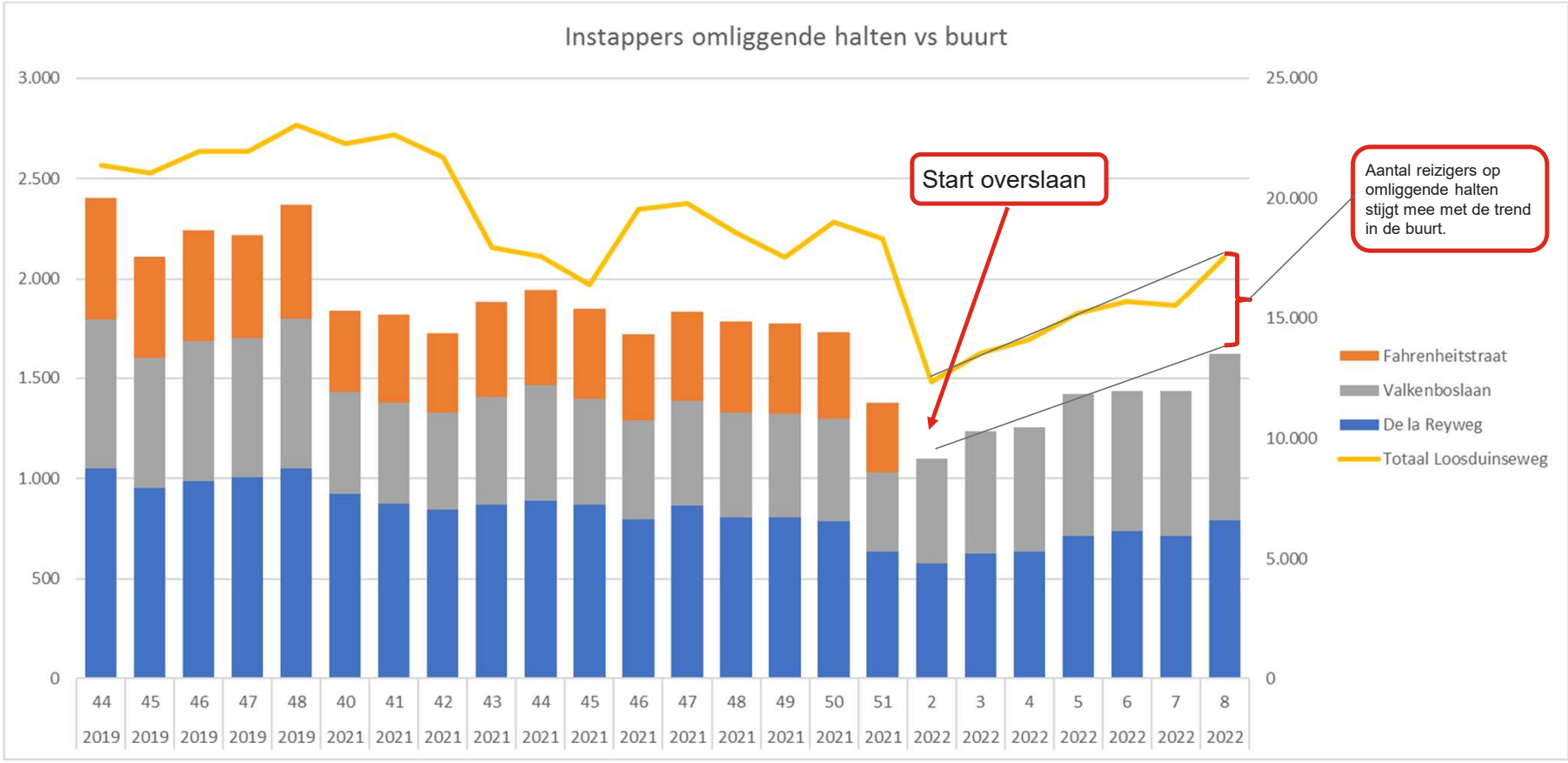
HTM | kom verder!

Overzicht van de verwerkte eerder genomen maatregelen in exploitatie ad € 2,2 mln die HTM doorzet.

Maatregel	**Structureel effect in miljoenen**	
Interne bezuinigingen HTM	1,0	Zonder risico door te zetten
Aanpassing dienstverlening	0,6	Servicewinkel Delft blijft dicht.
Aanpassing dienstregeling	pm	Minder in spits rijden, afgevlakte dienstregeling. Geen nachtnet.
Opheffen haltes (13)	0,5	Analyses laten zien dat dit geen negatieve impact heeft op reizigersaantallen.
Duurzaamheidsmaatregelen	0,1	
Marketingacties	pm	
Totaal	**2,2**	

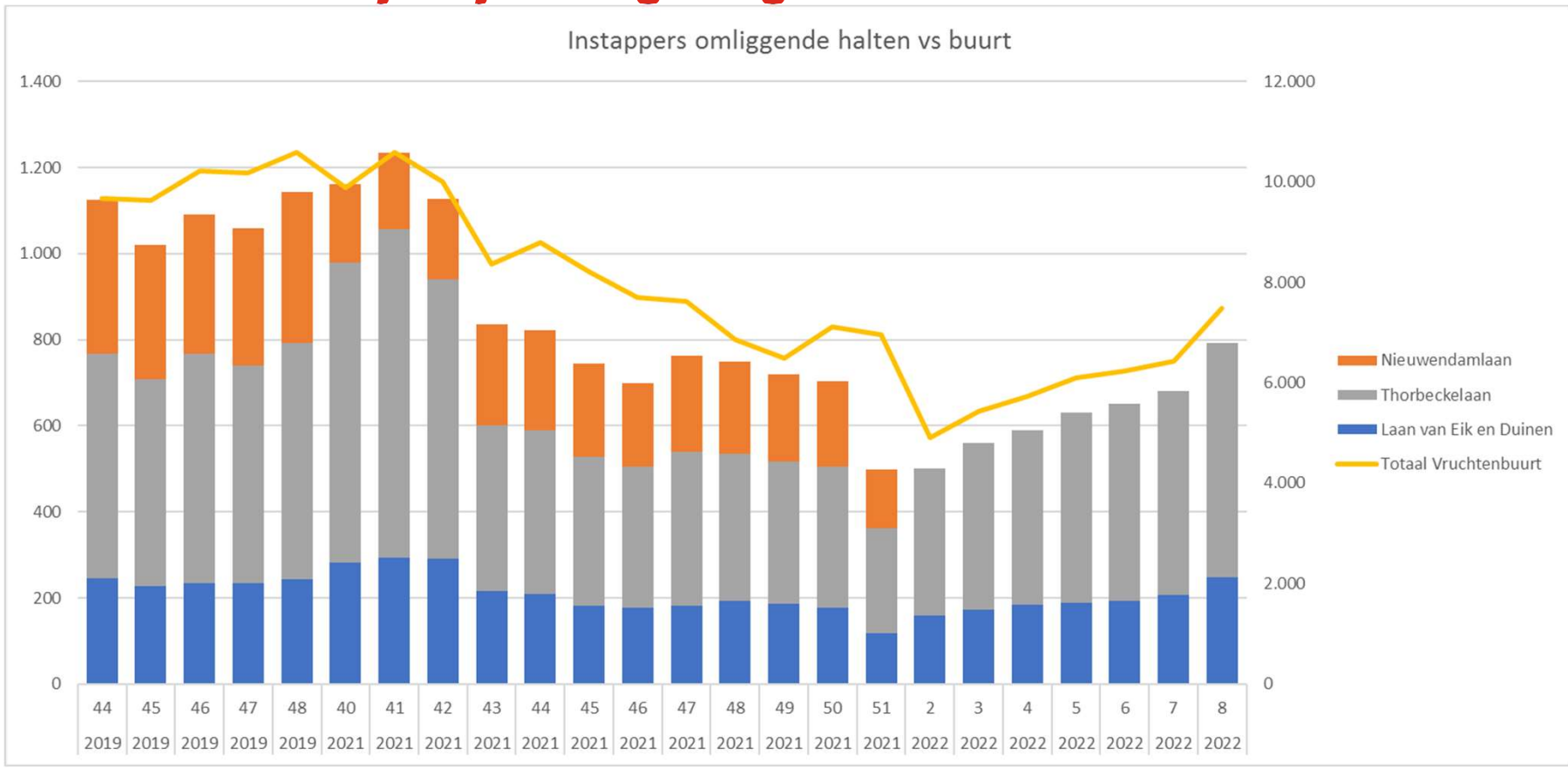
HTM | kom verder!

Instappers voorheen van Fahrenheitstraat maken gebruik van omliggende halten. Er is geen sprake van reizigersverlies.



HTM | kom verder!

Instappers Nieuwendamlaan maken gebruik van omliggende halten. Er is geen sprake van reizigersverlies. Dezelfde conclusies kunnen worden getrokken voor alle tijdelijk overgeslagen halten.



HTM | kom verder!

Voorstel HTM voor 2023 (1)

- HTM ziet voor het 4de jaar op rij af van rendement van € 5 mln.
- De dienstregeling per 22 augustus zetten we voort in 2023 incl. verminderde spitsinzet, met evt. opschaling waar nodig in de tijd (voorwaarde: er blijft voldoende personeel beschikbaar bij HTM)
- Kostenbesparingen doorvoeren binnen HTM (€ 6,7 mln.)
  - € 2,2 mln. uit eerder genomen maatregelen (o.a. overslaan haltes, sluiting winkel)
  - € 1,5 mln. Toekomstbestendig roosteren
  - besparingen Sociale Veiligheid (€ 3,0 mln.) ten gunste van exploitatieresultaat
  - besparingen assets binnen AMP ten gunste van exploitatieresultaat
- Bijdrage van gemeenten voor meerkosten bij omleidingen

  uitvoeren MRDH kadernota zou € 0,25 mln. per jaar moeten opleveren

HTM | kom verder!

Voorstel HTM voor 2023 (2)

- Inzet resterende Aanvullende bijdrage 2021 en 2022 MRDH
  maximaal € 5,5 mln. zal op basis van de huidige prognoses nog beschikbaar zijn voor 2023

- Subsidie volgens de 27.5%-regeling
  dit betreft 27.5% van de gecontinueerde besparingen 2021-2022 en 27.5% van de besparingen op sociale veiligheid. Totaal aan te vragen subsidie volgens de 27.5% regeling om te komen tot een nul resultaat. à €0,7 mln.

- Aanvullende rijkssteun vanuit vangnetregeling indien reizigersinkomsten lager dan 93 %

  omvang afhankelijk van pct. reizigersopbrengsten

HTM | kom verder!

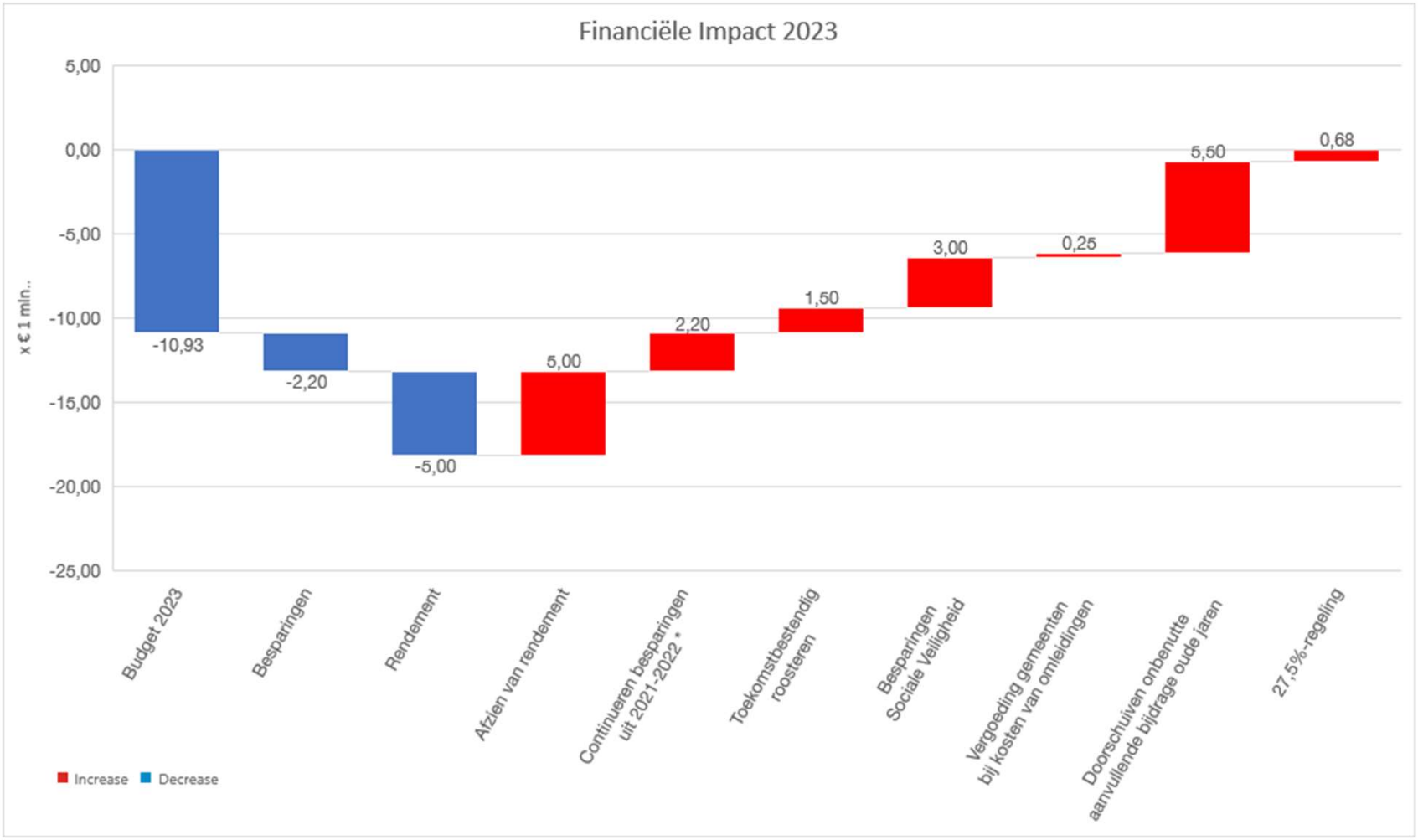
Voorstel HTM voor 2023 (3)
Besparing Sociale Veiligheid ten gunste van exploitatie: continueren huidige maatregelen + aanvullende besparing in 2023 van € 0,5 mln.

KPI's		Concessie eis	2019 t/m q2	2022 t/m q2
Niet betalende reizigers	Rail	6,0%	1,7%	2,3%
	Bus	1,0%	0,8%	0,9%
A- en B-incidenten	Rail	nvt	1.611	1.310
	Bus	nvt	120	216
Klantbeleving SV Algemeen	Rail	7,2	7,7	7,7
	Bus	7,6	7,8	8,3

- De kpi's Sociale Veiligheid vertonen tot op heden geen grote afwijkingen ten opzichte van 2019.
- Het percentage niet betalende reizigers bij Rail wordt nauwlettend gemonitord.
- Verdere afschaling van "menselijk toezicht" is niet gewenst.

Randvoorwaarde: Vervanging verouderde camera's in RandstadRail voertuigen, zoals eerder opgenomen in Transitieprogramma.

Overzicht opgave en maatregelen



HTM | kom verder!

Nieuwe afspraken over concessievoorwaarden

HTM lost 18 mln. coronaproblematiek 2023 op via besparingen die bij MRDH geen extra budgetdruk geven. Dit kan alleen als alle besparingen ten goede komen aan het financiële resultaat van HTM.

Daarnaast is op korte termijn zekerheid nodig rondom financiering van en het aantal te bestellen voertuigen, de verbouwing van remise Harstenhoekplein, nieuwbouw van GAVI en stalling Telexstraat ZE gereed maken. Nieuwe afspraken met betrekking tot de concessies kunnen deze financieringsbehoefte in belangrijke mate ondersteunen. Aanpassing is nodig om de maatregelen uit dit voorstel te kunnen realiseren.

Te wijzigen afspraken zijn:

- Opnieuw bekijken van concessieprijs exploitatie Rail en Bus
- Subsidie sociale veiligheid verlagen ten gunste van concessieprijs, met behoud van inhoudelijke resultaten SV
- Flexibele inzet van rijdend personeel en toezichthouders SV financieel mogelijk maken
- Financieel rendement herijken van Rail incl. beheer & onderhoud en Bus

HTM komt hiervoor met concrete voorstellen in september

HTM | kom verder!

Afgewezen maatregelen

- Geen verdere afschaling OV in 2023:
  geen optie voor HTM, past niet in vervoersvraag en in de verwachte groei na 2023
  kostenverlaging door afschaling kan alleen door minder personeel, dat daarna niet meer terug te halen is.

- Geen vertraging instroom ZE-bussen en nieuwe trams:
  niet meer mogelijk, aanbestedingen lopen en gecommitteerd aan duurzaamheid

- Geen lagere doelstellingen Sociale veiligheid:
  zou gebruik OV minder aantrekkelijk maken en inkomsten verlagen

- Tarieven niet verhogen boven LTI:
  gezien hoge indexatie/ inflatie heeft dit niet de voorkeur (betaalbaarheid OV)

Gebruik Vangnet rijk – MRDH 2023

Vangnet 2023

Verwachte reizigersinkomsten (direct & SOV) HTM in percentage 2023 tov. 2019

pct. reizigersinkomsten		*opgevangen door*
100 - 93 %		de maatregelen uit dit voorstel
93 - 82 %	plus	bijdrage uit Vangnet 2023
< 82 % (bij terugkerende pandemie)	plus	aanvullende bijdrage Rijk/MRDH bovenop Vangnet

HTM | kom verder!

Risico’s

Risico	Impact	Mitigerende maatregel
Lager dan 93% opbrengsten en geen vangnet door Rijksoverheid	Tot 10 miljoen negatief in 2023	Aanvullende subsidie aanvragen bij MRDH. Indien niet mogelijk uitgangspunten heroverwegen. Tarieven verhogen: Bij iedere verhoging van het kilometertarief van ca. 5% zullen de opbrengsten ca. €1M stijgen (gebaseerd op reizigerskilometers 2021).
Structureel achterblijven reizigersaantallen	Jaarlijks tot 15 miljoen	Structureel naar ander bedieningsmodel en veranderende concessie-afspraken.
Nieuwe maatregelen n.a.v. Corona met impact op OV (van mondkapjes tot lockdown)	8-12 miljoen per periode van maatregelen	Rijksoverheid heeft aangegeven dan in te springen. Hoe en in welke mate is onzeker.

Bijlagen

- detaillering continuering maatregelen in dienstverlening.
- toelichting prognose instappers
- uitgangspunten verwachte groei
- impact ZE bussen en NST2

HTM | kom verder!

Detaillering continueren maatregelen in dienstregeling

Maatregelen dienstregeling Rail

- Dienstregeling blijft meer afgevlakt t.o.v. de spitsendienstregeling 2019
  - Behoud tram 34 in plaats van tram 3k en 4k
  - Geen extra spitsversterking tram 2 ter compensatie van lagere capaciteit in de tramtunnel door uitval 3k/4k
  - Minder versterking op (strand)tram 9
  - Minder spitsversterking op tram 6
  - Uitstel introductie spitstram 10; hierdoor ontstaat druk op tramlijn 1 en 16
  - Tram 19 blijft drie keer per uur rijden
- Continueren opheffen halten
  - Monitoring bewijst dat er geen reizigersverlies optreedt.
  - De beoogde rijtijdwinst wordt behaald

Maatregelen dienstregeling Bus

- Nog niet opstarten nachtnet
  - Nachtnet heeft een waardevolle functie in de stad en regio Den Haag, wat pas weer bewezen werd door het goede gebruik tijdens Koningsnacht/The Life I Live
  - Het kost echter relatief veel inzet van personeel, terwijl het als plus op de vaste dienstregeling rijdt
  - Reizigers kunnen alternatieven nemen zoals fiets, taxi's en deelvervoer (maar niet meer het OV)
- Bus 26 rijdt 5 om 5 i.p.v. 6 om 6 en bus 20 rijdt 5 keer per uur i.p.v. 6 keer
- Spitsversterking bus 23 wordt niet hersteld

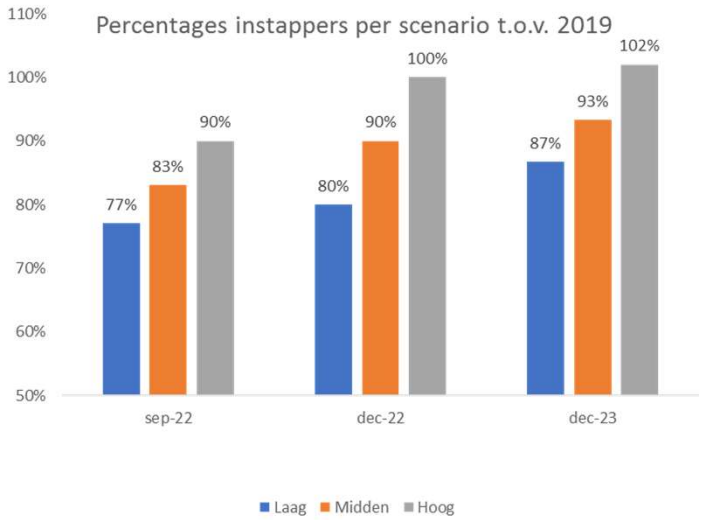
HTM | kom verder!

Toelichting update prognose instappers 2022 - 2025

- Prognose is geactualiseerd met realisatie tot en met maart 2022
- Groei reizigersaantallen in 3 scenario's

Scenario	Percentage eind 2022	Autonome groei per jaar 2023-2025	Herstelgroei per jaar 2023-2025
Laag	80%	2%	4.7%
Midden	90%	2%	1.3%
Hoog	100%	2%	-

  - Door de herstelgroei zijn het aantal reizigers in alle scenario's eind 2025 op het niveau 2019.
  - Te vergelijken met scenario's van KiM (november 2021): basis scenario groei naar 100% en pessimistisch scenario groei naar 85% in december 2022 (rapport kwam uit voor huidige lockdown).



- Impact door mogelijk nieuwe najaarsgolf met lockdown (niet verwerkt in cijfers)
  - Indien er in het najaar wederom strenge overheidsmaatregelen, dan daalt het aantal reizigers met ongeveer 10 procent gedurende 4 maanden, conform effecten Omicron golf
  - In het midden-scenario is het effect van een najaarsgolf ruim 7 miljoen euro in 2023, uitgaande van vergelijkbare effecten op de reizigersaantallen als tijdens de Omicron golf.
- Bij het maken van de prognose gerekend met extra groei van 5% in de zomermaanden doordat reismotief recreatie sneller terugkeert dan woon-werk. Dit lijkt in 2022 geen realiteit te zijn geworden.

HTM | kom verder!

Uitgangspunten verwachte groei vanaf 2023

- Verwachte autonome groei in opbrengsten en reizigers door langere termijn trends en stijging LTI
  - Voor 2023 en verder wordt er een autonome reizigersgroei verwacht van 2% per jaar.
  - Deze groei is conform de strategie van HTM en gebaseerd op de verwachte bevolkingsgroei in Den Haag (bron: PBL en CBS), groei van mobiliteit in Nederland (bron: KiM) en groeiend aandeel van het OV (bron: KiM).
  - Extra opbrengstengroei door stijging LTI: LTI voor 2022 is 2,1%, voor 2023 is deze vooralsnog 7,24%. 2024 en 2025 voorspeld op 2%.

- Studenten en abonnementhouders
  - In 2022 een extra bijdrage aan SOV door verlenging reisrechten van een jaar voor studenten door studievertraging.
  - Deze extra bijdrage zal in 2023 50% zijn van 2022.
  - Er wordt aangenomen dat de SOV gelden worden gecorrigeerd met de LTI.
  - Risico lagere aantallen studenten voor 2022-2023 door invoer studiefinanciering in 2023-2024 is laag, vooraanmeldingen universiteiten voor 2022-2023 al hoger dan vorig jaar en Hoge Scholen zien geen grote afname.
  - Ontwikkelingen abonnementen parallel aan saldo-reizigers.

- Derving door introductie EMV-techniek
  - Door de introductie van EMV wordt een significante derving verwacht. Deze is door het project bepaald op 2,3 mln per jaar in 2025, met ingroei naar dit bedrag vanaf 2022.
  - Dit bedrag is voor de prognose per maand verdeeld over de concessies.

- Zolang Corona beperkt impact heeft op de ziekenhuiszorg zijn, worden er geen maatregelen verwacht met grote impact op het OV

- Impact van inflatie en energiekosten nog niet meegenomen in deze prognose

HTM | kom verder!

Nieuwe trams

- **Aanbesteding voor 50-62 nieuwe trams gestart in mei 2021**
- **Gunning eind 2022**
- **Dan bekend welke leverancier**
- **In 2023 start het ontwerpen van de tram**
- **Naar verwachting 2026 eerste nieuwe, ruime en gelijkvloerse trams**

Remisering - GAVI

- Nota van Uitgangspunten GAVI terrein vastgesteld
- GAVI noodzakelijk om de komst nieuwe trams in 2026 mogelijk te maken
- Ruimte voor circa 40 trams
- Voorontwerp eind 2022 gereed



Remisering - aanpassen

- Remise Scheveningen: sporen en een aantal aanpassingen zijn noodzakelijk
- Remise Lijsterbesstraat: tijdens de verbouw van Scheveningen worden trams hier gestald
- Sporen en een aantal andere aanpassingen zijn daarvoor noodzakelijk



Aanpassingen infrastructuur

- **Uitvoering tram 16 in 2023 afgerond**
- **Start uitvoering tram 6 en resterende onderdelen traject tram 1**
- **Gevolgd door tram 12**

E-bussen

- Aanbesteding voor circa 40 12 meter en 60 18 meter bussen start in september
- Aanpassing busgarage Telexstraat noodzakelijk
- In overleg met MRDH en EBS verhuist EBS naar een nieuw garageterrein in Poeldijk
- Welke oplaadmethode is afhankelijke van het type bus
- Duurzaam en toegankelijk busvervoer





Dashboard tijdelijk opheffen halten

Tactische Vervoersontwikkeling

1-9-2022

HTM | kom verder!

Inhoudsopgave dashboard

- Samenvatting per halte
- Daadwerkelijk bespaarde rijtijd halte Nieuwendamlaan en Fahrenheitstraat*
- Instappers omliggende halten halte Nieuwendamlaan en Fahrenheitstraat*
- Gerealiseerde besparing
- Klanttevredenheid
- Klachten
- Conclusies

* Overige haltes in bijlagen

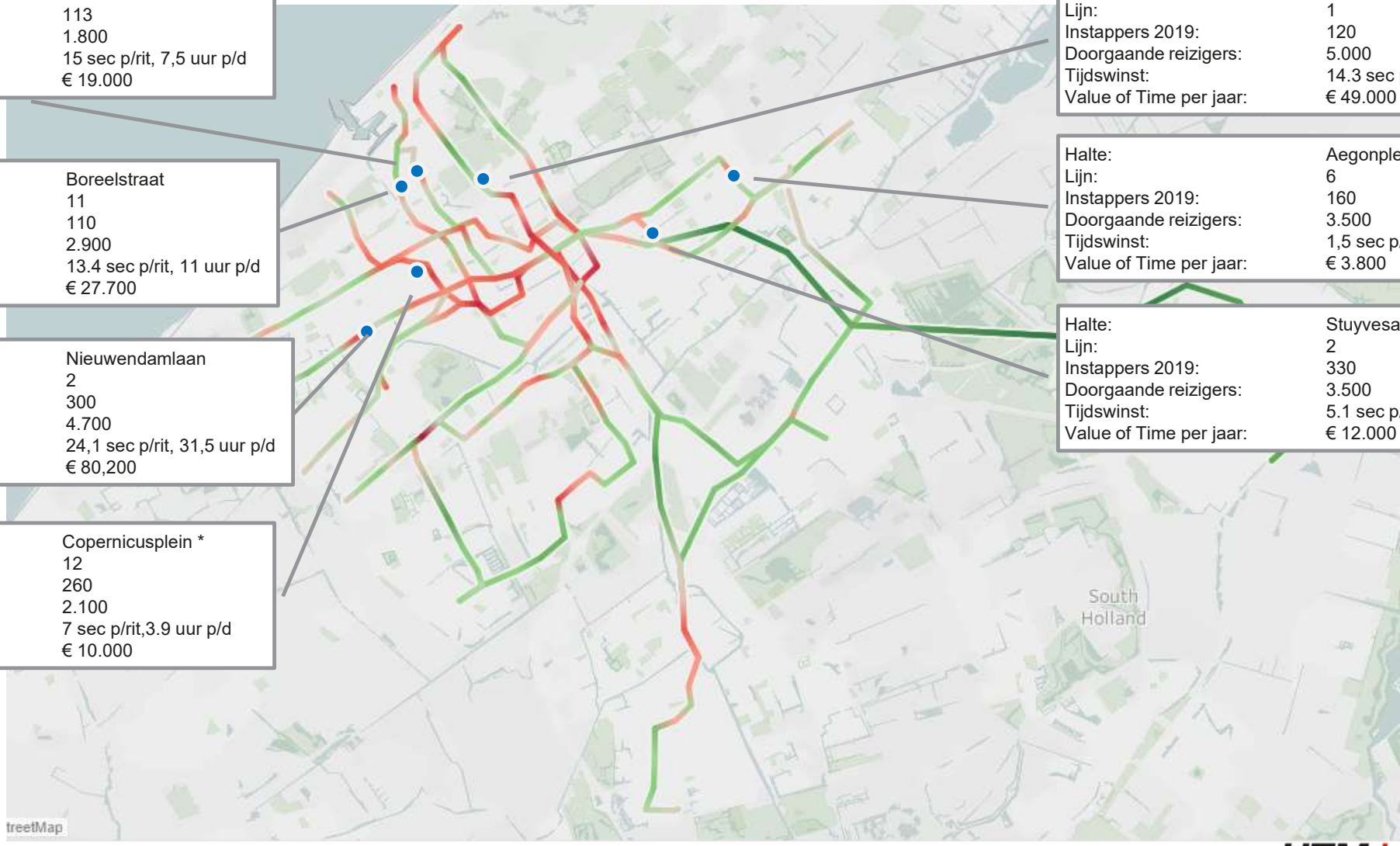
HTM | kom verder!

Halte:	Frankenslag *
Lijn:	16
Instappers 2019:	113
Doorgaande reizigers:	1.800
Tijdswinst:	15 sec p/rit, 7,5 uur p/d
Value of Time per jaar:	€ 19.000

Halte:	Boreelstraat
Lijn:	11
Instappers 2019:	110
Doorgaande reizigers:	2.900
Tijdswinst:	13.4 sec p/rit, 11 uur p/d
Value of Time per jaar:	€ 27.700

Halte:	Nieuwendamlaan
Lijn:	2
Instappers 2019:	300
Doorgaande reizigers:	4.700
Tijdswinst:	24,1 sec p/rit, 31,5 uur p/d
Value of Time per jaar:	€ 80,200

Halte:	Copernicusplein *
Lijn:	12
Instappers 2019:	260
Doorgaande reizigers:	2.100
Tijdswinst:	7 sec p/rit,3.9 uur p/d
Value of Time per jaar:	€ 10.000



Halte:	Ary van der Spuyweg
Lijn:	1
Instappers 2019:	120
Doorgaande reizigers:	5.000
Tijdswinst:	14.3 sec p/ rit, 19 uur p/d
Value of Time per jaar:	€ 49.000

Halte:	Aegonplein *
Lijn:	6
Instappers 2019:	160
Doorgaande reizigers:	3.500
Tijdswinst:	1,5 sec p/rit, 1.5 uur p/d
Value of Time per jaar:	€ 3.800

Halte:	Stuyvesantstraat
Lijn:	2
Instappers 2019:	330
Doorgaande reizigers:	3.500
Tijdswinst:	5.1 sec p/ rit, 4,7 uur p/d
Value of Time per jaar:	€ 12.000

* INTHR-halte

HTM | kom verder!

Halte:	Fahrenheitstraat
Lijn:	2
Instappers 2019:	490
Doorgaande reizigers:	6.700
Tijdswinst:	23,4 sec p/rit, 43,7 uur p/d
Value of Time per jaar:	€ 111.000

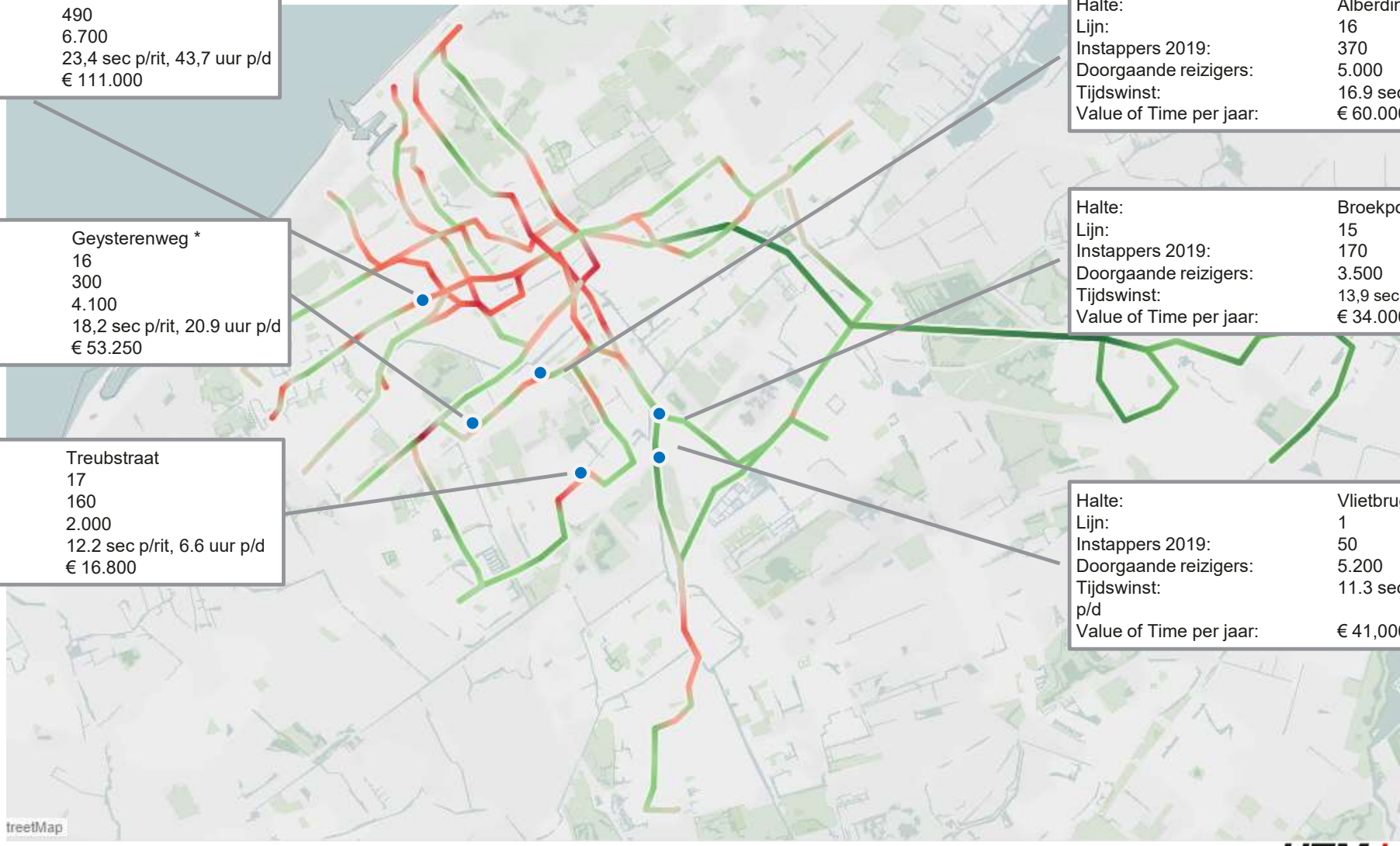
Halte:	Alberdingk Thijmstraat *
Lijn:	16
Instappers 2019:	370
Doorgaande reizigers:	5.000
Tijdswinst:	16.9 sec p/rit, 23 uur p/d
Value of Time per jaar:	€ 60.000

Halte:	Geysterenweg *
Lijn:	16
Instappers 2019:	300
Doorgaande reizigers:	4.100
Tijdswinst:	18,2 sec p/rit, 20.9 uur p/d
Value of Time per jaar:	€ 53.250

Halte:	Broekpolder
Lijn:	15
Instappers 2019:	170
Doorgaande reizigers:	3.500
Tijdswinst:	13,9 sec p/ rit, 13,5 uur p/d
Value of Time per jaar:	€ 34.000

Halte:	Treubstraat
Lijn:	17
Instappers 2019:	160
Doorgaande reizigers:	2.000
Tijdswinst:	12.2 sec p/rit, 6.6 uur p/d
Value of Time per jaar:	€ 16.800

Halte:	Vlietbrug
Lijn:	1
Instappers 2019:	50
Doorgaande reizigers:	5.200
Tijdswinst:	11.3 sec p/ rit, 16,2 uur p/d
Value of Time per jaar:	€ 41,000

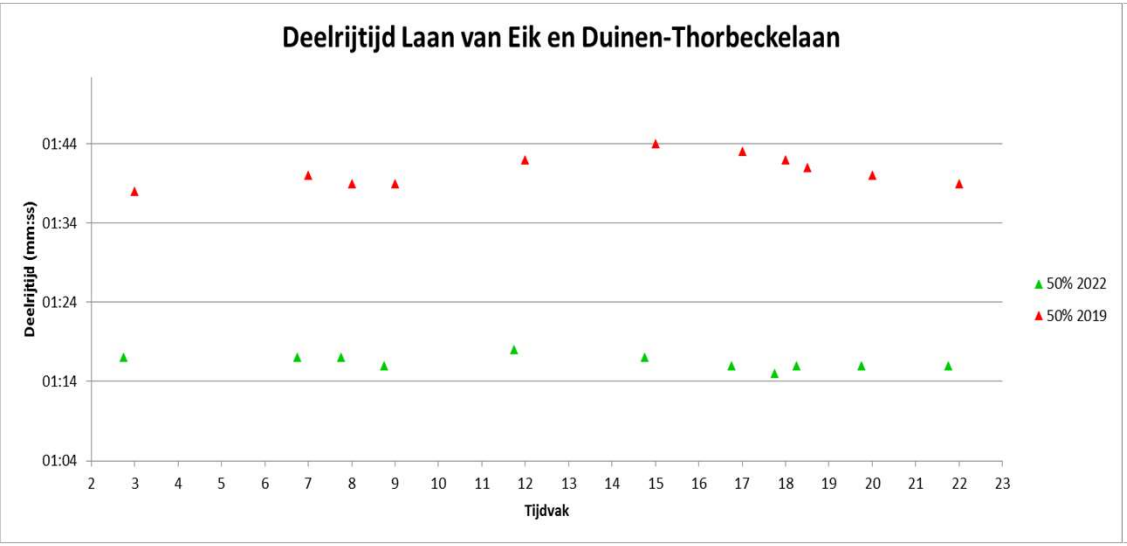


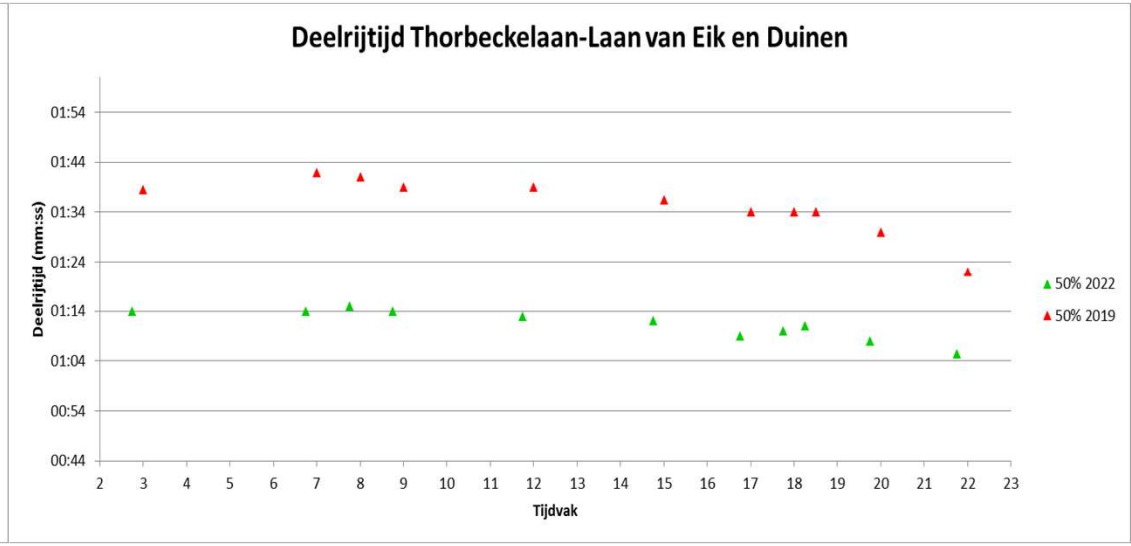
HTM | kom verder!

* INTHR-halte

Halte Nieuwendamlaan: reistijdwinst 24,1 sec/rit, 31,5 uur per dag

Vergelijking tussen het haltepaar Laan van Eik en Duinen & Thorbeckelaan. In deze grafiek is de data van april t/m juni 2019 vergeleken met deze data van 2022 (exclusief vakanties en feestdagen).

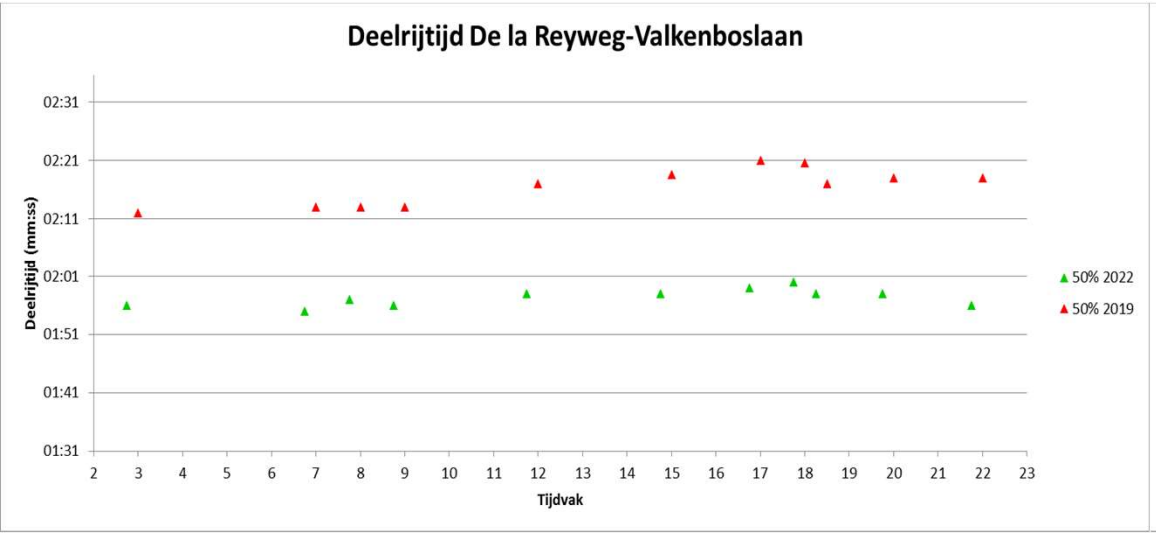


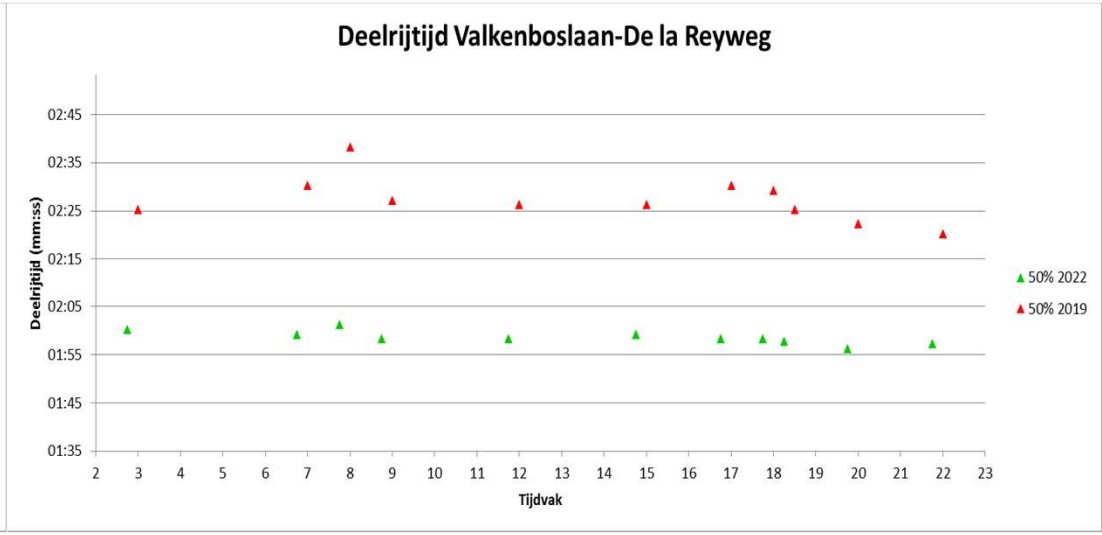


HTM | kom verder!

Halte Fahrenheitstraat: reistijdwinst 23,4 sec/rit, 43,7 uur per dag

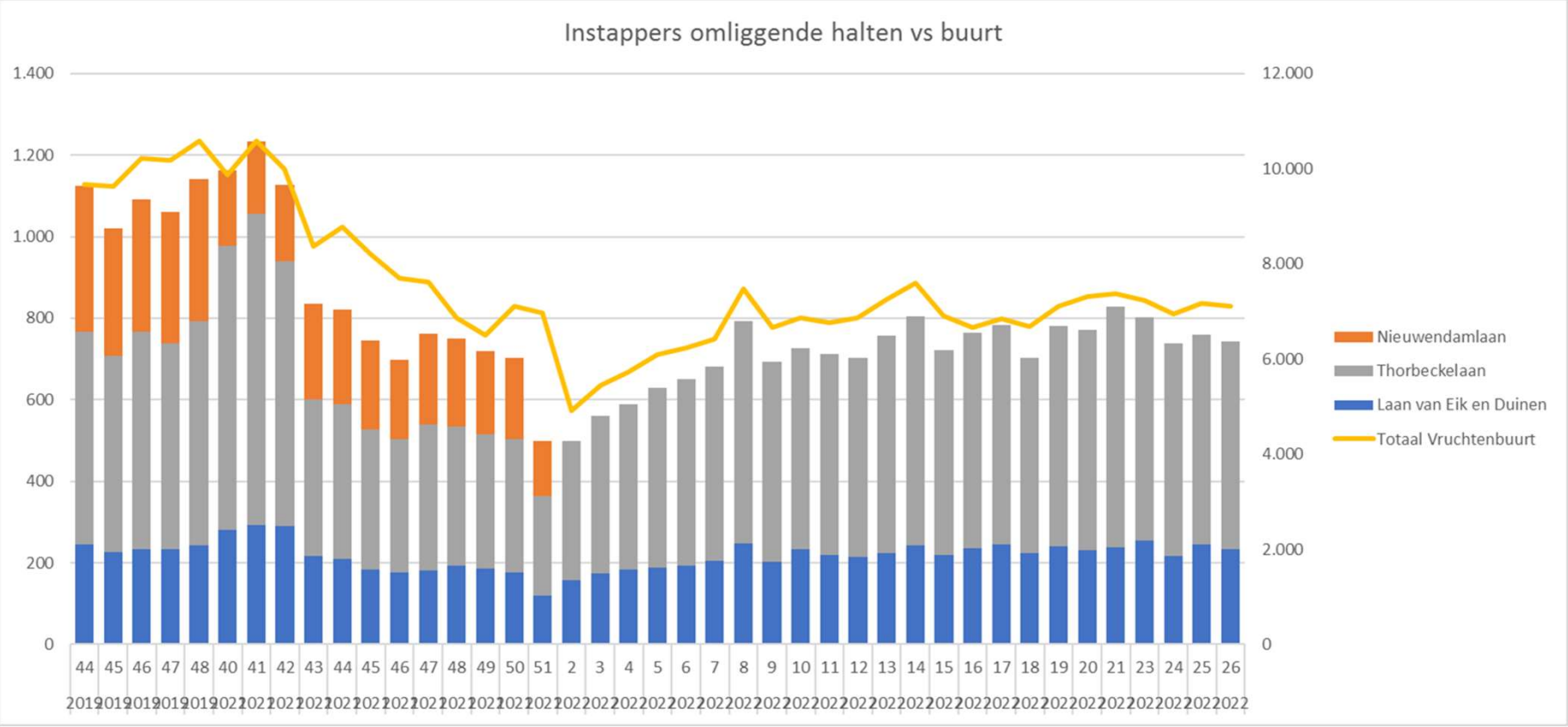
Vergelijking tussen het haltepaar Valkenboslaan en De la Reyweg. In deze grafiek is de data van april t/m juni 2019 vergeleken met deze data van 2022 (exclusief vakanties en feestdagen).





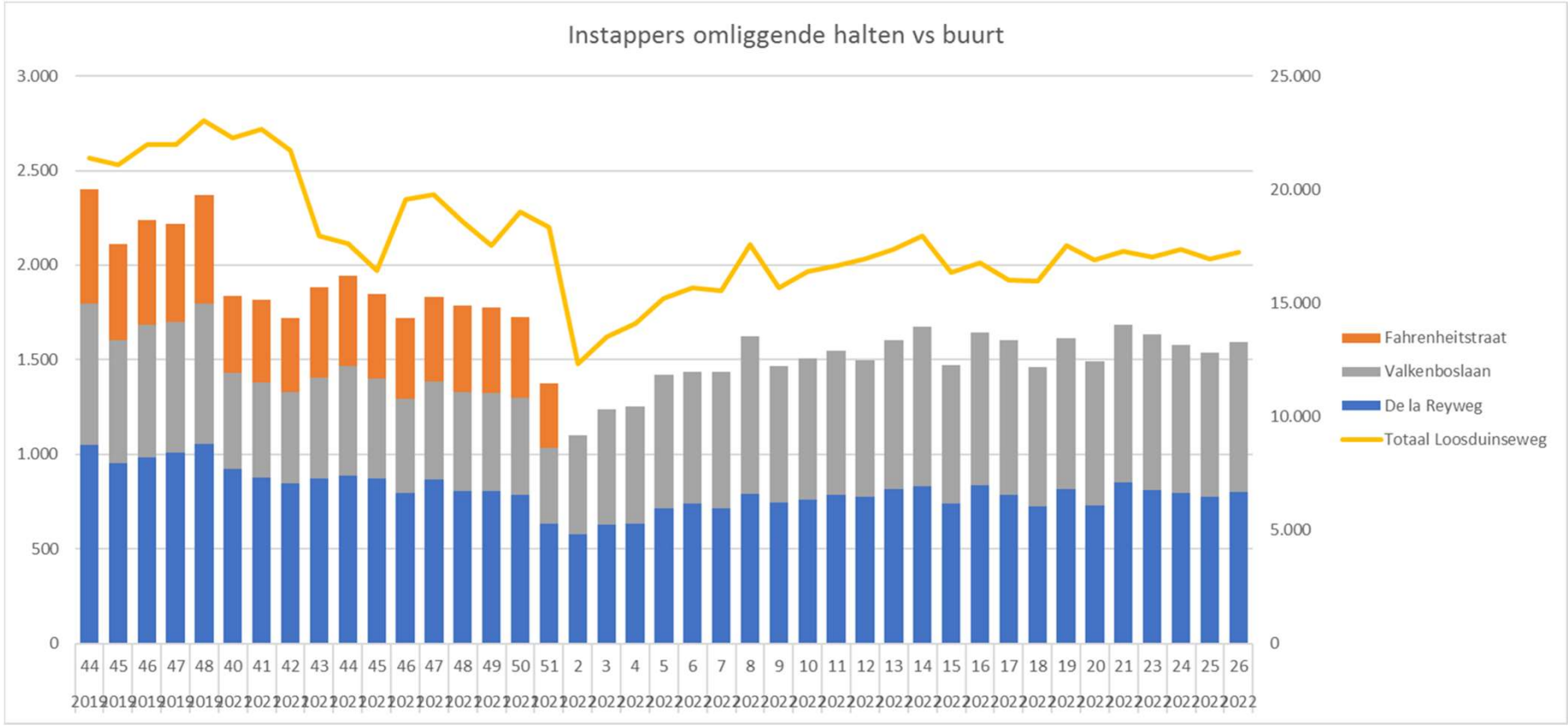
HTM | kom verder!

Instappers omliggende halten Nieuwendamlaan T2 ontwikkelen zich vergelijkbaar met de buurt



HTM | kom verder!

Instappers omliggende halten Fahrenheitstraat T2 ontwikkelen zich vergelijkbaar met de buurt



HTM | kom verder!

Huidige gerealiseerde besparing op jaarbasis

Halte		Reistijdwinst per dag	Value of Time per jaar	DRU per jaar	Gerealiseerde DRU besparing tov beoogd	Totale baten
Tram 1	Vlietbrug	16,2 uur	€ 41.281	183		€ 52.700
Tram 1	Ary van der Spuyweg	19,3 uur	€ 49.180	231		€ 63.629
Tram 2	Nieuwendamlaan	31,5 uur	€ 80.268	454		€ 108.615
Tram 2	Fahrenheitstraat	43,7 uur	€ 111.356	440		€ 138.850
Tram 2	Stuyvesantstraat	4,7 uur	€ 11.977	82		€ 17.088
Tram 6	Aegonplein **	1,5 uur	€ 3.822	12		€ 4.583
Tram 11	Boreelstraat	10,9 uur	€ 27.775	168		€ 38.243
Tram 12	Copernicusplein *	3,94 uur	€ 10.040	88		€ 15.529
Tram 15	Broekpolder	13,5 uur	€ 34.401	188		€ 46.137
Tram 16	Alberdingk Thijmstraat *	23,4 uur	€ 59.628	278		€ 76.969
Tram 16	Geysterenweg *	20,9 uur	€ 53.257	299		€ 71.932
Tram 16	Frankenslag *	7,5 uur	€ 19.112	123		€ 26.807
Tram 17	Treubstraat **	6,6 uur	€ 16.818	164		€ 27.081
Bus 23	Stuyvesantstraat	3,6 uur	€ 9.174	108		€ 15.919
Totaal			**€ 528.089**	**2.819**	**40%**	**€ 704.083**
Besparing kilometerkosten (obv percentage gerealiseerde DRU)						€ 60.000
Totaal incl. km kosten						**€ 764.083**

Resultaten op basis van tweede analyse in de periode april t/m juni, laten een toename zien van de beoogde besparing ten opzichte van de eerste analyse direct na het opheffen van de halten. De beoogde besparing is nog niet 100% bereikt, dit komt door:

- Snelheidsbeperking omdat halte er nog is, vanuit veiligheidsoogpunt
- Op bepaalde halten staan de verkeerslichten nog niet juist afgesteld, waardoor bestuurders alsnog moeten stoppen
- Uiteindelijk 13 halten tijdelijk opgeheven in plaats van het voorstel met 18 halten
- Betreft de besparing op het aantal ritten dat op dit moment rijdt (lager aantal door nasleep corona)

HTM | kom verder!

* INTHR-halte - ** VRI niet goed afgesteld

Klanttevredenheid

Reissnelheid is een belangrijk aspect in het klantoordeel en staat in de top 10 van belangrijkste punten bij de beoordeling. Een stijging van de reissnelheid heeft een positief effect op het klantoordeel. Daarnaast is de reistijd met tram en bus een van de belangrijkste drijfveren om te kiezen voor het OV in plaats van een ander vervoermiddel. In een recent onderzoek geeft 51% van de respondenten aan dat het (zeer) waarschijnlijk is dat ze vaker gaan reizen als de reistijd wordt verkort (MRDH drukteonderzoek).

De gemiddelde snelheid van het OV staat onder druk door o.a. de toenemende drukte en de verlaging van de toegestane snelheid naar 30km. Om te kunnen concurreren met andere modaliteiten en nieuwe reizigers te blijven trekken is het daarom belangrijk dat de reistijd korter wordt. Met de versnellingsmaatregelen willen we nieuwe, potentiële reizigers verleiden om toch te kiezen voor tram of bus.

Daarnaast zorgt een halte waar af en toe gestopt moet worden op een minder betrouwbare dienstregeling.

In het klantenpanel worden ook regelmatig opmerkingen gemaakt over de reissnelheid en de opgeheven haltes:

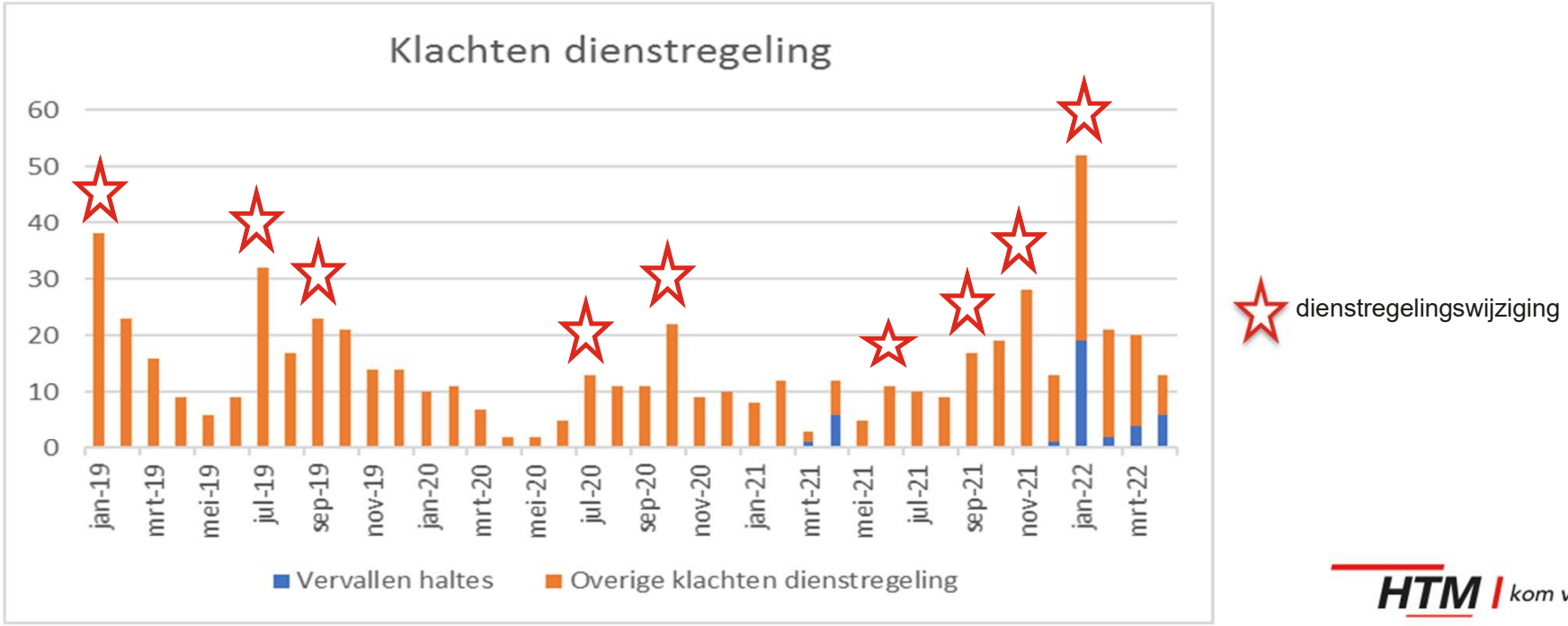


HTM | kom verder!

Ontvangen klachten over de dienstregeling

Totaal zijn daadwerkelijk 39 formele klachten ontvangen, daarnaast hebben we nog een aantal klachtbrieven en reactieformulieren ontvangen via onze website www.htm.nl. Als we dit afzetten tegen 3.620 gedupeerde instappers in 2019 op opgeheven halten dan is dat < 2%.
Daarnaast is een motie aangenomen in de raad om een aantal halten zo snel mogelijk weer in gebruik te nemen.

In onderstaande grafiek is het aantal klachten over de dienstregeling te zien, zowel algemene klachten als specifiek over de opgeheven halten. Bij start van een nieuwe dienstregeling (zoals bijvoorbeeld eind oktober 2021 en begin januari 2022) is altijd een piek te zien in het aantal klachten.



HTM | kom verder!

Conclusies eerste analyses van het tijdelijk opheffen van 13 haltes

- Er is geen reizigersverlies geconstateerd
- Het rijtijdeffect wordt deels gerealiseerd en heeft nog een upside als VRI's worden aangepast en infrastructurele aanpassingen worden doorgevoerd
- Circa 50.000 reizigers per dag hebben op dit moment profijt van een kortere reistijd. Dit is ruim 25% van onze reizigers per dag
- Reizigers vinden reissnelheid één van de belangrijkste drijfveren om voor het OV te kiezen
- Het aantal klachten over de dienstregeling laat een piek zien bij de dienstregelingswijziging van januari 2022. Dit is niet anders dan bij andere dienstregelingswijzigingen
- Het aantal klachten over het opheffen van haltes is <2% van het aantal gedupeerde reizigers

HTM | kom verder!



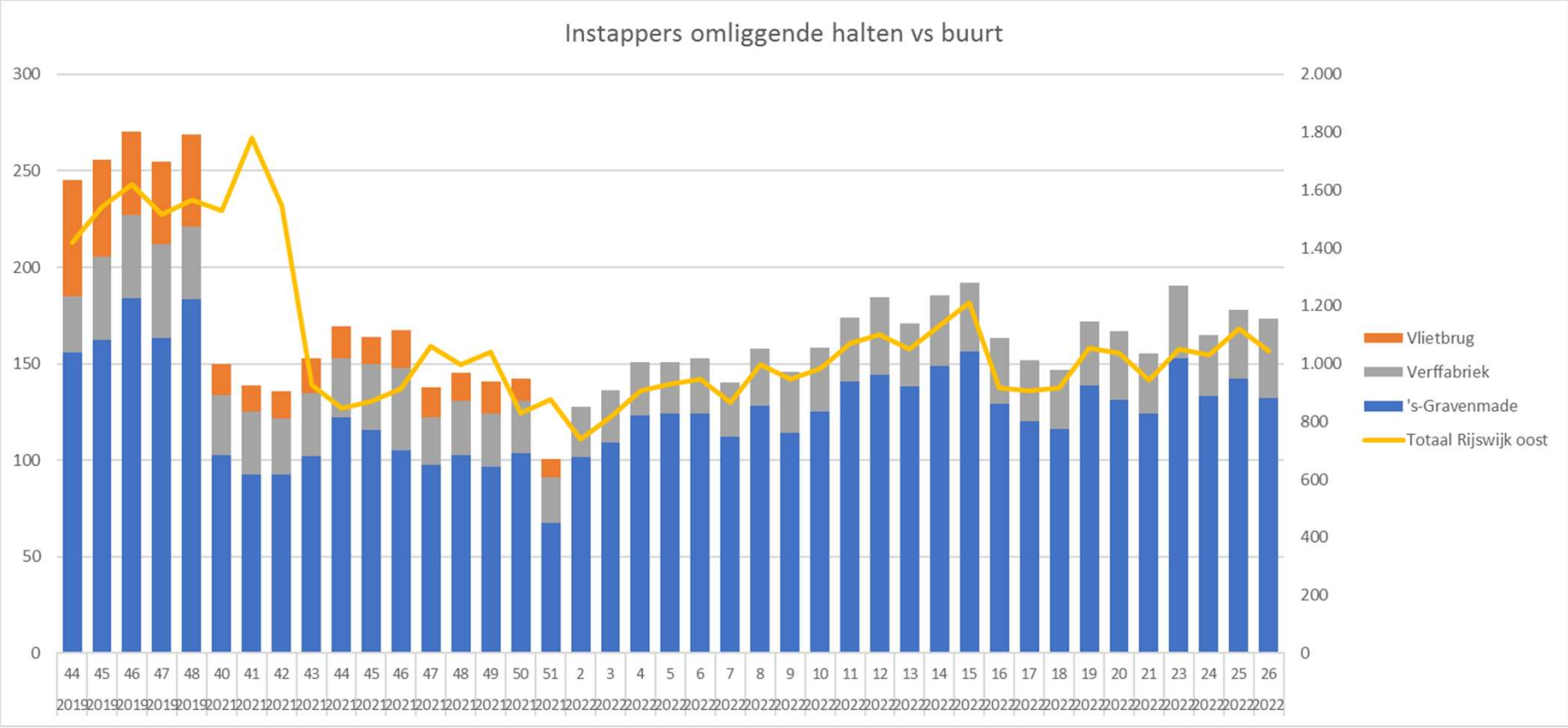
Instappers tijdelijk opgeheven en omliggende halten

Tactische Vervoersontwikkeling

1-9-2022

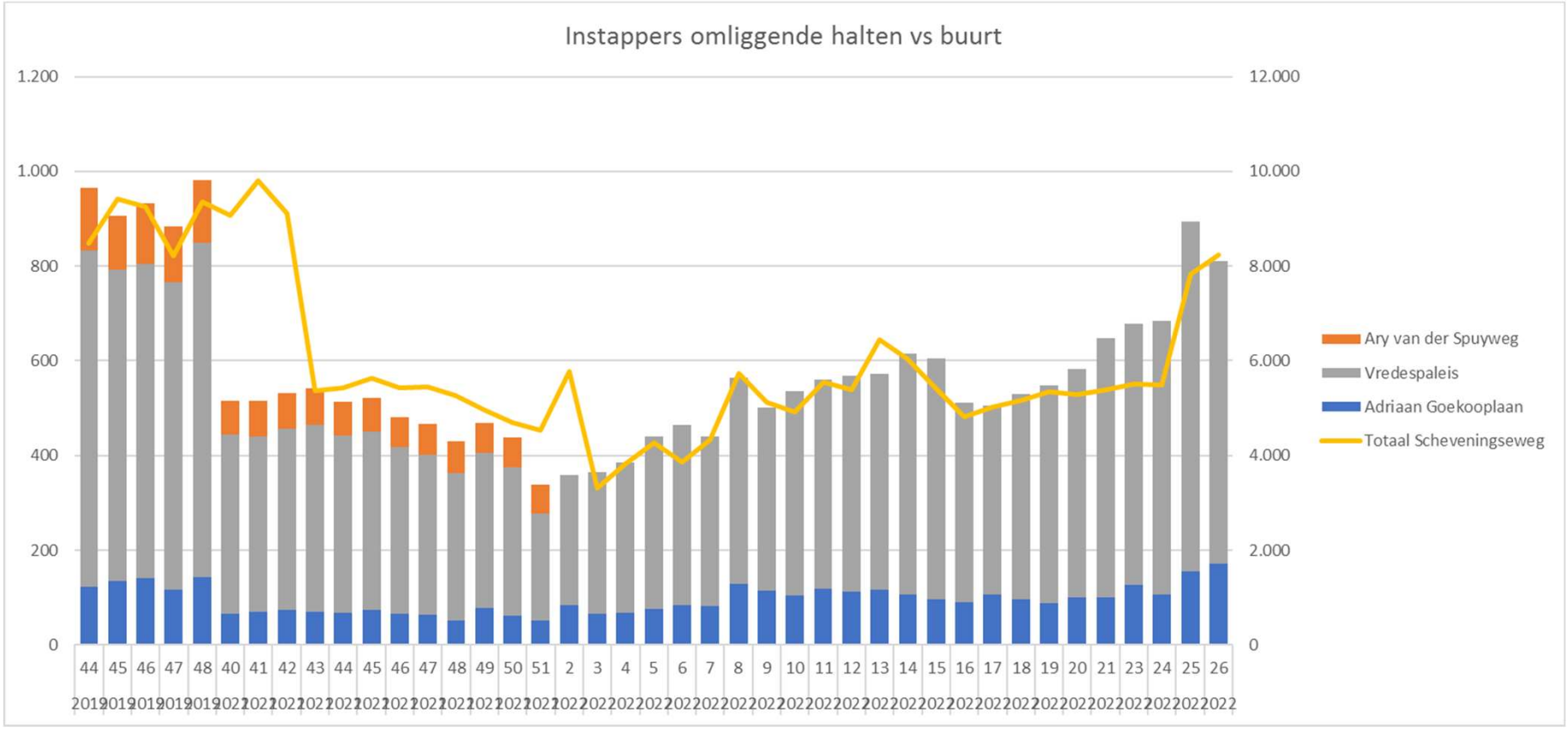
HTM | kom verder!

Instappers omliggende halten Vlietbrug T1



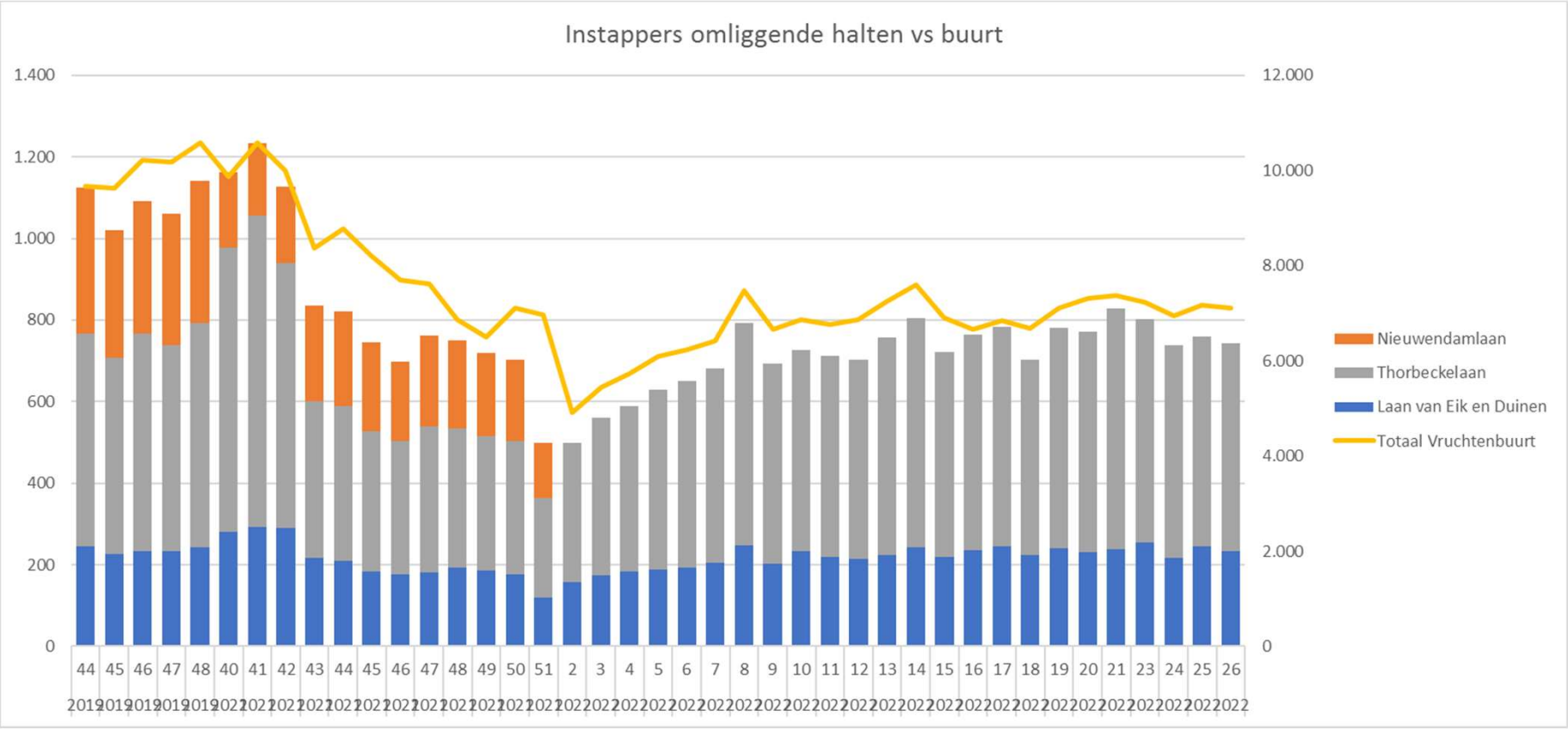
HTM | kom verder!

Instappers omliggende halten Ary van der Spuyweg T1



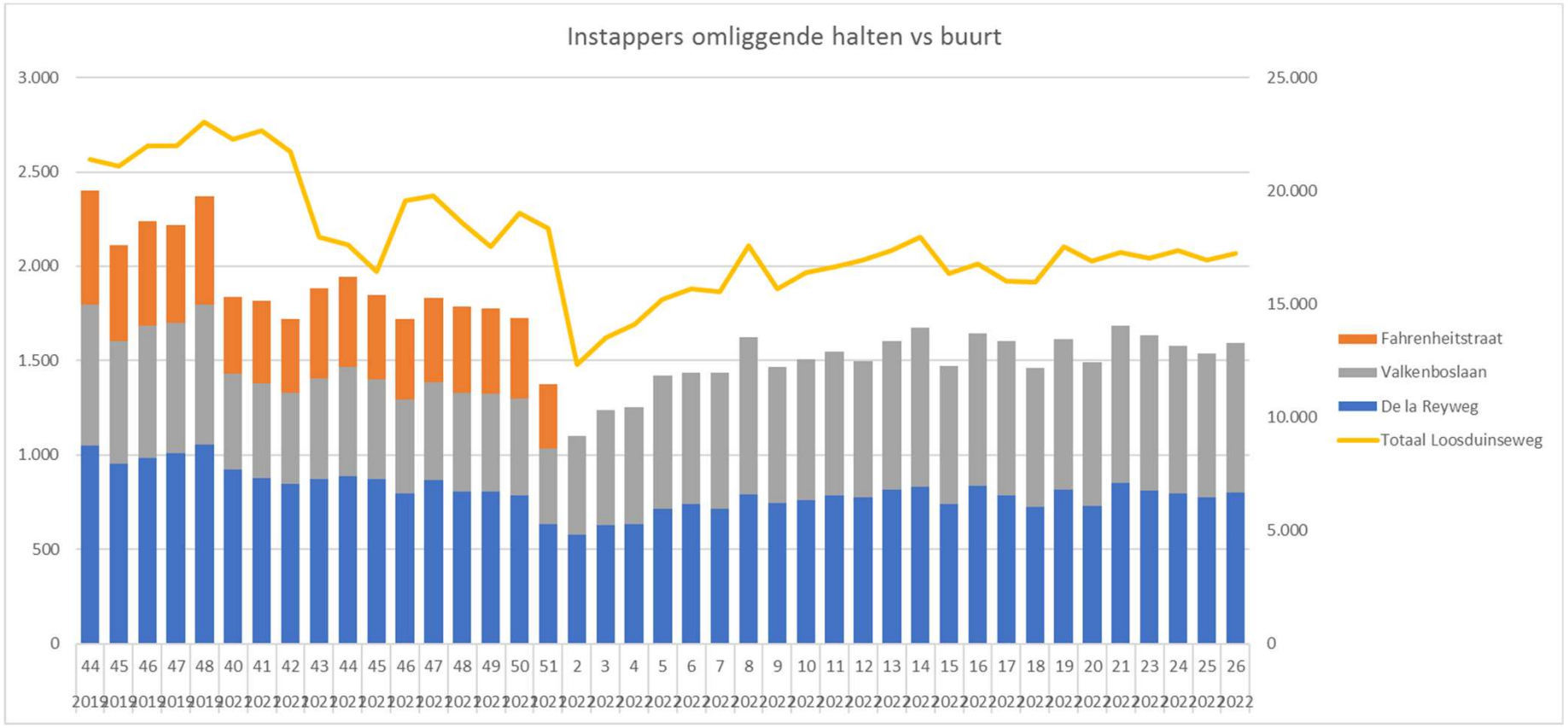
HTM | kom verder!

Instappers omliggende halten Nieuwendamlaan T2



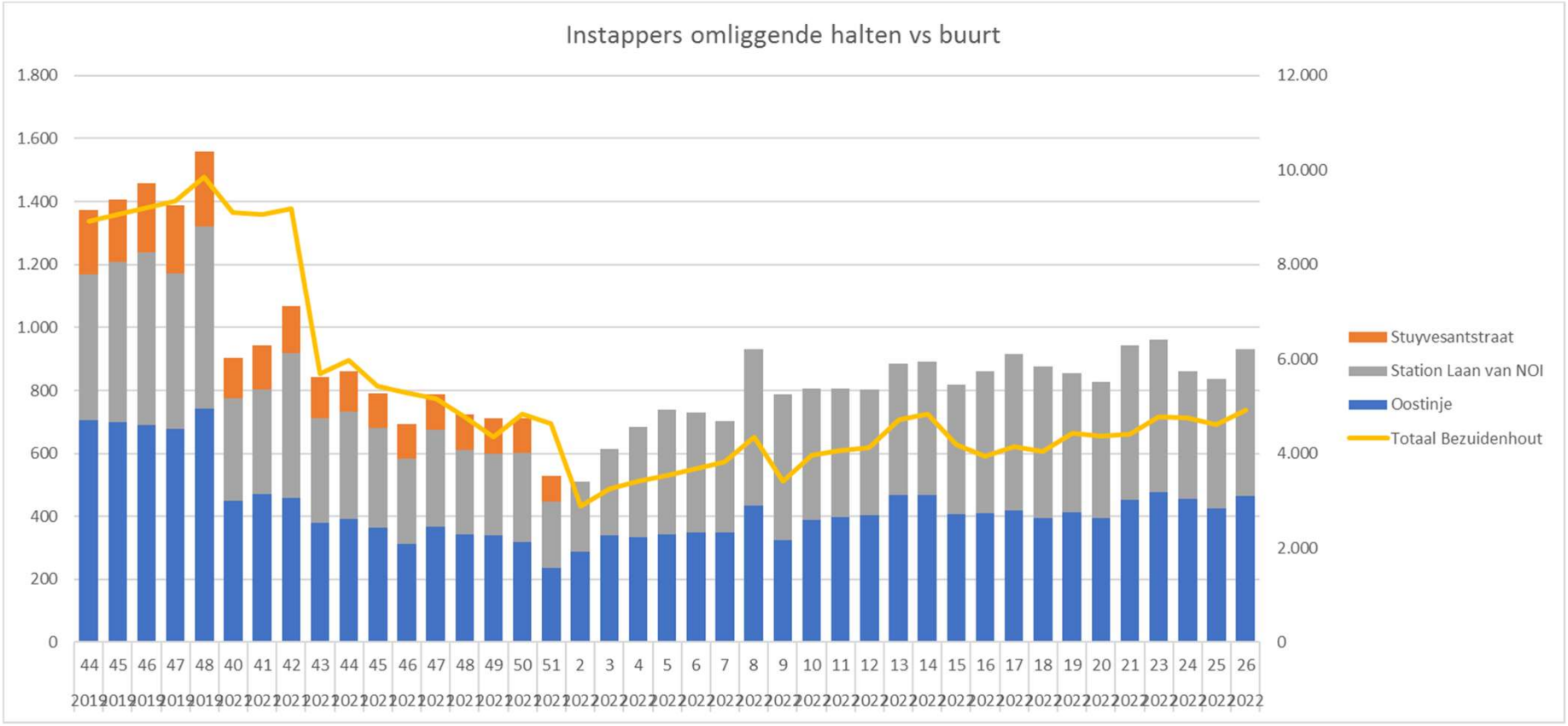
HTM | kom verder!

Instappers omliggende halten Fahrenheitstraat T2



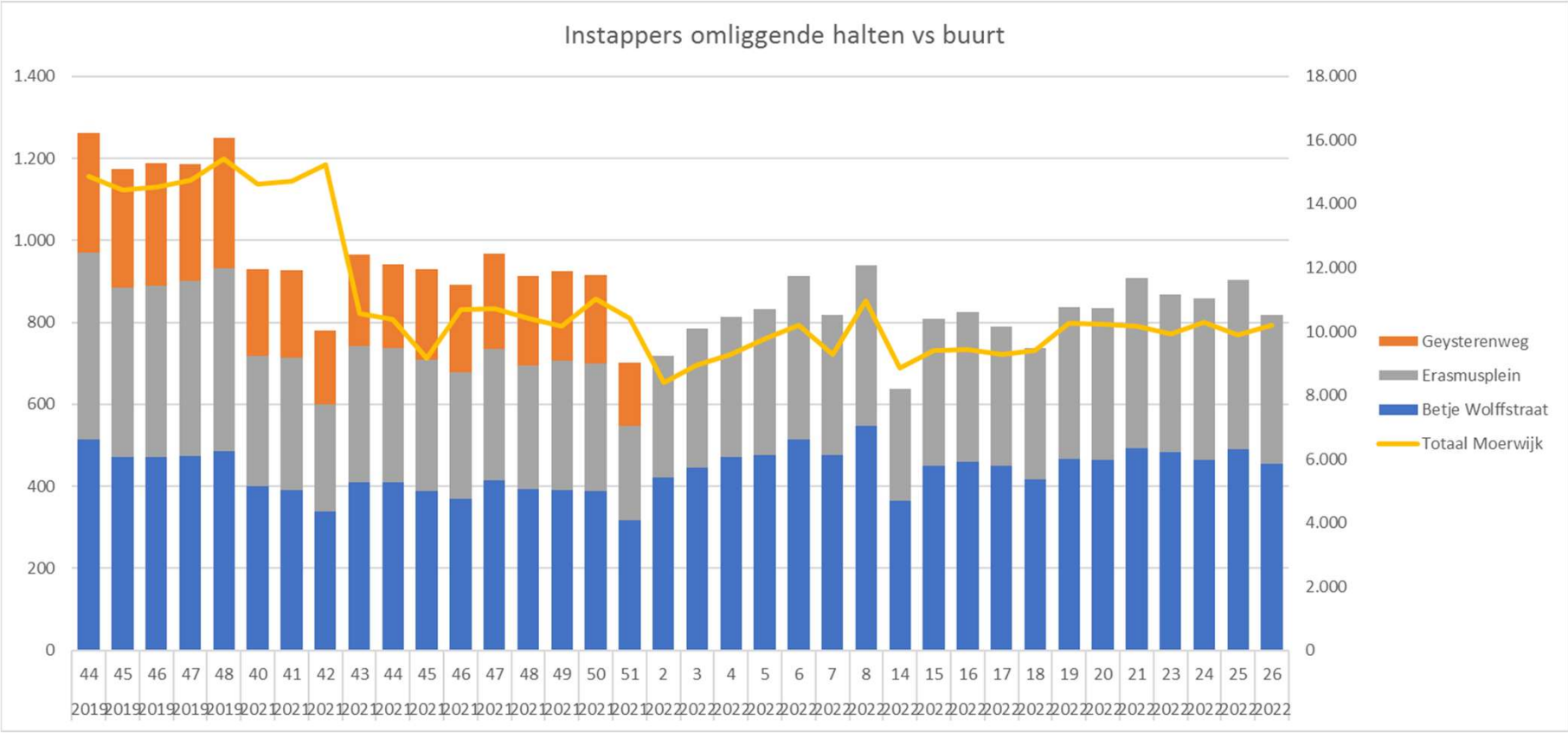
HTM | kom verder!

Instappers omliggende halten Stuyvesantstraat T2



HTM | kom verder!

Instappers omliggende halten Geysterenweg T16 *

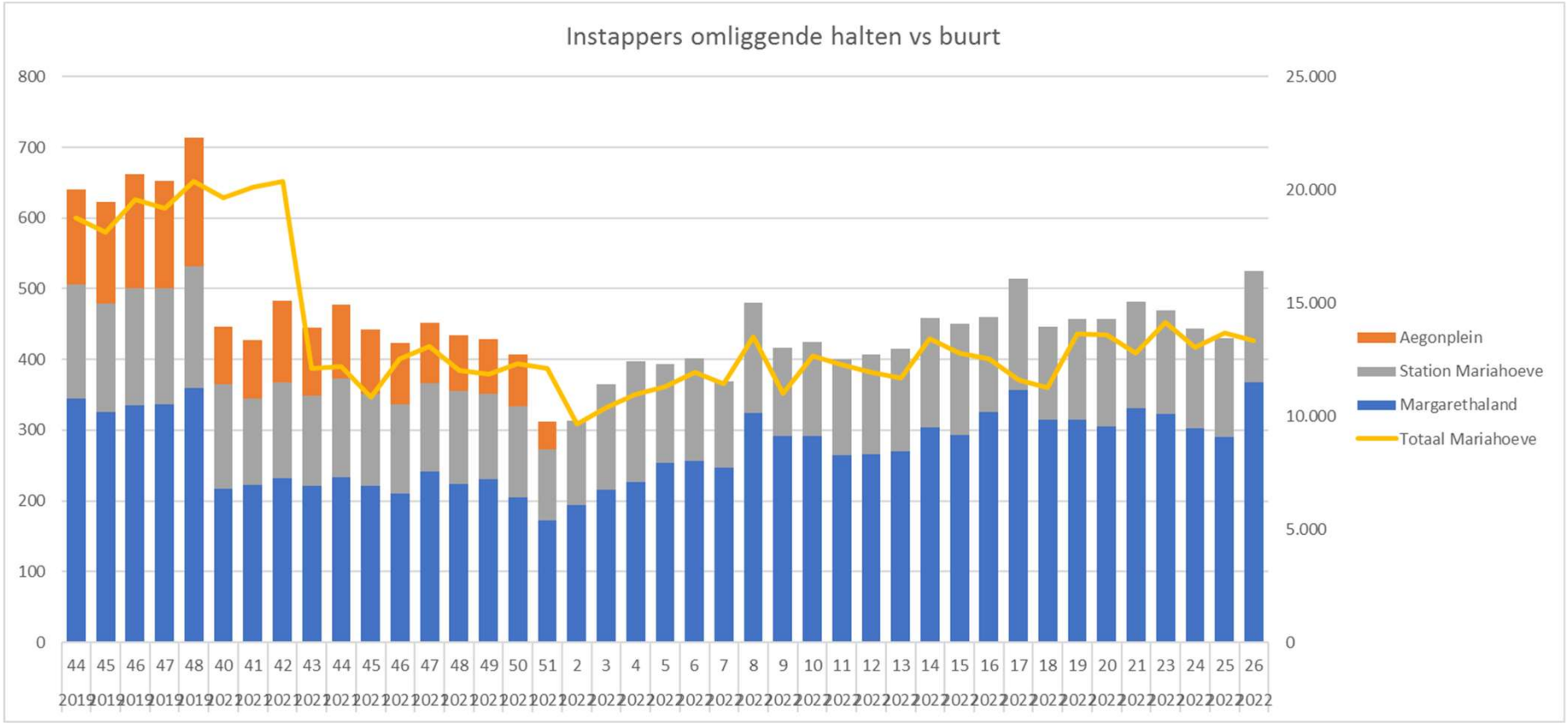


Week 9 t/m 13 reed lijn 16 via route van lijn 9 vanwege werkzaamheden, daarom zijn er die weken geen instappers geweest.

* INTHR-halte

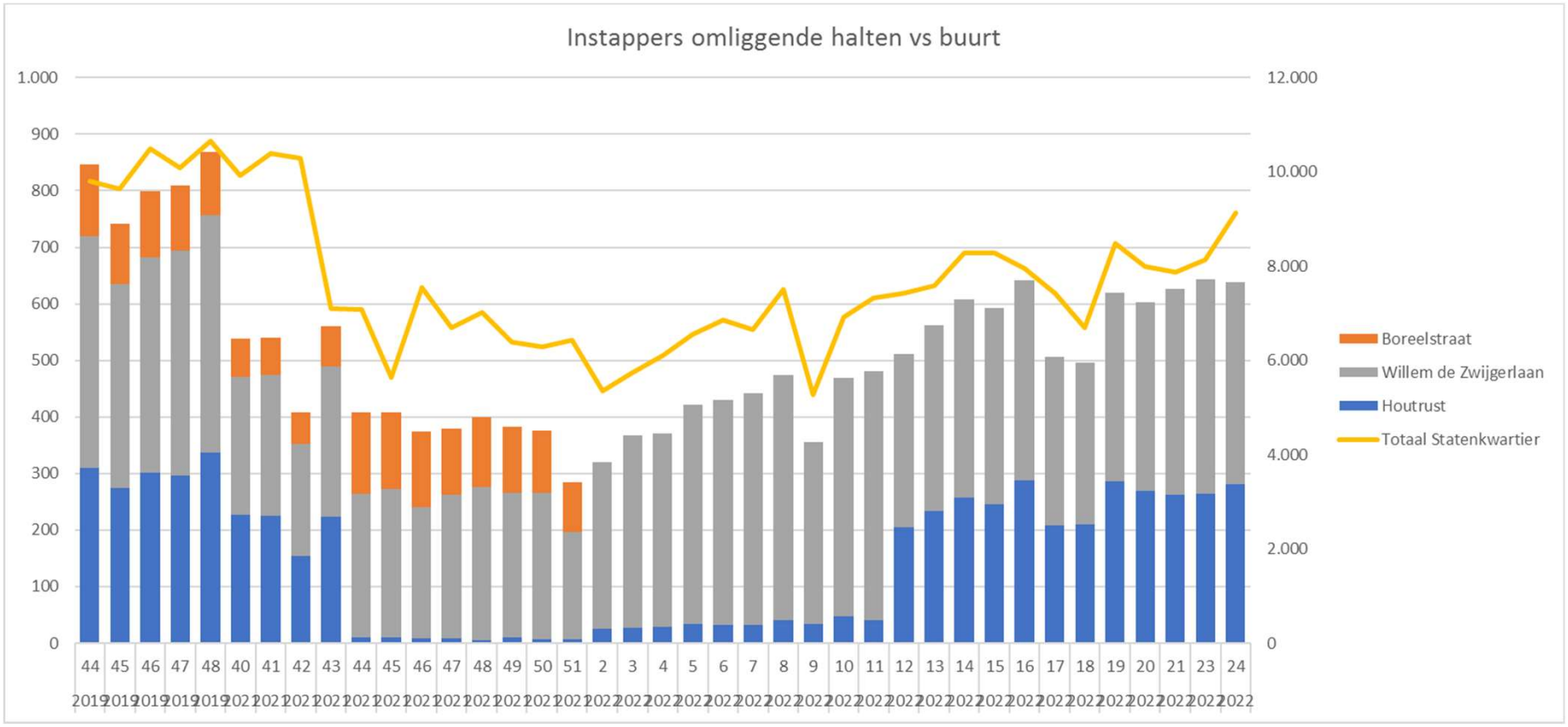
HTM | kom verder!

Instappers omliggende halten Aegonplein T6



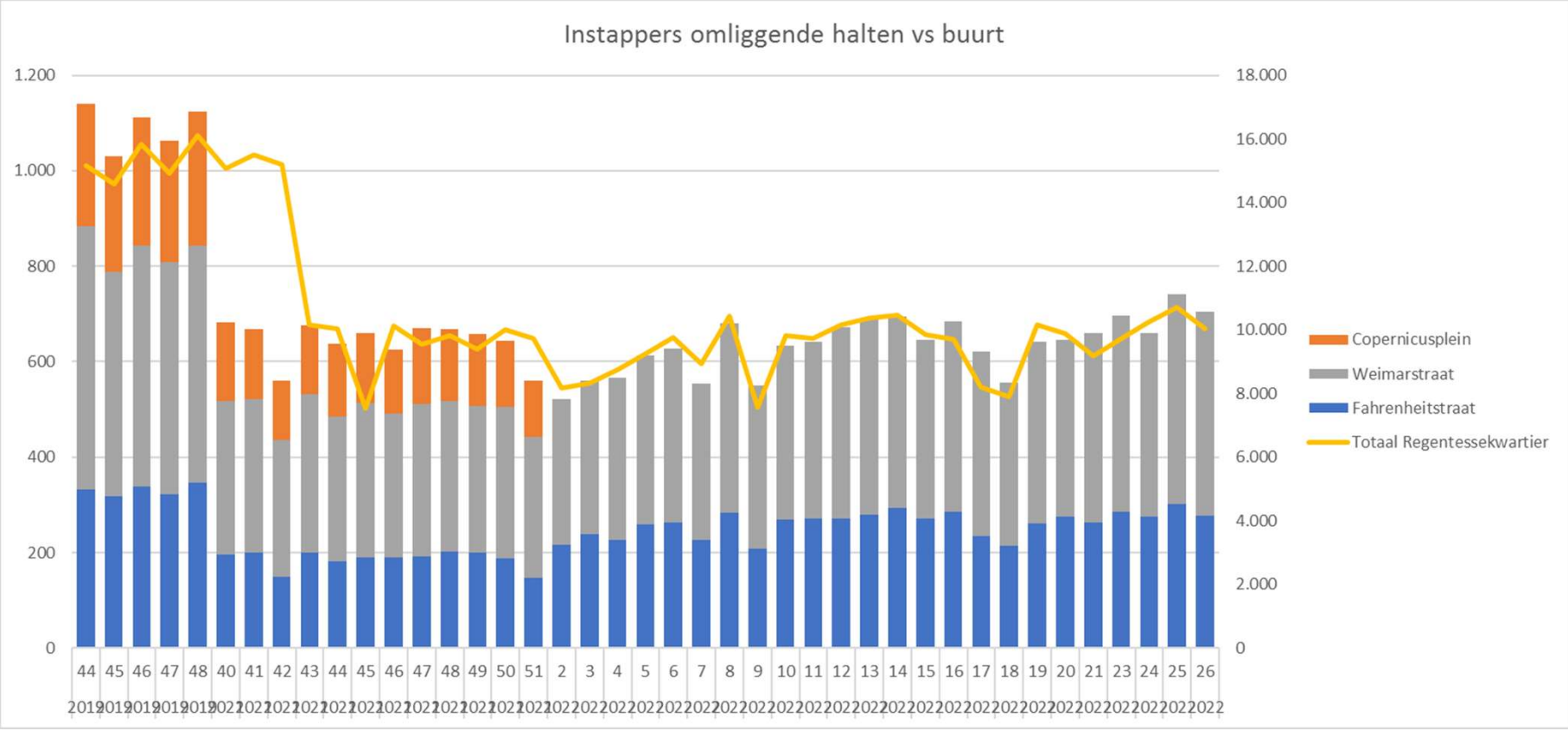
HTM | kom verder!

Instappers omliggende halten Boreelstraat T11



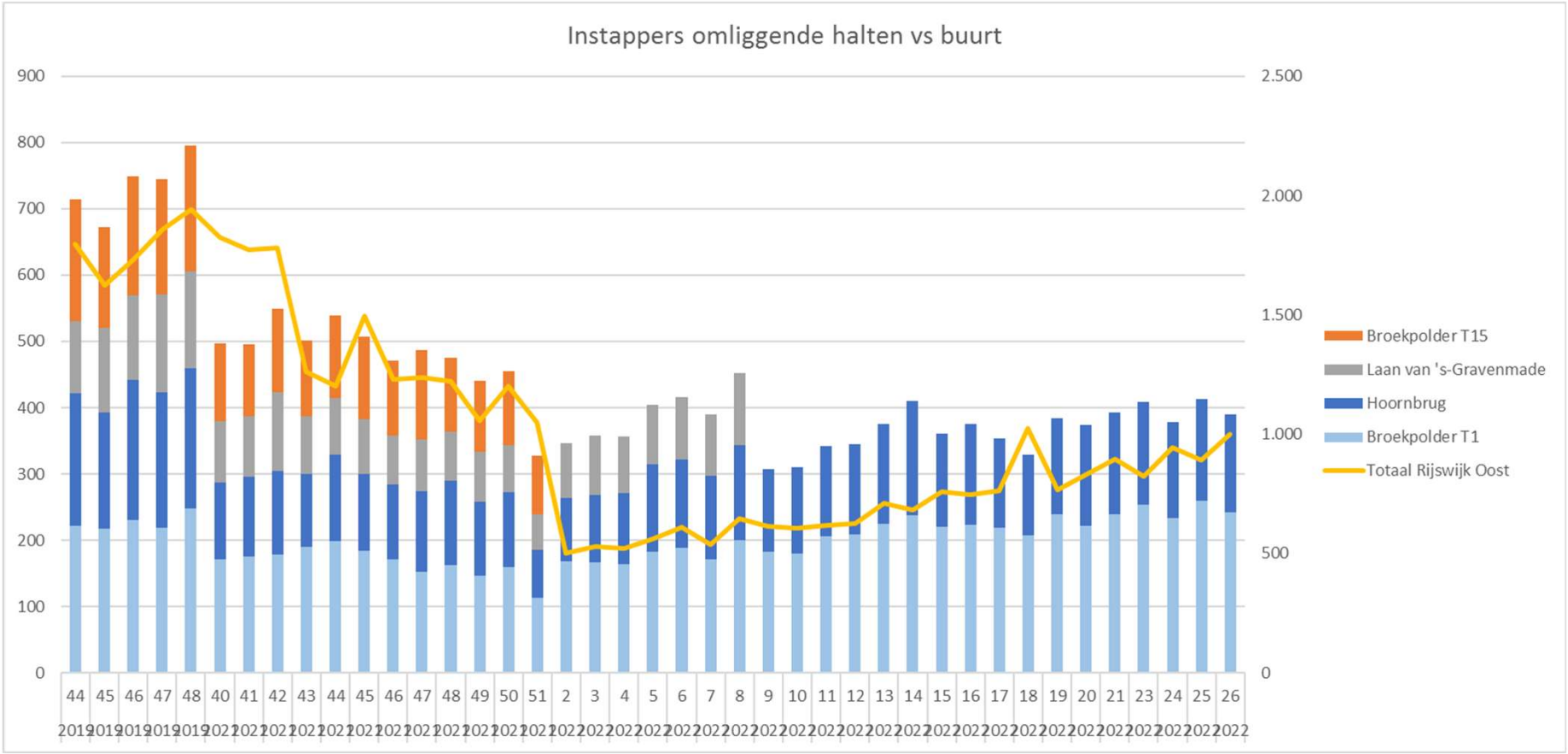
HTM | kom verder!

Instappers omliggende halten Copernicusplein T12



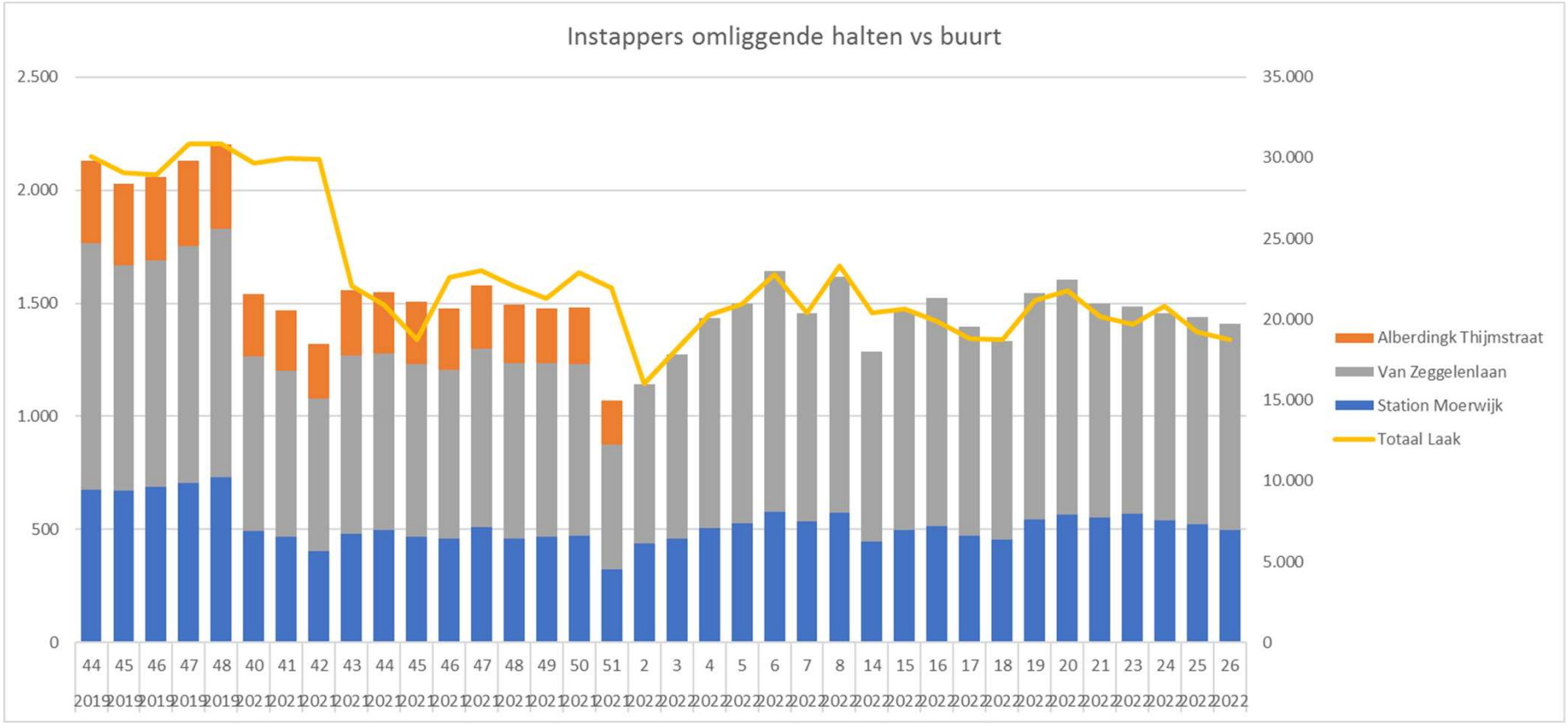
HTM | kom verder!

Instappers omliggende halten Broekpolder T15



HTM | kom verder!

Instappers omliggende halten Alberdingk Thijmstraat T16 *

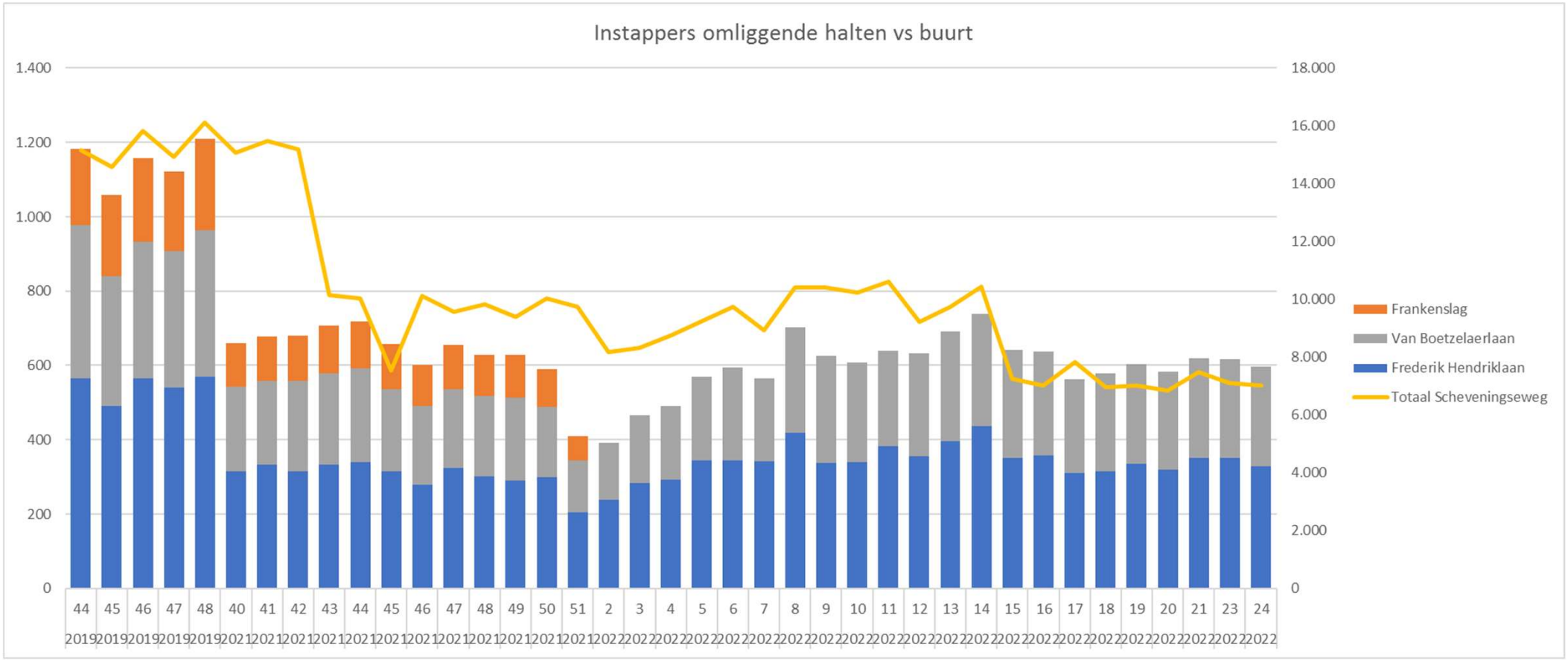


Week 9 t/m 13 reed lijn 16 via route van lijn 9 vanwege werkzaamheden, daarom zijn er die weken geen instappers geweest.

* INTHR-halte

HTM | kom verder!

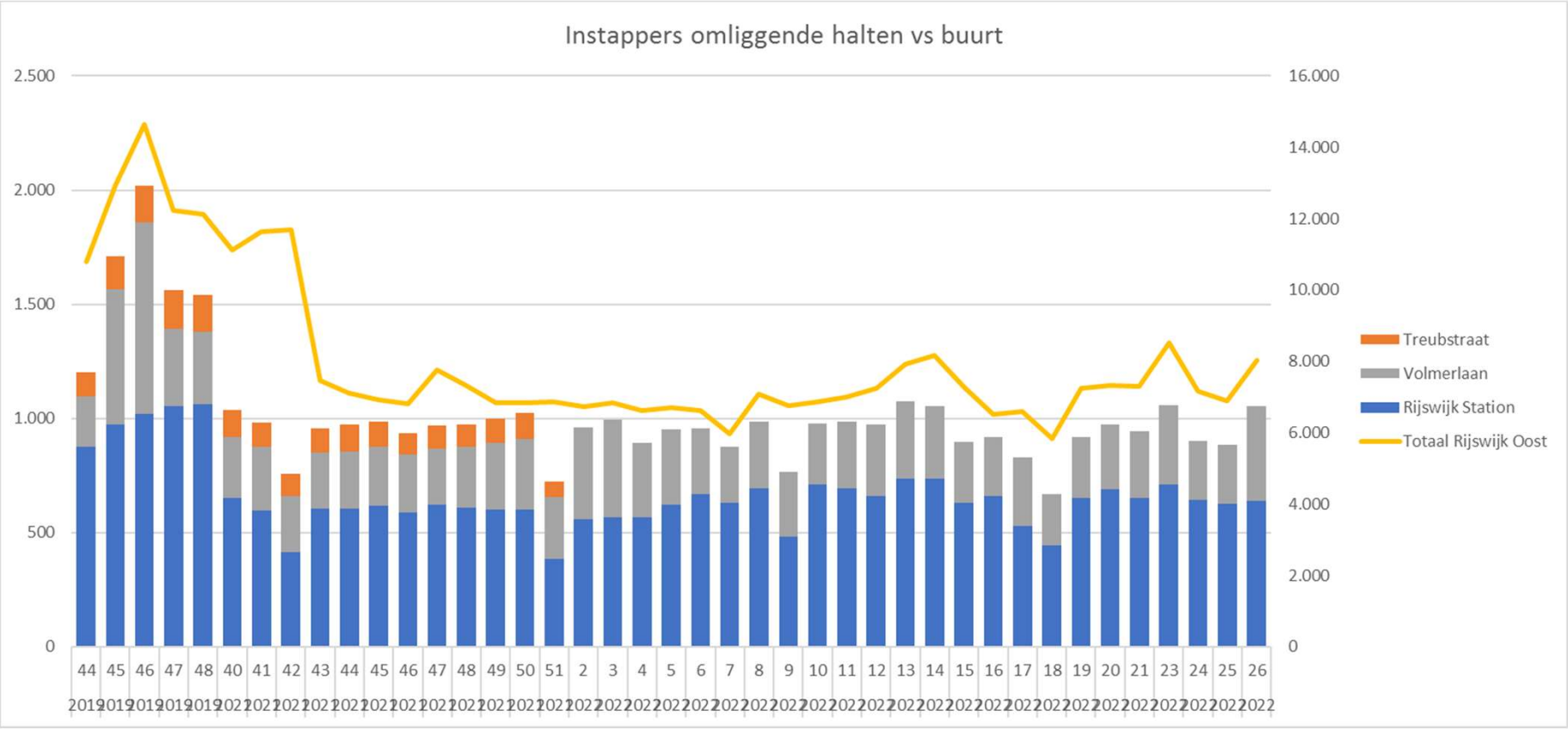
Instappers omliggende halten Frankenslag T16 *



* INTHR-halte

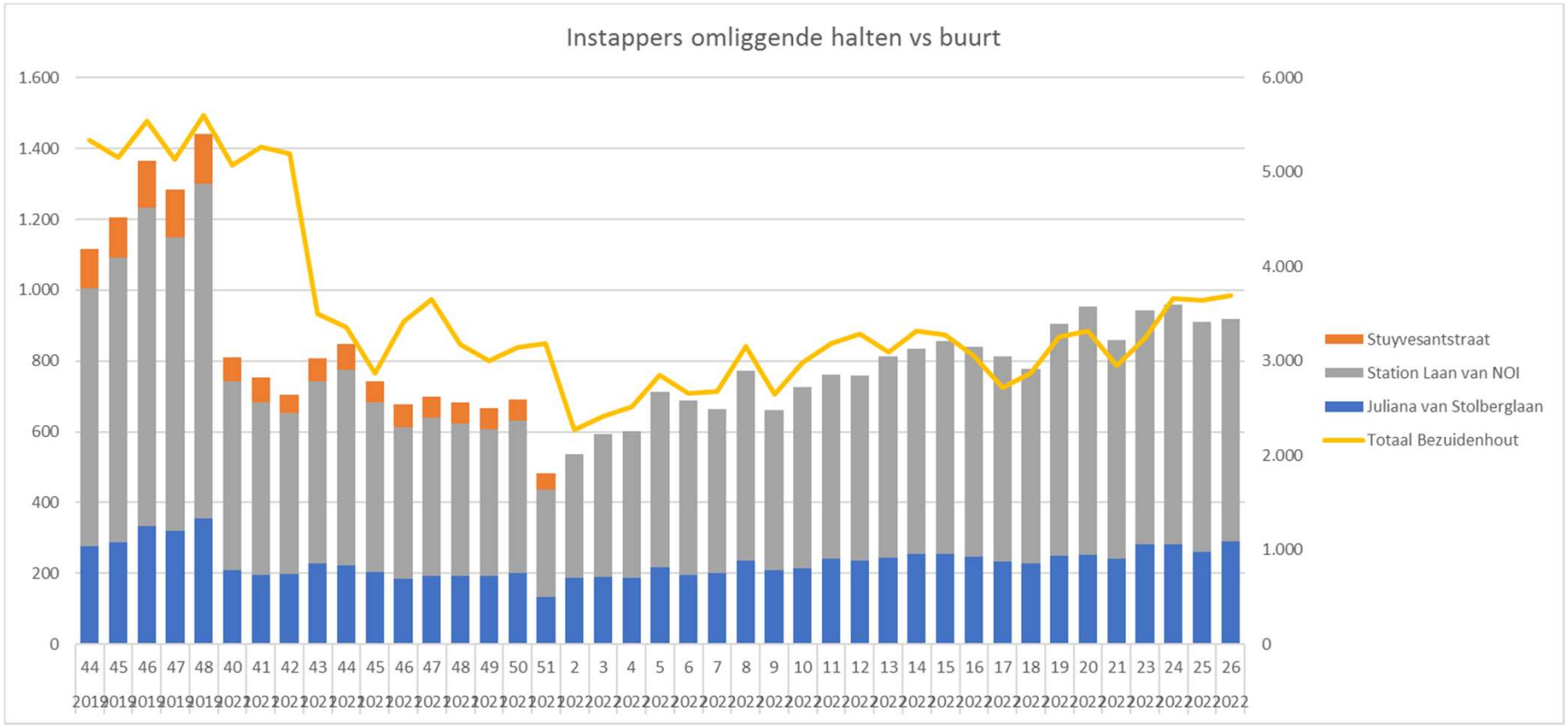
HTM | kom verder!

Instappers omliggende halten Treubstraat T17



HTM | kom verder!

Instappers omliggende halten Stuyvesantstraat B23



HTM | kom verder!



Reistijdwinst tijdelijk opgeheven halten

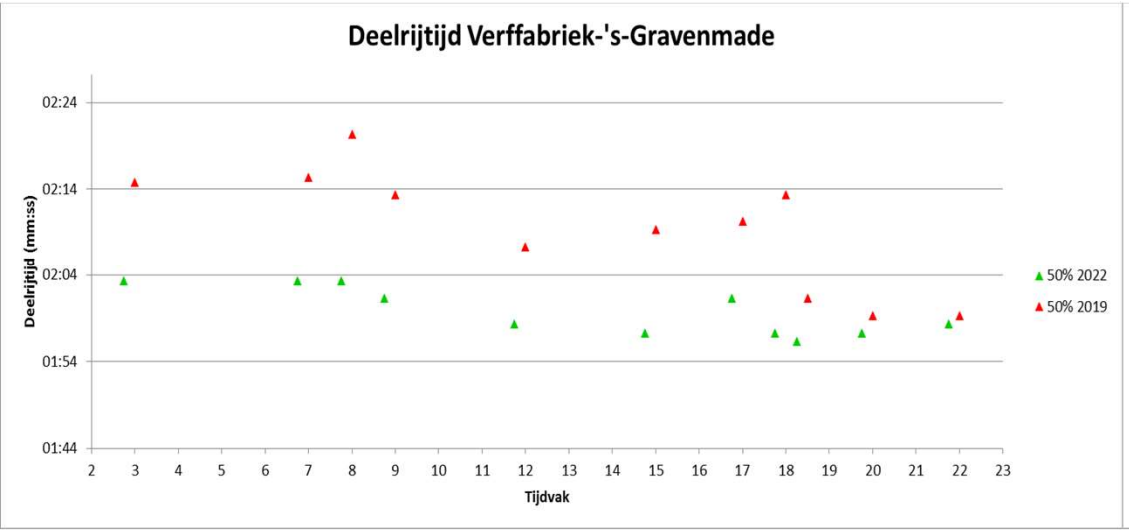
Tactische Vervoersontwikkeling

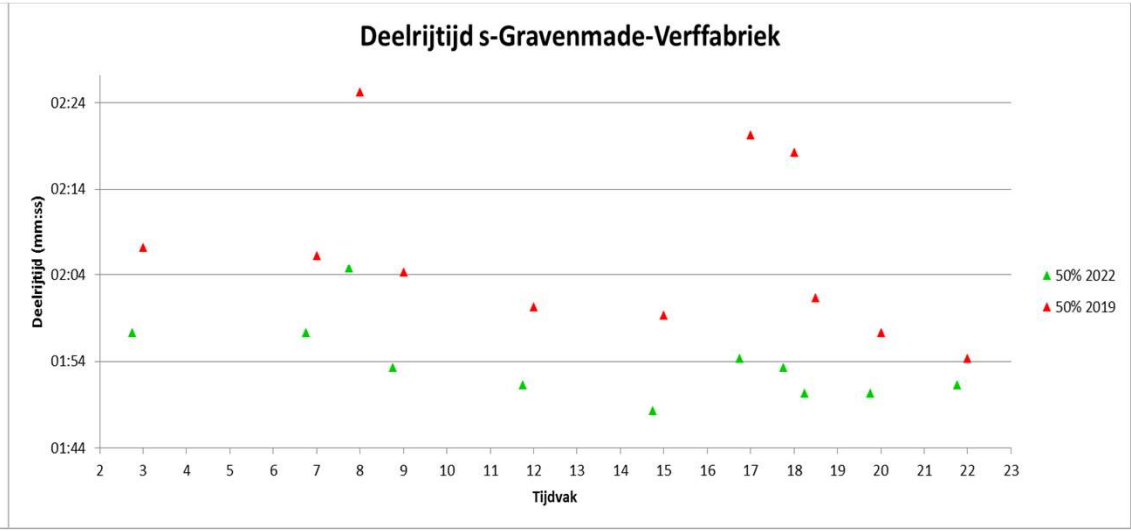
1-9-2022

HTM | kom verder!

Halte Vlietbrug: reistijdwinst 11,3 sec/rit, 16 uur per dag

Vergelijking tussen het haltepaar ‘s Gravenmade en Verffabriek. In deze grafiek is de data van april t/m juni 2019 vergeleken met deze data van 2022 (exclusief vakanties en feestdagen).

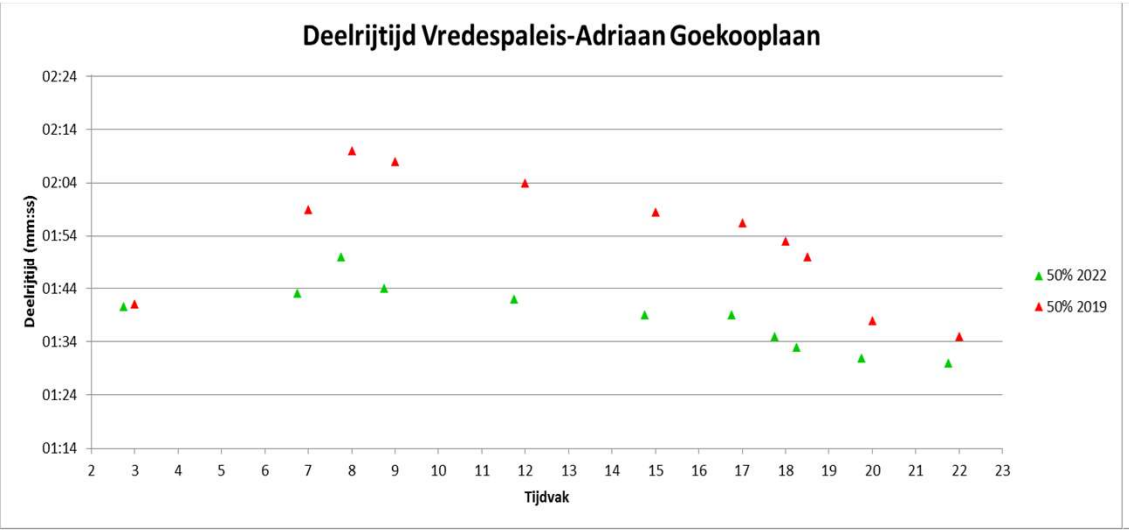


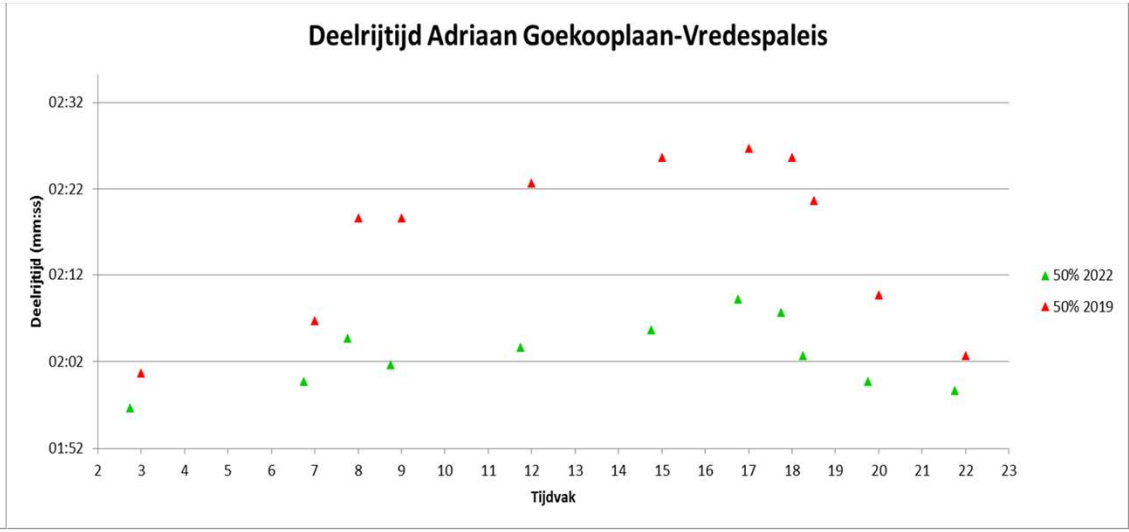


HTM | kom verder!

Halte Ary van der Spuyweg: reistijdwinst 14,3 sec/rit, 19,3 uur per dag

Vergelijking tussen het haltepaar Vredespaleis en Adriaan Goekooplaan. In deze grafiek is de data van april t/m juni 2019 vergeleken met deze data van 2022 (exclusief vakanties en feestdagen).

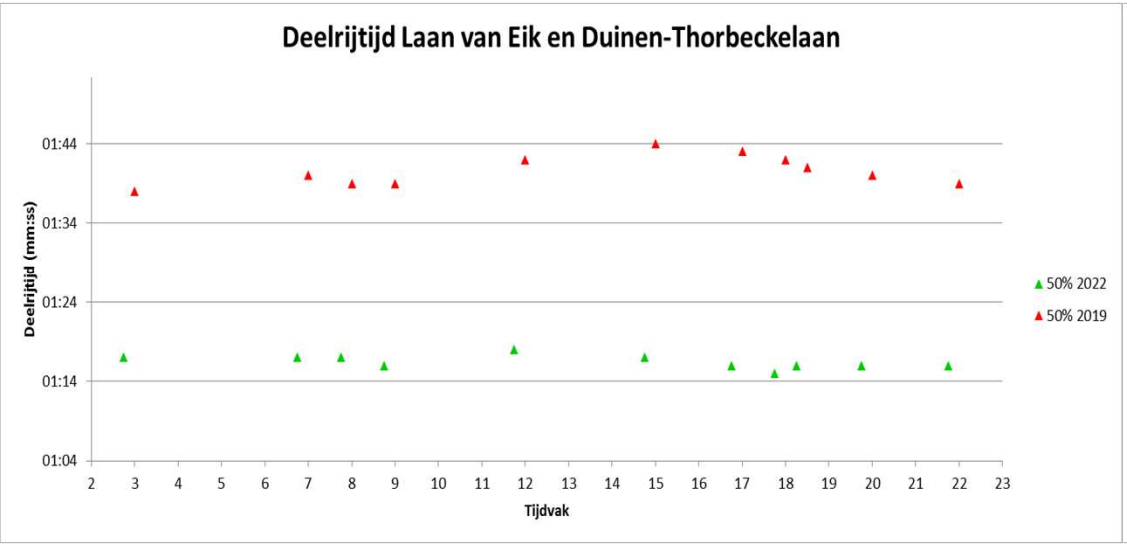


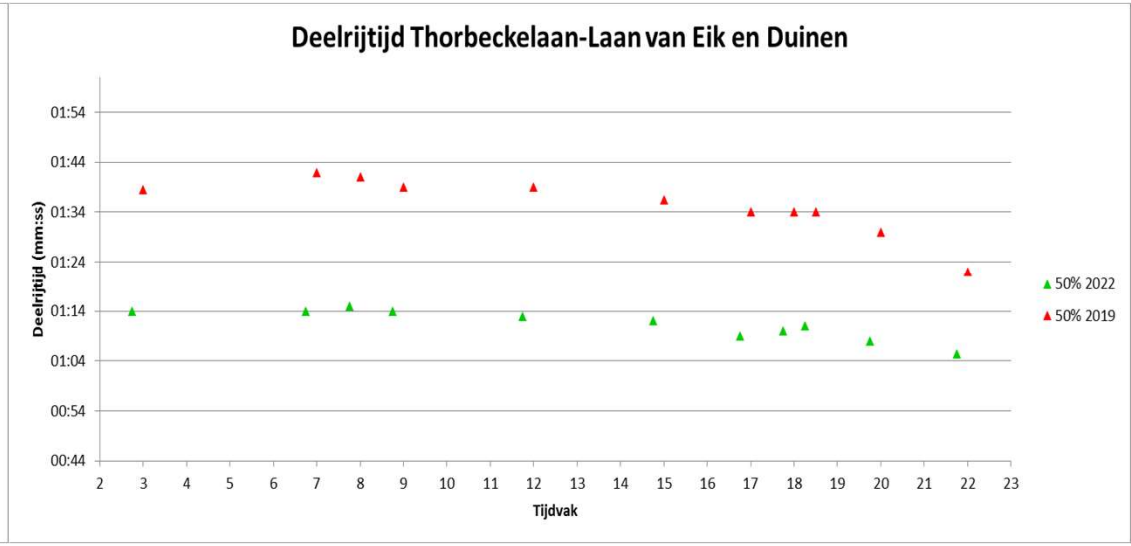


HTM | kom verder!

Halte Nieuwendamlaan: reistijdwinst 24,1 sec/rit, 31,5 uur per dag

Vergelijking tussen het haltepaar Laan van Eik en Duinen & Thorbeckelaan. In deze grafiek is de data van april t/m juni 2019 vergeleken met deze data van 2022 (exclusief vakanties en feestdagen).

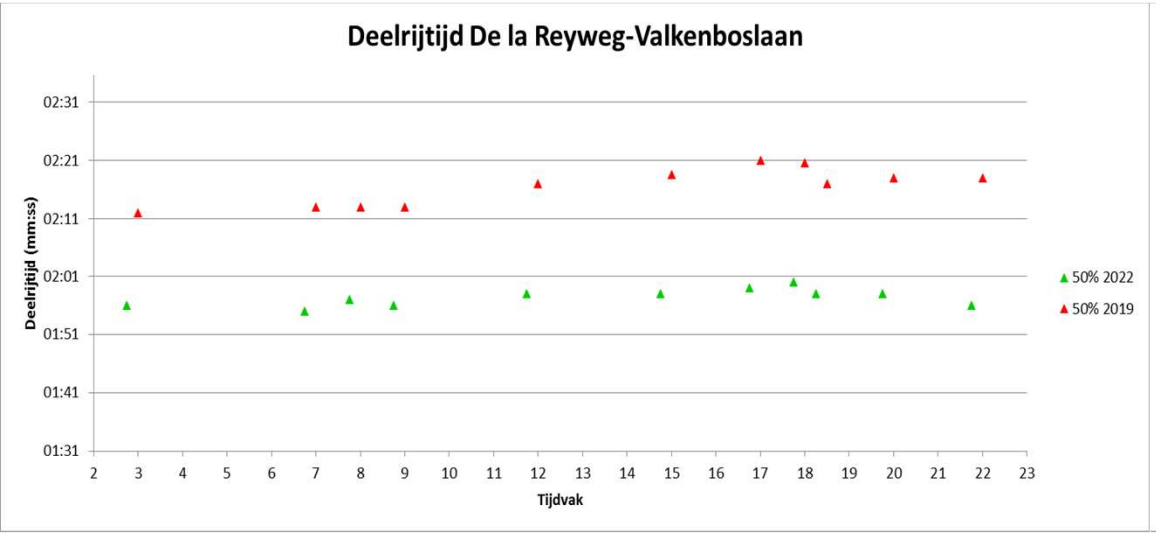


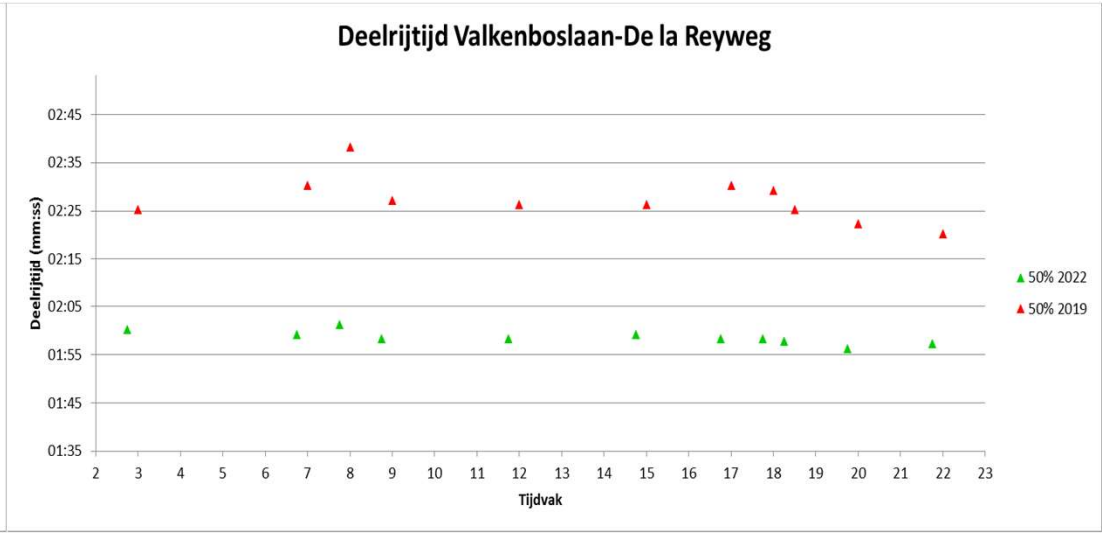


HTM | kom verder!

Halte Fahrenheitstraat: reistijdwinst 23,4 sec/rit, 43,7 uur per dag

Vergelijking tussen het haltepaar Valkenboslaan en De la Reyweg. In deze grafiek is de data van april t/m juni 2019 vergeleken met deze data van 2022 (exclusief vakanties en feestdagen).

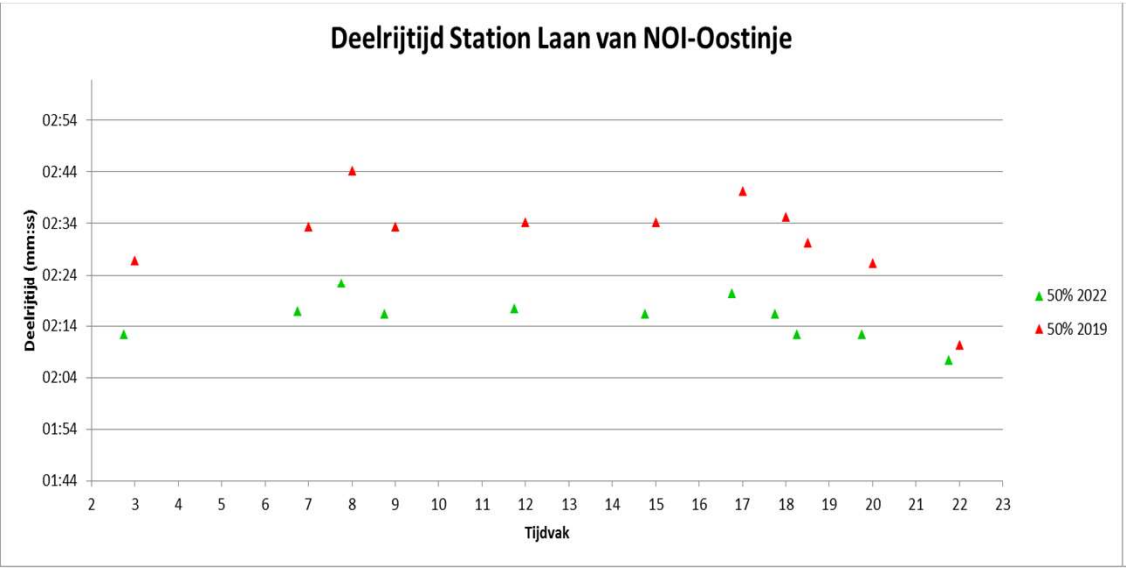


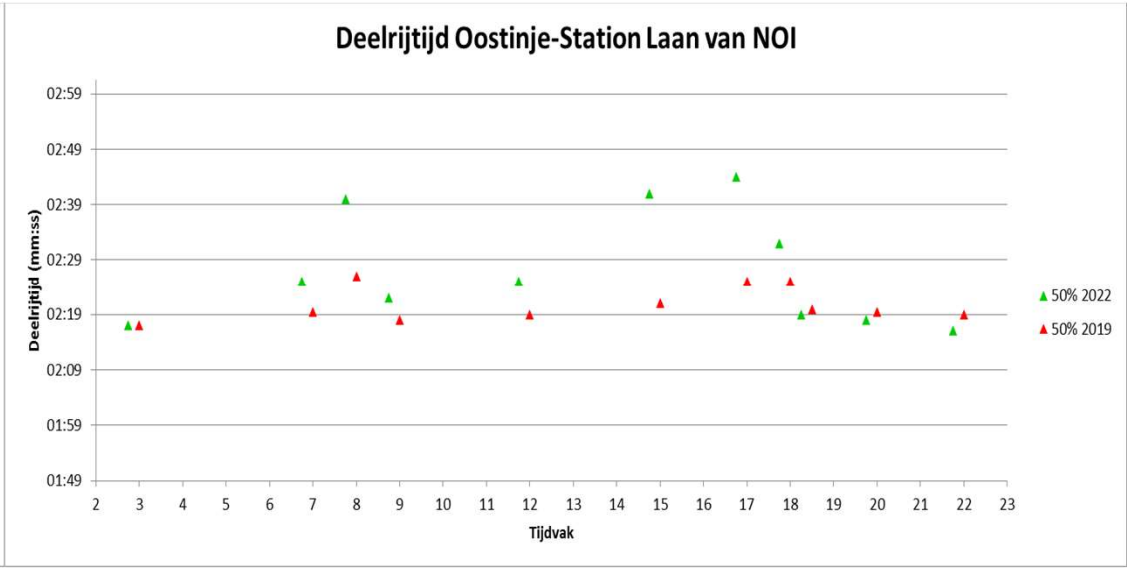


HTM | kom verder!

Halte Stuyvesantstraat: reistijdwinst 5,1 sec/rit, 4,7 uur per dag

Vergelijking tussen het haltepaar Oostinje en Station Laan van NOI. In deze grafiek is de data van april t/m juni 2019 vergeleken met deze data van 2022 (exclusief vakanties en feestdagen).

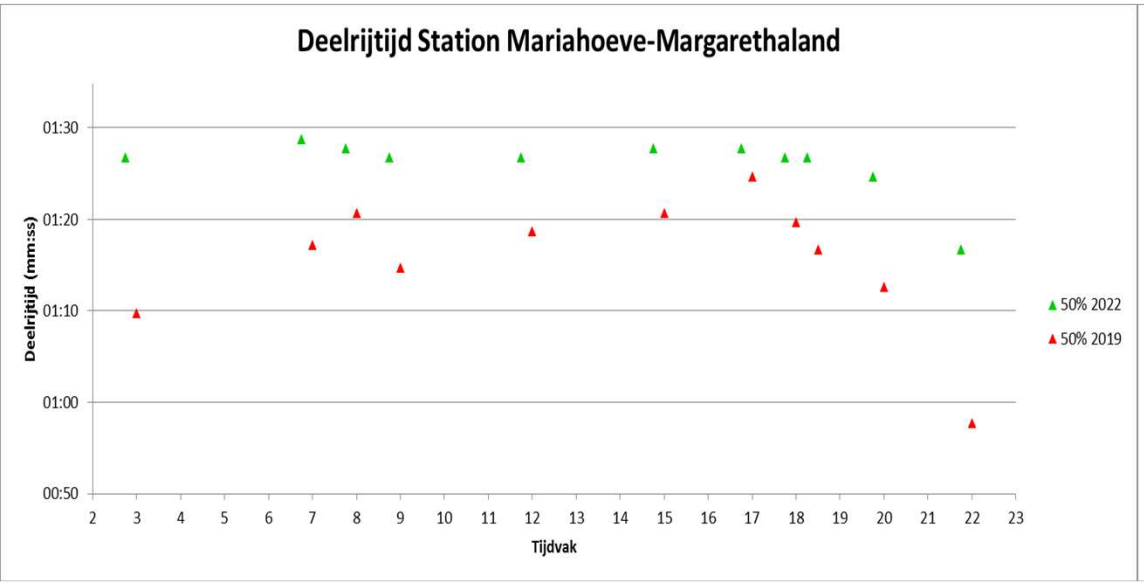


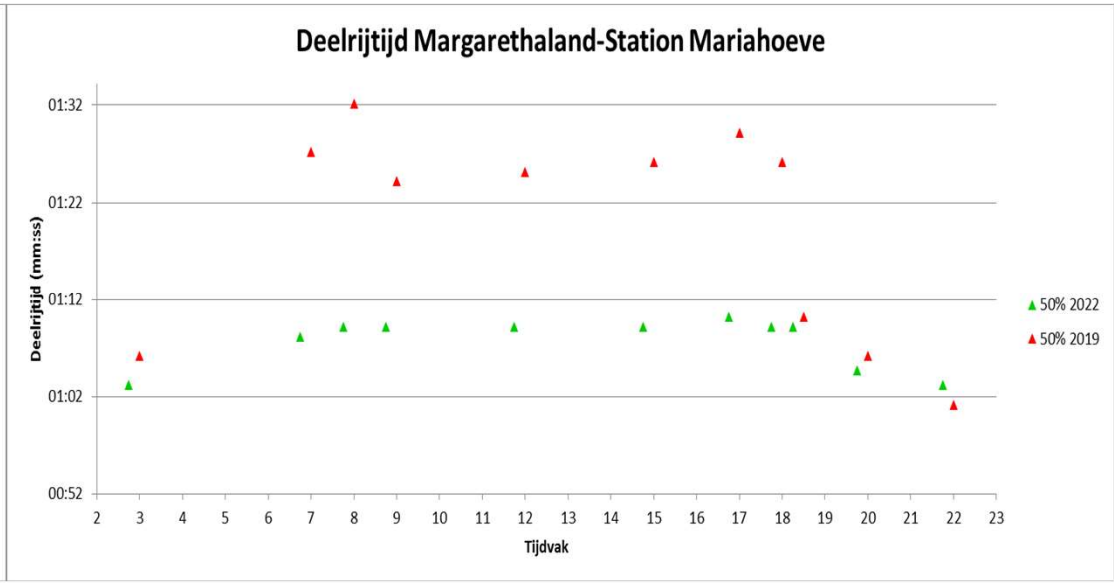


HTM | kom verder!

Halte Aegonplein: reistijdwinst 1,5 sec/rit, 1,5 uur per dag

Vergelijking tussen het haltepaar Mariahoeven en Margarethaland. In deze grafiek is de data van april t/m juni 2019 vergeleken met deze data van 2022 (exclusief vakanties en feestdagen).

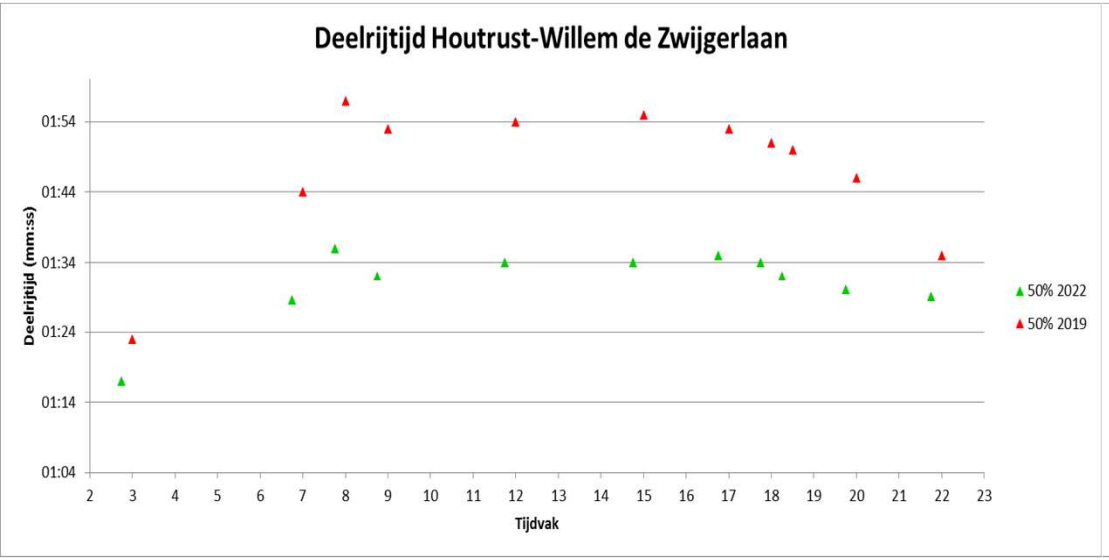


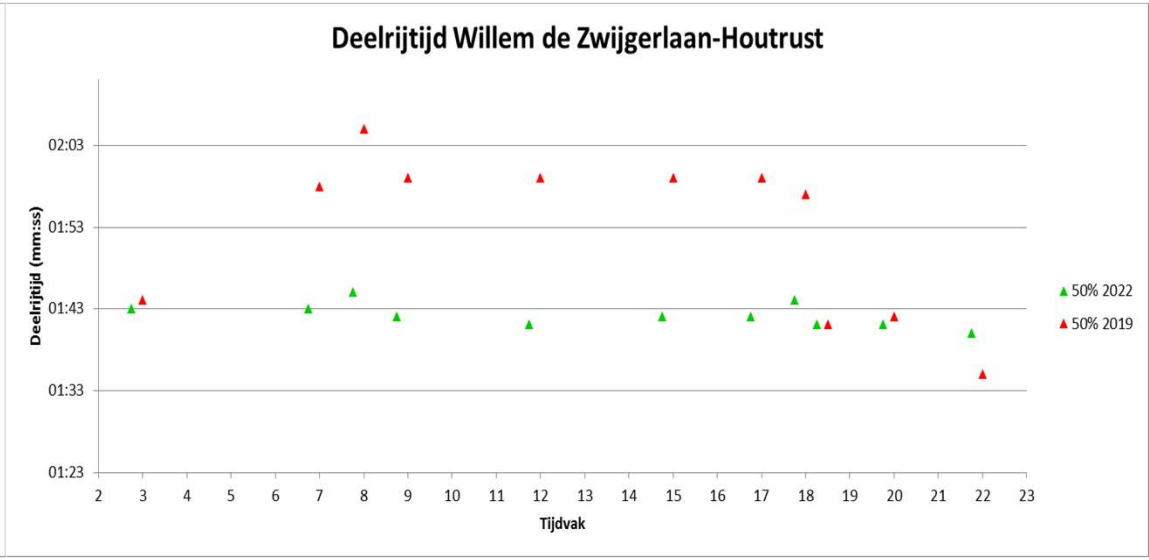


HTM | kom verder!

Halte Boreelstraat: reistijdwinst 13,4 sec/rit, 10,9 uur per dag

Vergelijking tussen het haltepaar Houtrust en Willem de Zwijgerlaan. In deze grafiek is de data van april t/m juni 2019 vergeleken met deze data van 2022 (exclusief vakanties en feestdagen).

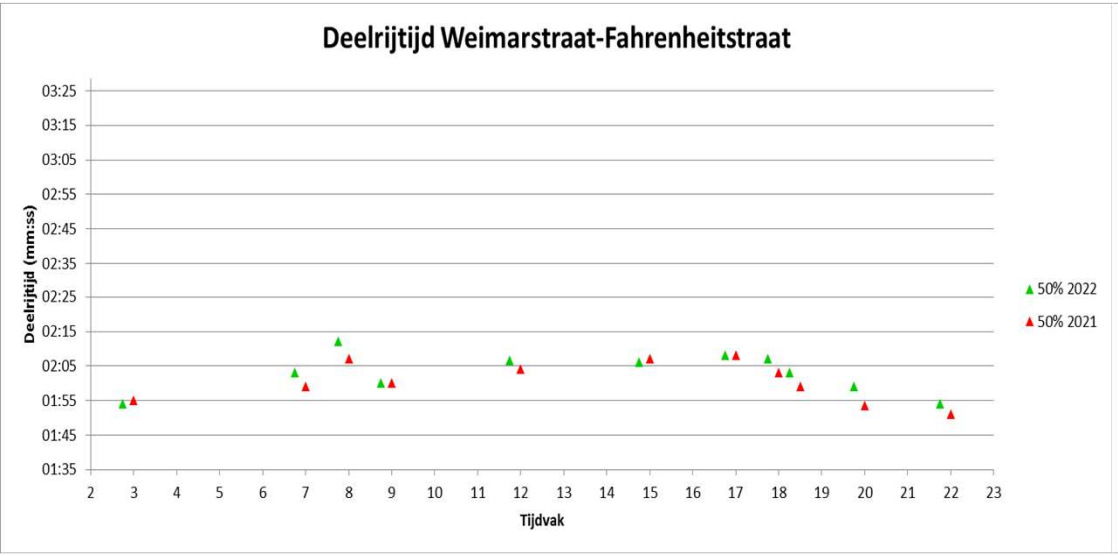


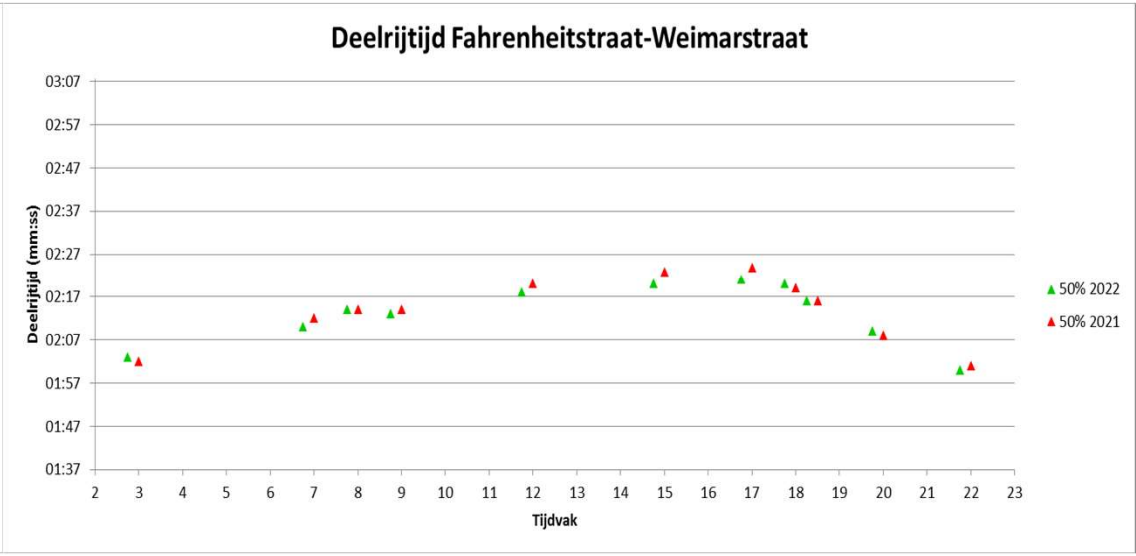


HTM | kom verder!

Halte Copernicusplein: reistijdwinst 7 sec/rit, 3,9 uur per dag

Vergelijking tussen het haltepaar Weimarstraat en Fahrenheitstraat. In deze grafiek is de data van mei 2022 met april 2022. Er is voor deze periode gekozen vanwege een aanpassing in de verkeerslichten eind april 2022.

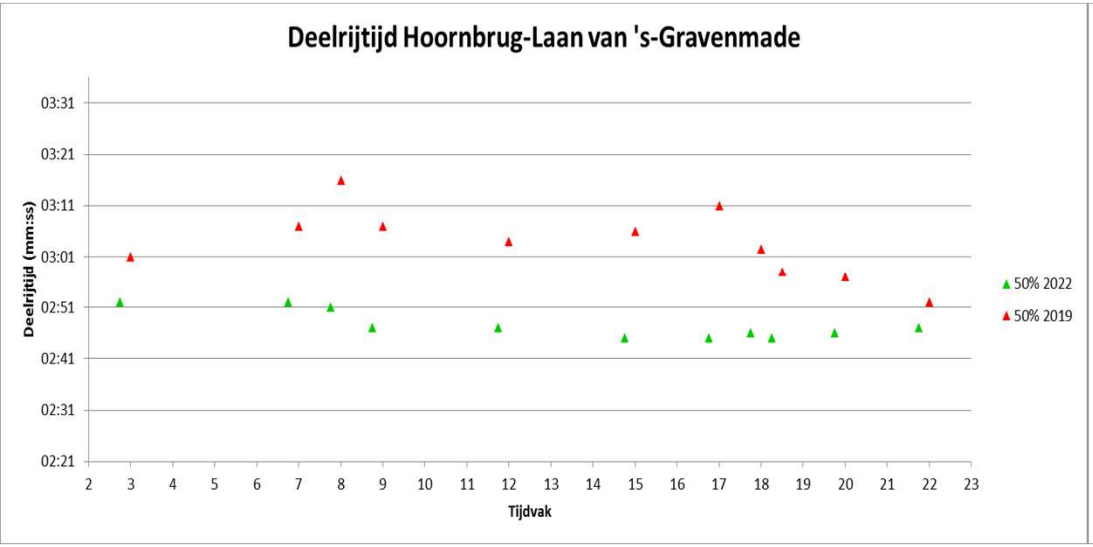


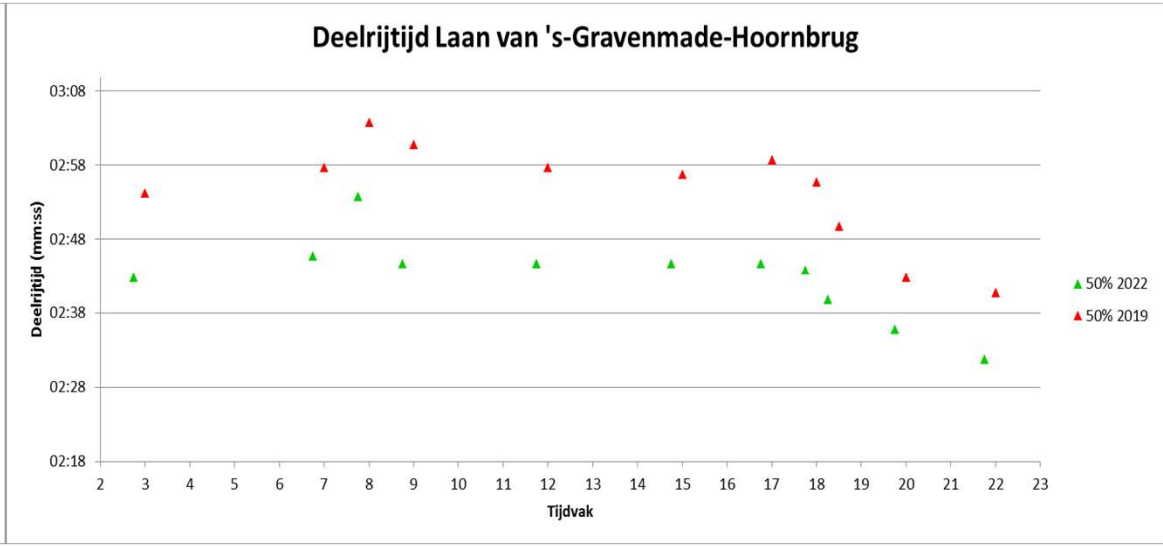


HTM | kom verder!

Halte Broekpolder: reistijdwinst 13,9 sec/rit, 13,5 uur per dag

Vergelijking tussen het haltepaar Hoornburg en Laan van ‘s-Gravenmade. In deze grafiek is de data van april t/m juni 2019 vergeleken met deze data van 2022 (exclusief vakanties en feestdagen).

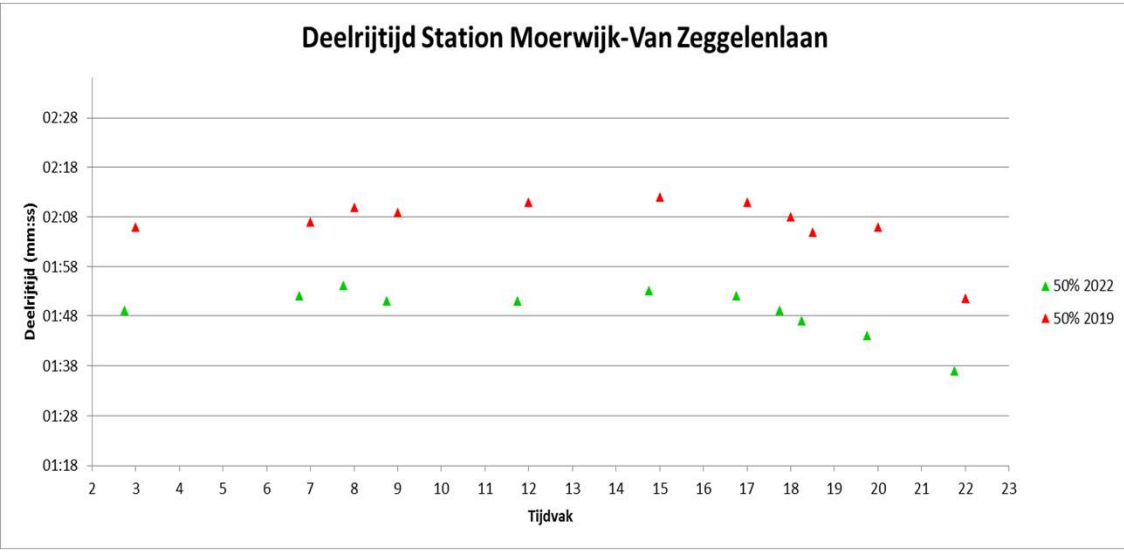


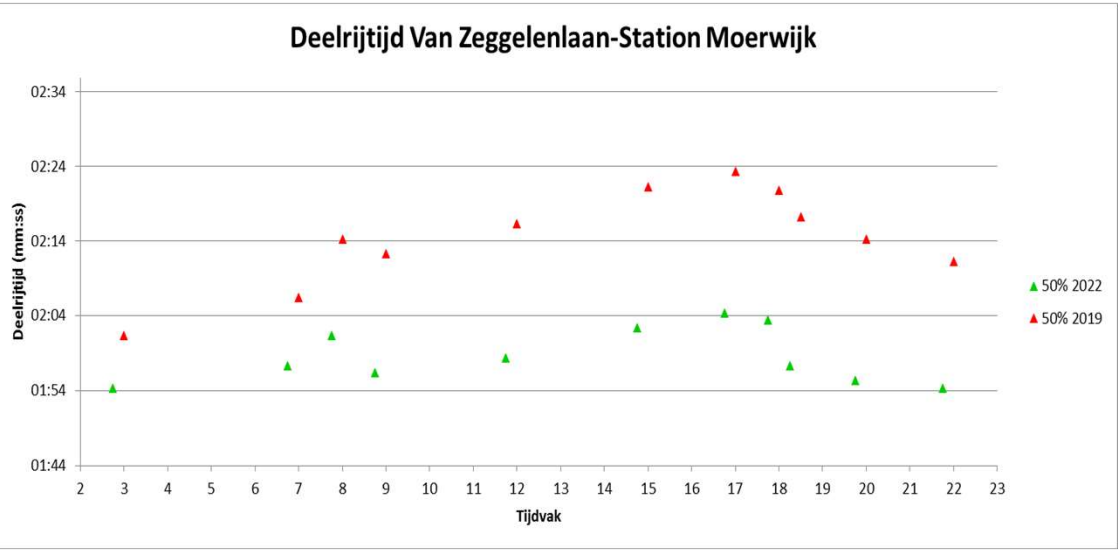


HTM | kom verder!

Halte Alberdingk Thijmstraat: reistijdwinst 16,9 sec/rit, 23,4 uur per dag

Vergelijking tussen het haltepaar Van Zeggelenlaan en Station Moerwijk. In deze grafiek is de data van april t/m juni 2019 vergeleken met deze data van 2022 (exclusief vakanties en feestdagen).

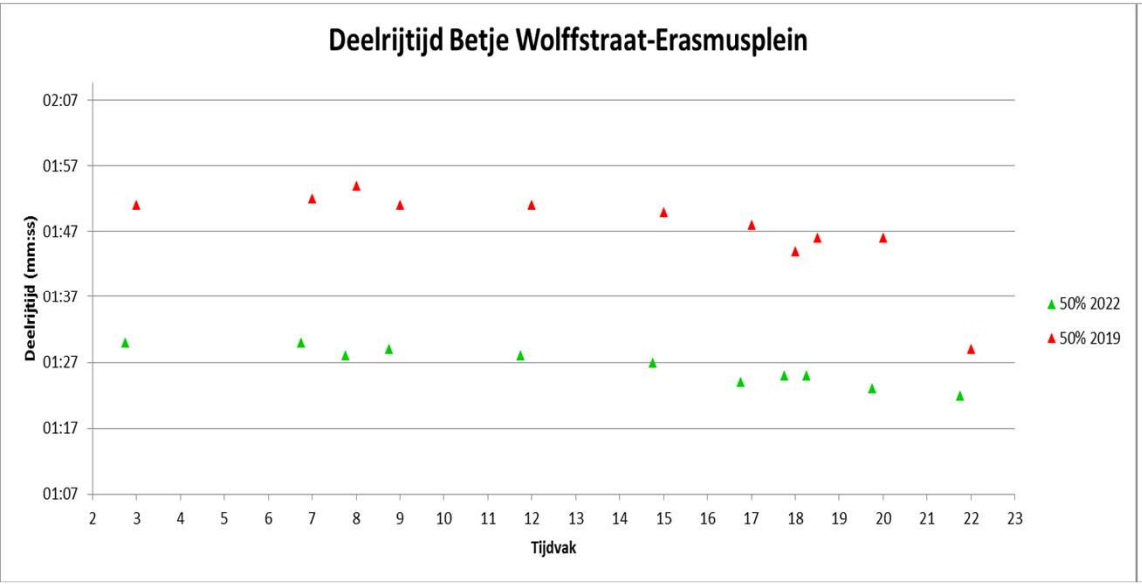


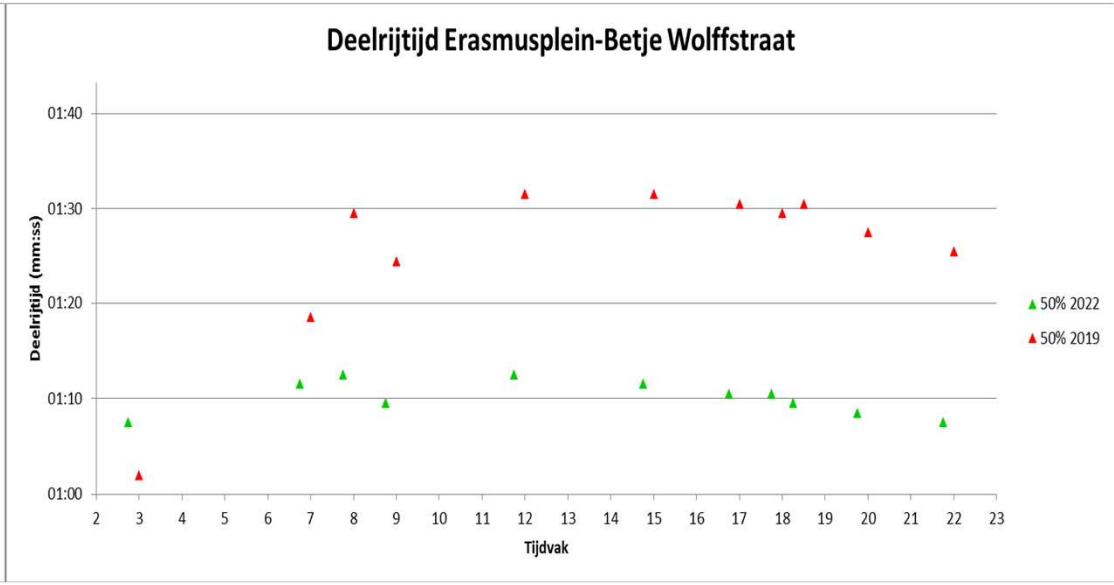


HTM | kom verder!

Halte Geysterenweg: reistijdwinst 18,2 sec/rit, 20,9 uur per dag

Vergelijking tussen het haltepaar Erasmusplein en Betje Wolffstraat. In deze grafiek is de data van april t/m juni 2019 vergeleken met deze data van 2022 (exclusief vakanties en feestdagen).

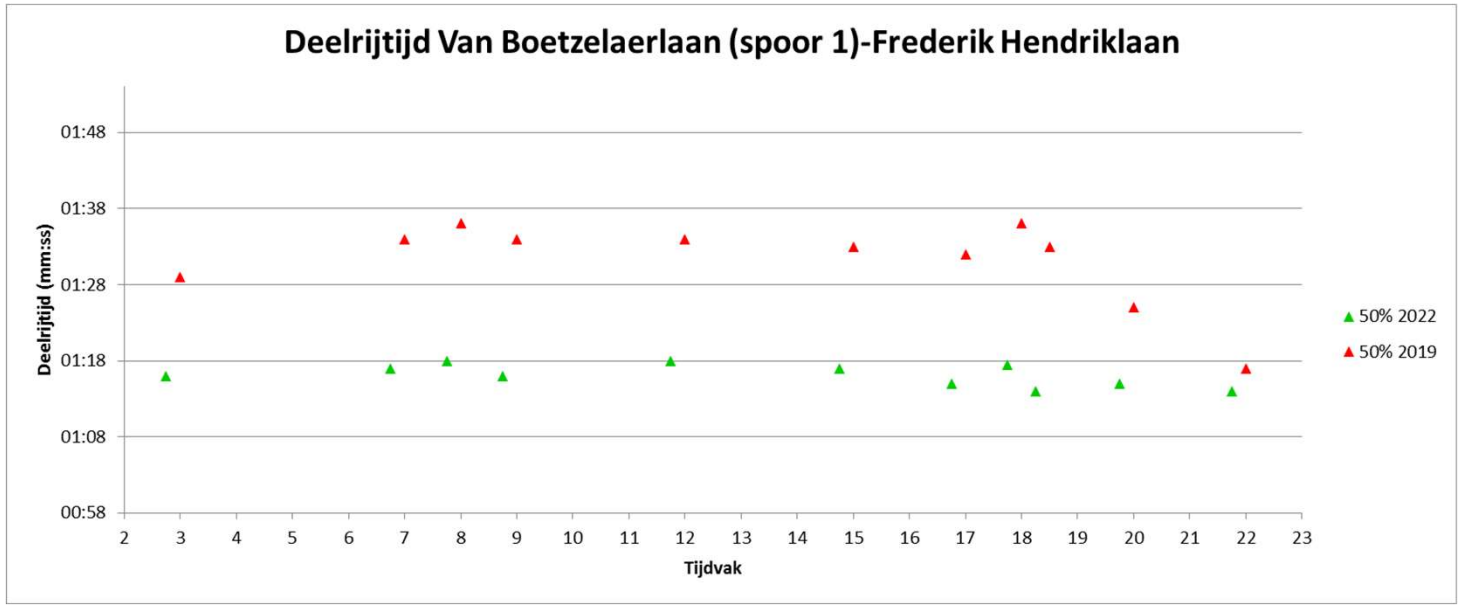




HTM | kom verder!

Halte Frankenslag: reistijdwinst 15 sec/rit, 7,5 uur per dag

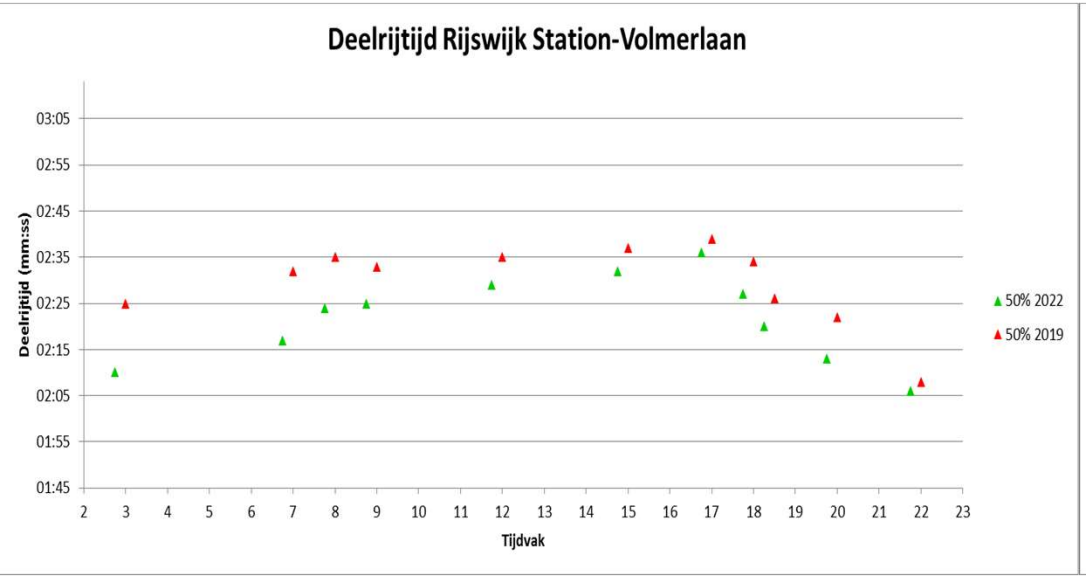
Vergelijking tussen het haltepaar Van Boetzelaerlaan en Frederik Hendriklaan. In deze grafiek is de data van april t/m juni 2019 vergeleken met deze data van 2022 (exclusief vakanties en feestdagen).

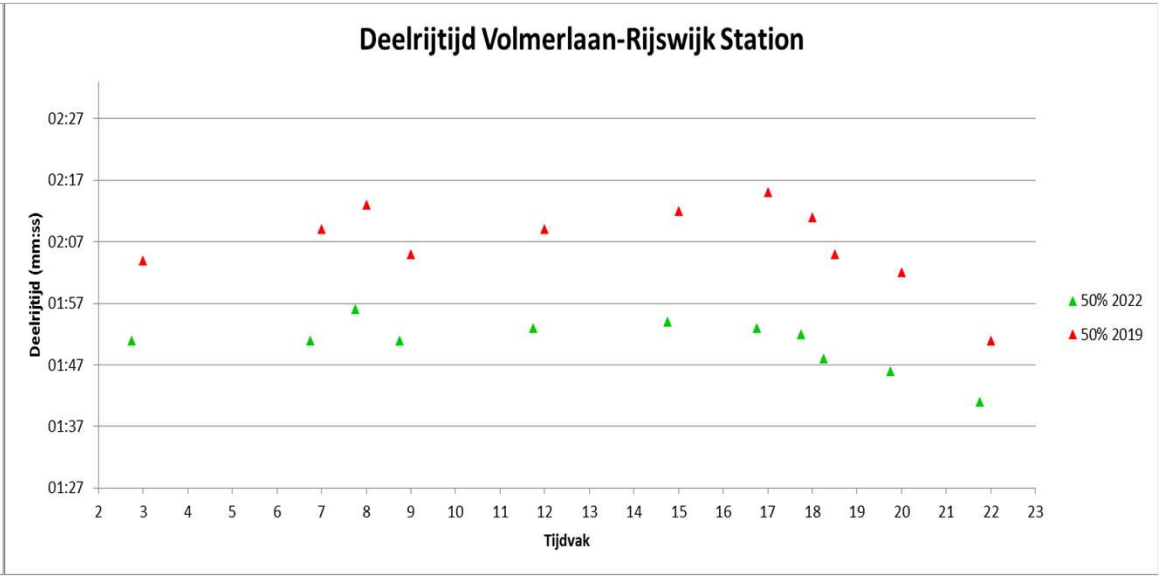


HTM | kom verder!

Halte Treubstraat: reistijdwinst 12,2 sec/rit, 6,6 uur per dag

Vergelijking tussen het haltepaar Volmerlaan en Rijswijk Station. In deze grafiek is de data van april t/m juni 2019 vergeleken met deze data van 2022 (exclusief vakanties en feestdagen).

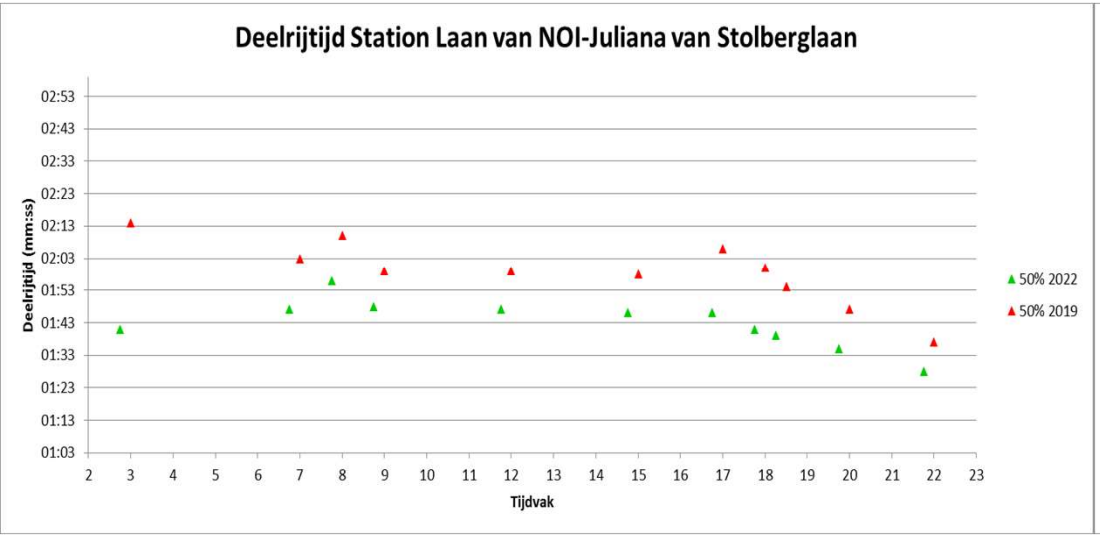


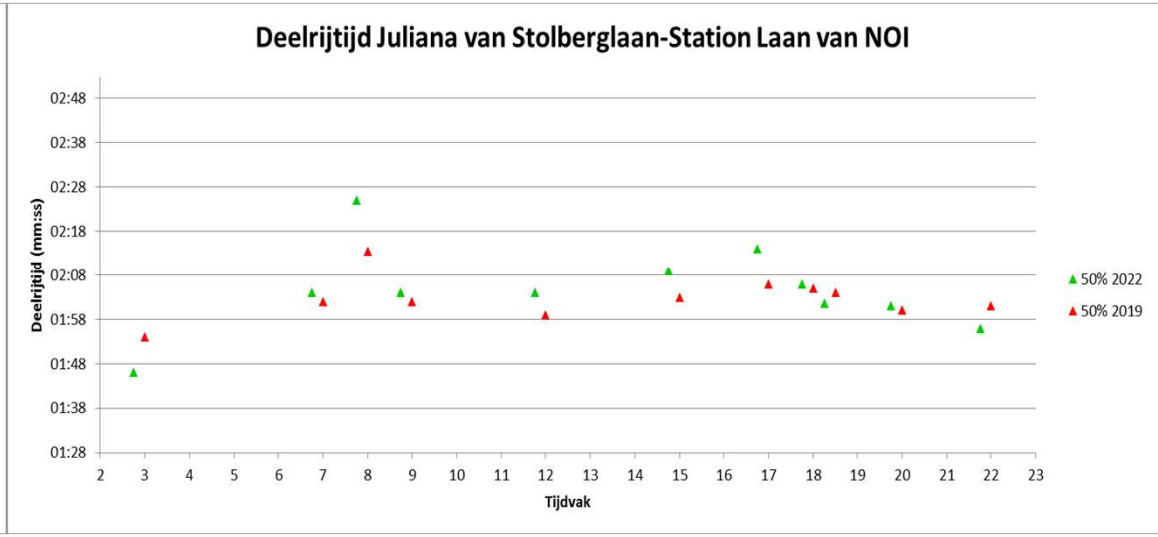


HTM | kom verder!

Halte Stuyvesantstraat B23: reistijdwinst 6,4 sec/rit, 3,6 uur per dag

Vergelijking tussen het haltepaar Station Laan van NOI en Juliana van Stolberglaan. In deze grafiek is de data van april t/m juni 2019 vergeleken met deze data van 2022 (exclusief vakanties en feestdagen).





HTM | kom verder!

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.	

MEMO

Behoud niveau dienstregeling 2022 voor 2023 e.v. in Haaglanden en VPR

Van: Jan Kees Korteweg & Jasper Vermeer

Datum: 31 augustus

Aan: Metropoolregio Rotterdam Den Haag

T.a.v.: Gertjan Nijsink en Koen Idzenga

CC: Marc Rosier en Bart Nijhof

Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) heeft EBS gevraagd om voor 2023 in beeld te brengen welk tekort er op treed door de als gevolg van corona lagere reizigersinkomsten. Daarbij is EBS gevraagd om maatregelen voor te stellen die dit tekort op lossen.

De MRDH heeft EBS gevraagd om uit te gaan van het productievolume 2022 voor de dienstregeling 2023 en de beste inschatting van de reizigersopbrengsten in 2023 en verder. In eerste instantie was de vraag hierbij uit te gaan van de situatie waarin er geen steun vanuit het rijk zou zijn. Inmiddels is duidelijk dat er wel een financiële regeling wordt ontworpen door het rijk. De voorwaarden om hier een beroep op te doen zijn nog niet volledig duidelijk zijn, net zo min als de hoogte van de bijdrage voor elke specifieke concessie. Er is hiervoor dan ook niet meer dan een eerste voorzichtige inschatting opgenomen in deze (versie van de) notitie.

1) Het tekort in beeld

Voor beide concessies is vastgesteld dat bij de geprognosticeerde reizigersomzet 2023 en verder een fors financieel tekort ontstaat.

	Opbrengsten tekort
HGL 2023	-6.016
VPR 2023	-1.668
2023 totaal	-7.684
HGL 2024	-6.398
VPR 2024	-1.850
2024 totaal	-8.248

Bij de prognoses 2023 e.v. dienen uiteraard allerlei disclaimers te worden toegevoegd, omdat de ontwikkeling van het herstel, gezien de ervaring van de laatste jaren, een moeilijk te voorspellen proces is.

Het scenario voor herstel (prognose) is afkomstig vanuit het Transdevmodel (scenario 2). In dit model, gebaseerd op de prognoses van het KiM van najaar 2020, wordt er van uitgegaan dat het aantal reizigers in 2025 weer op het niveau van 2019 is. Dat is 100%, dus zonder autonome groei. Het Transdev model berekent een gemiddeld herstelpercentage voor heel Nederland. EBS heeft dit model specifieker gemaakt door onderscheid te maken naar doelgroepen en lokale verschillen tussen concessies. We verwachten bijvoorbeeld dat het aantal recreatieve reizigers goed zal herstellen, maar dat forensen blijvend minder ritten per week zullen maken, terwijl het aantal scholieren op dit moment al grotendeels terug is op het niveau van 2019. We werken ons model ieder kwartaal bij op basis van het werkelijke aantal instappers per doelgroep in de voorliggende periode.

Voor het bepalen van de verwachtte reizigersopbrengsten in 2023 e.v. hebben wij een correctie gedaan op het model om van instappers naar euro's te komen, op basis van de in de afgelopen maanden gerealiseerde verhouding tussen instappers en opbrengsten. In Haaglanden hebben we bovendien een tweetal extra correcties gedaan om de reizigersopbrengsten in basisjaar 2019 te bepalen. Enerzijds hebben we de opbrengsten voor een heel jaar bepaald op basis van de opbrengsten vanaf augustus 2019, de start van de concessies, waarbij we gebruik maken van een jaarpatroon dat we van MRDH hebben ontvangen. Anderzijds hebben we een correctie gedaan op lijn 45 omdat die in 2019 nog gedeeltelijk buiten de concessie viel. Tot slot hebben we de reizigersopbrengsten in beide concessies gecorrigeerd voor het effect van de introductie van EMV.

Het verfijnde model met de correcties leidt tot een herstel van reizigersopbrengsten, exclusief vergoeding voor het studentenreisproduct ('SOV'), in 2025 van 96% in Voorne-Putten & Rozenburg en 93% in Haaglanden. In 2023 is het herstel 86% om 84% en in 2024 91% om 89%. Voor de SOV geldt dat het omzetniveau van voor corona is behouden. Dit komt doordat op korte termijn niet de hoeveelheid reizen, maar het aantal studenten met een studentereisproduct bepalend is voor de hoogte van de vergoeding. Worden reizigersopbrengsten en SOV samengenomen dan is er dus sprake van een hoger percentage. In Voorne-Putten bijvoorbeeld komt het herstelpercentage in 2023 dan uit op 93% i.p.v. 86%. In alle gevallen zijn de reizigersopbrengsten vergeleken met het niveau van 2019, prijspeil 2022.

Voor de volledigheid hebben we gekeken welke aanvullende inkomsten ook benoemd moeten worden voor een eerlijk vergelijk. Er zijn eigenlijk maar twee soorten aanvullende inkomsten buiten de subsidie, de SOV en de reizigersinkomsten: dit zijn inkomen uit advertenties en de de vergoeding voor gederfde inkomsten bij gratis OV Rozenburg.

De advertentie-inkomsten, orde grootte €60k, bieden hier geen soelaas, want deze zaten ook in de oorspronkelijke businesscase en bovendien buiten de post reizigersinkomsten waarover we nu spreken. Wel moeten we voor een eerlijk vergelijk meenemen de dervingsvergoeding die EBS ontvangt van de gemeente Rotterdam voor het vrij vervoer voor kinderen en oudere inwoners van Rozenburg. Deze post bedraagt in 2023 € 206k. In de oorspronkelijke prognoses voor 2023 was dit geen derving, maar inkomen en onderdeel van de reizigersopbrengsten.

Omdat er al eerder maatregelen zijn afgesproken is het tekort in werkelijkheid kleiner dan hierboven geschetst. In het transitieprogramma is er meerwerk ingekocht door MRDH voor lijn 33/34 in Haaglanden. In bijlage 1 ‘toelichting verrekening subsidie Meerwerk lijn 33/34’ is dit nader toegelicht. Door dit geld in 2023 uit te keren wordt het tekort van Haaglanden verkleind met € 900k

Vanuit het besparingsprogramma MRDH is eerder al een bedrag toegezegd in combinatie met gerealiseerde besparingen (27,5% daarvan). Voor de concessies Haaglanden en Voorne Putten opgeteld is het huidige beeld dat vanuit dit programma een aanvraag kan worden ingediend van bijna € 3,0 mln. De berekeningen zijn nog niet ingediend waarmee de uiteindelijke berekening kan afwijken. De bijdrage vanuit dit programma verkleint het tekort in 2023 in Haaglanden met € 2.174 en in Voorne-Putten met € 827k.

Per saldo rest het volgende tekort:

	Opbrengsten tekort	Besparing 27,50%	Bijdrage 33/34	Vrij reizen Rozenburg	Netto tekort
HGL 2023	-6.016	2.174	900		**-2.942**
VPR 2023	-1.668	827	-	206	**-635**
2023 totaal	-7.684	*3.001*	900		**-3.783**
HGL 2024	-6.398		300		**-6.098**
VPR 2024	-1.850		-	206	**-1.644**
2024 totaal	-8.248		300		**-7.948**

2) Maatregelen

MRDH heeft EBS gevraagd om maatregelen te bedenken, zogenaamde ‘knoppen waaraan gedraaid kan worden’, die dit tekort kunnen oplossen. Deze knoppen betreffen de mogelijkheden om besparingen en/of extra opbrengsten te generen. Het moet dan vooral gaan om andere knoppen dan ‘snijden in de dienstregeling’ gezien de toename van reizigers en verwachte groei in de vraag naar mobiliteit in de metropoolregio. Het wel snijden in de dienstregeling zou een zeer nadelig effect op het gebruik van openbaar vervoer betekenen, waardoor meerdere lange termijn (ruimtelijke) opgaven in de regio in gevaar zouden komen. We komen hier bij (wel opgenomen) knop ‘vervoerkundige maatregelen’ nog op terug.

EBS ziet de volgende knoppen:

1. Bijdrage Rijksoverheid (TVOV)
2. Bijdrage uit hiervoor extra vrijgemaakte middelen MRDH
3. Bijdrage EBS
4. Aanpassing concessievoorwaarden die mogelijk tot besparingen kunnen leiden
5. Tarieven proposities en kilometertarief
6. Vervoerkundige maatregelen

Na verwerking van de bovenstaande maatregelen, die in het vervolg van dit document nader toegelicht worden, zou het tekort voor 2023 en 2024 als volgt (deels) kunnen worden opgelost:

	Netto tekort	1) TVOV Rijksdeel	2a) TVOV DO-deel	3) Bijdrage EBS	2b) Aanvullende bijdrage MRDH	4) Aanpassen concessie	Resultaat
HGL 2023	-2.942	1.250	625	717	350		-0
VPR 2023	-635	250	125	216	44		-
2023 totaal	-3.577	1.500	750	933	394	-	-0

HGL 2024	-6.098				1.098	5.000	0
VPR 2024	-1.644				644	1.000	-0
2024 totaal	-7.742	-	-	-	1.742	6.000	-0

Ad 1: Rijksbijdrage TVOV

Vanuit het Rijk is er een regeling in wording: de TVOV. Deze is bedoeld om het Openbaar vervoer financieel te ondersteunen daar waar de reizigersopbrengsten door Corona nog voor gaten in de begroting zorgen. Op het moment van schrijven is nog niet duidelijk hoeveel geld er beschikbaar komt en ook de voorwaarden zijn nog niet helemaal helder. Op verzoek van de MRDH brengen wij hier wel in beeld hoe deze ‘knop’ mogelijk een deel van het tekort op zou kunnen vullen. In totaal stelt het rijk 150 miljoen beschikbaar voor alle OV-concessies in Nederland inclusief het hoofdrailnet. Gezien het aandeel van de twee EBS-concessies op het totaal van Nederland rekenen we maximaal op 1,5 miljoen. Van DO’s wordt verwacht hier ook een bedrag aan toe te voegen. Hierover meer in de volgende paragraaf.

Ad 2: Bijdrage uit door MRDH vrijgemaakte middelen

De MRDH heeft vanuit diverse besparingen een bedrag van 37 miljoen vrijgemaakt dat kan worden ingezet om tekorten bij de drie vervoerders op te vangen. MRDH geeft aan dat hierover nog geen zekerheid kan worden gegeven hoeveel hiervan aan EBS kan worden verstrekt.

EBS heeft desondanks toch een inschatting gemaakt van welke bijdrage aan EBS realistisch zou zijn als wordt gelet op de omvang van de beide streekconcessies in het geheel van de MRDH. Dit berekende bedrag lijkt toch noodzakelijk om in 2023 het tekort in reizigersopbrengsten af te dekken. We gaan ervan uit dat er maximaal 3,7 miljoen euro beschikbaar is voor de EBS-concessies gezamenlijk. Een deel van dat geld (€750k) zal door de MRDH moeten worden ingezet om in 2023 aanspraak te kunnen maken op de TVOV bijdrage van het Rijk. In de tabel terug te vinden als het 'TVOV DO-deel'.

Een tweede deel (€600k in 2023 en €1.950k in 2024) kan als 'aanvullende bijdrage MRDH' worden uitgekeerd ten behoeve van instandhouding van het voorzieningenniveau in haar beide streekconcessies. Het is overigens nog onduidelijk of de voorwaarden van de TVOV hiervoor de ruimte bieden.

Wat er dan nog resteert van de 3,7 miljoen (€400k) kan als reserve gelden en werken als aanvulling daar waar de werkelijkheid negatief afwijkt van de prognoses.

Ad 3: Bijdrage EBS

Naast de bovengenoemde knoppen heeft de MRDH ook aangegeven dat vervoerders wederom een eigen bijdrage moeten leveren. De forse negatieve resultaten van 2020, de twee daaropvolgende jaren zonder rendement en de in die jaren al gerealiseerde besparingen maken dat er weinig extra kan worden bijgedragen door EBS. EBS heeft sinds de start van haar concessies binnen de MRDH als gevolg van Corona een negatieve cashflow en heeft ook tot dusver geen enkele positieve dotatie aan haar vermogen kunnen doen. Toch ziet EBS binnen de huidige aannames en de nu voorliggende berekeningen de mogelijkheid om in het tekort van 2023 een deel voor eigen rekening te nemen.

Ad 4: Aanpassing concessievoorwaarden

Om een resterend tekort weg te nemen kan mogelijk binnen de concessievoorwaarden worden gezocht naar financiële ruimte.

Graag gaan we met de MRDH op onderzoek waar mogelijkheden liggen. In eerdere gesprekken heeft EBS een concessieverlenging als mogelijke maatregel geopperd. Verlenging van een concessie biedt de mogelijkheid om met toekomstige resultaten huidige tekorten op te vangen.

Voor de Metropoolregio biedt dit ook de mogelijkheid om de einddata van de beide streekconcessies gelijk te trekken, echter is EBS bewust van de regelgeving omtrent verlengingen en uitbreiding van concessies. Wellicht is de 'knop' voor deze discussie niet het juiste moment en zou dit bij een herijking van het concessiecontract beter kunnen passen. Voor 2023 stellen we dan ook niet voor aan deze knop te draaien, maar voor 2024 moet dit een oplossing gaan bieden voor het dan nog resterende tekort.

Ad 5: Tarieven

Een gemakkelijke manier om de reizigersopbrengsten te verhogen is een aanvullende tariefsverhoging boven op de Landelijke Tarief Index (LTI). Alhoewel deze knop niet onbenoemd kan blijven kleeft hier een groot nadeel aan. Deze maatregel heeft een negatieve impact op het herstel van de reizigersaantallen en -inkomsten. Voor 2023 is de LTI

7,02% en daar komt mogelijk nog iets bij. Een extra verhoging versterkt in de ogen van de klant de perceptie dat (ook) het openbaar vervoer fors duurder wordt en dus moet er gerekend worden met een negatieve impact op imago en prijselasticiteit (minder reizigers en minder reizen, door een hogere prijs). We stellen dan ook voor niet aan deze knop te draaien. Wel brengen we hieronder in beeld wat de verwachte impact op de financiën zou zijn:

- Voor de concessie VPR betekent een stijging van het kilometertarief van 20 procent een geprognosticeerde omzetstijging van € 250.000.
- Voor de concessie HGL betekent een stijging van het kilometertarief van 20 procent een geprognosticeerde omzetstijging van € 750.000.

Ad 6a: Vervoerkundige maatregelen, verhoging efficiency en/of kostenverlaging door reductie DRK's

De oplossing voor de vervoerkundige maatregelen zijn beperkt uitgewerkt, omdat MRDH eigenlijk als uitgangspunt heeft gekozen niet aan deze 'knop' te willen draaien. Binnen de concessie Haaglanden zijn een aantal kleine maatregelen te bedenken die een relatief beperkte impact hebben op de reiziger. De verwachting is dat deze een maximaal bijdrage van 0,3 mln opleveren. Te denken valt hierbij aan een beperking van de stadsdienstregeling in Delft inclusief het opheffen van het Hoppersysteem. EBS heeft verder diverse maatregelen uitgewerkt, maar ze zijn alle gericht op het reduceren van kosten en dus verlagen van ons productievolume.

Ad 6b: Vervoerkundige maatregelen, optimalisatie Lijnennet

Zoals elk jaar zijn er ook bij een gelijkblijvend productieniveau optimalisaties van het netwerk aan de orde. Deze wijzigingen worden toegelicht in bijlage 2. De ingangsdatum voor dienstregeling 2023 ligt op zondag 8 januari 2023.

3) Voorlopige conclusie

Met de knoppen 1 t/m 4 kan voor beide concessies het tekort in reizigersopbrengsten worden opgelost. Grote onzekerheden zijn de precieze invulling en voorwaarden van de TVOV. Daarnaast impliceert knop 3 een forse opgave voor EBS en MRDH gezamenlijk om te komen tot een aanpassing van de concessie met het oog op 2024 e.v.. Uiteraard zijn ook de opbrengsten geprognosticeerd en zou het herstel anders kunnen zijn dan in deze berekeningen is opgenomen, waardoor de totale opgave groter of kleiner kan zijn dan hier geschetst.

Belangrijke disclaimer: In deze opstelling gaan we ervan uit dat de MRDH naar vermogen kan bijdragen zonder dat dit leidt tot een korting op de Rijksbijdrage. Zoals we nu begrijpen bestaat deze mogelijkheid in de TVOV staat deze mogelijkheid nog niet. In dat geval ontstaat er weer een tekort ter grootte van de Rijksbijdrage minus de reservepost van MRDH.

Graag gaan we snel met de MRDH in gesprek om onze notitie te bespreken om vervolgens snel vast te stellen hoe en met welke kwantiteiten EBS de dienstregeling voor HGL en VPR 2023 moet gaan opstellen.

8 september 2023
J.C. Korteweg, COO EBS

Bijlages:
1: toelichting verrekening subsidie Meerwerk lijn 33/34
2: Dienstregelingswijzigingen 2023 EBS Haaglanden Streek

Bijlage 1: toelichting verrekening subsidie Meerwerk lijn 33/34

In het kader van het transitieprogramma van MRDH is sinds 2020 al veel gebeurd. Hierin is ondermeer besloten tot het toekennen van extra subsidie voor het meerwerk op lijn 33/34 in de concessie Haaglanden.

Vanaf 2021 heeft de MRDH extra meerwerk ingekocht boven op het vervoerplan 2021. Dit betreft de frequentieverhoging op de lijnen 33 en 34 in de concessie Haaglanden. Voor 2021 en daaropvolgende jaren is het overeengekomen budget voor dit meerwerk € 300k (prijspeil 2021). Dit budget is tot dusver nog niet opgevraagd door EBS vanwege de toereikende dekking van de BVOV. De bedragen van 2021, 2022 en 2023 verkleinen het tekort in 2023 met €900k en in volgende jaren steeds met €300k Hierbij geldt de aanname dat de dekking BVOV in 2022 toereikend is en de inzet van de € 300k voor 2022 niet nodig is.

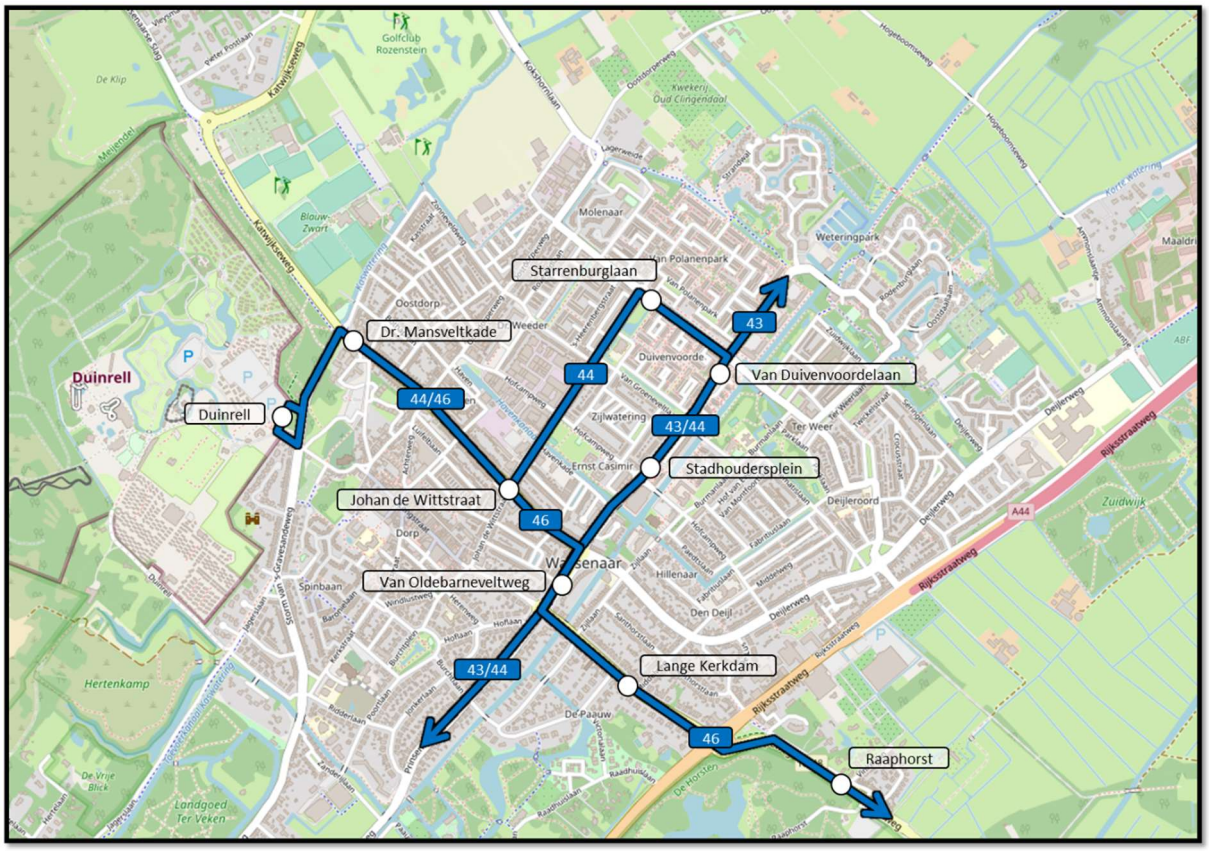
Bijlage 2 Dienstregelingswijzigingen 2023 EBS Haaglanden Streek

Voor dienstregelingsjaar zijn wij voornemens om de huidige dienstregeling in grote lijnen voort te zetten, afhankelijk van behoud van de BVOV en de extra subsidie voor het handhaven van de huidige frequenties op de lijnen 33 en 34. Wijzigingen die hoe dan ook plaats zullen vinden worden hieronder kort besproken. De ingangsdatum voor dienstregeling 2023 ligt op zondag 8 januari.

Lijn 42 Voorschoten – Wassenaar

Om bezoekers van Duinrell vanuit Leiden en de noordelijke Randstad beter van dienst te zijn verleggen wij het eindpunt van lijn 42 naar Duinrell. Op deze manier kan er met een naadloze overstap op station Voorschoten ook vanuit het noorden naar Duinrell gereisd worden, de reistijd neemt daarbij ook af. Nu moet er nog gereisd worden met lijn 43 naar Wassenaar waarbij er geen goede overstap geboden kan worden tussen deze lijn en lijn 44 naar Duinrell.

Met dit nieuwe eindpunt wijzigt de route binnen Wassenaar ook, komende vanaf Voorschoten wordt er na de halte Van Oldebarneveltweg gereden via de Van Zuylen Nijeveltstraat en Storm van ’s-Gravenzandeweg. Nieuwe haltes zijn Johan de Wittstraat, Dr. Mansveltkade en Duinrell. De haltes Stadhoudersplein, Van Duivenvoordelaan en Starrenburglaan komen te vervallen voor lijn 42, overige lijnen blijven hier wel stoppen. In- en uitstappers van de halte Stadhoudersplein hebben op loopafstand een alternatief in de halte Van Oldebarneveltweg, vanaf de overige vervallen haltes voor lijn 42 kan met lijn 44 naar de Van Oldebarneveltweg worden gereisd om over te stappen op de lijn naar Voorschoten.

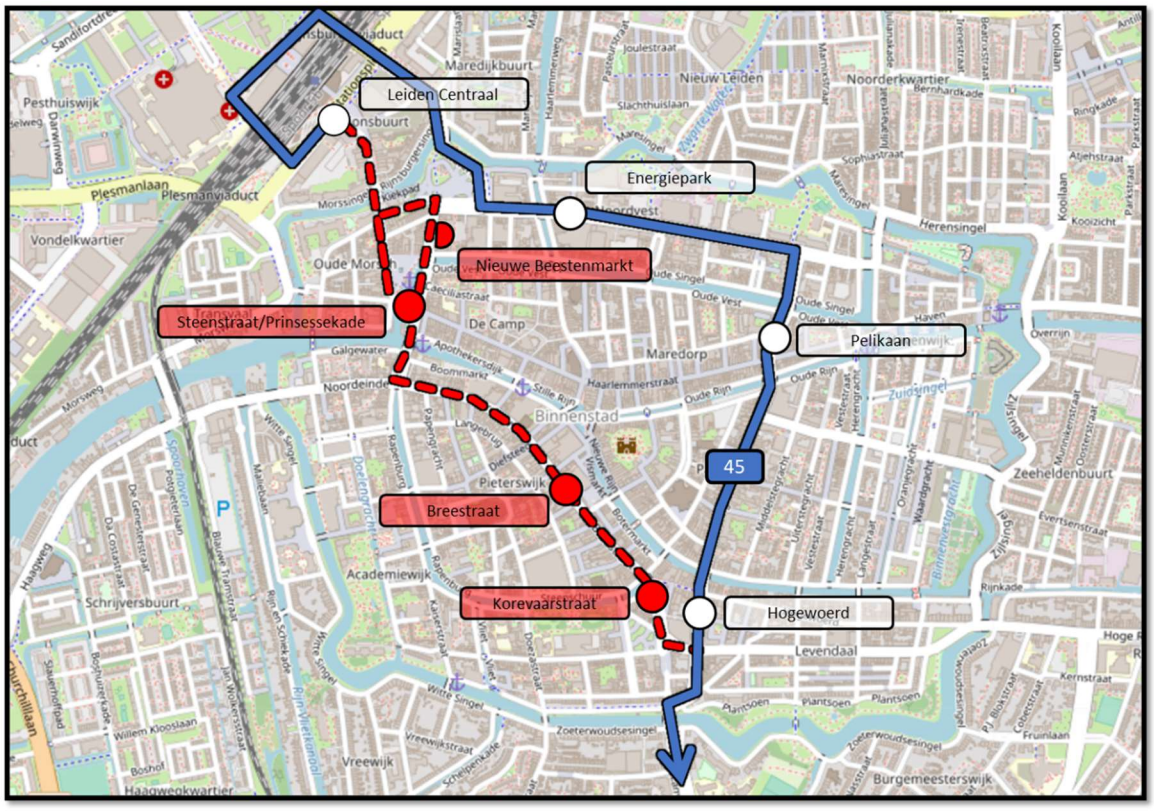


Naast de nieuwe route wijzigt ook het lijnnummer. Met ingang van de nieuwe dienstregeling worden lijn 42 en 46 samengevoegd onder één lijnnummer 46. Zo ontstaat er een doorgaande verbinding tussen Voorburg, Leidschendam (Mall of the Netherlands), Voorschoten, Wassenaar en Duinrell.

De vernieuwde lijn 46 zal 7 dagen per week naar Duinrell gaan rijden. Om dit mogelijk te maken zal lijn 46 eerder stoppen met rijden dan in de huidige dienstregeling, In 2023 zullen de laatste ritten rond 19:30 vertrekken, dat is nu nog rond 21:00. Gezien de lage gemiddelde bezetting van de vervallen ritten (gem. onder de 5) verwachten wij geen grote aantallen klachten, ook omdat er veel alternatieven zijn voor lijn 46.

Lijn 45 Den Haag – Leiden

In het centrum van Leiden gaat lijn 45 via een nieuwe route naar het Centraal Station rijden. Deze wijziging is vanwege de wens van de gemeente Leiden om het aantal busbewegingen door de Breestraat te halveren. In de nieuwe situatie gaat lijn 45 net als R-netlijn 400 via de HOV-centrumroute rijden. De reistijd zal hierbij gelijk blijven aan de huidige dienstregeling. Op onderstaand kaartje zijn de nieuwe en de vervallen route te zien, ook staan de nieuwe en oude haltes vermeld. Reizigers met bestemming Breestraat kunnen uitstappen op de nieuwe halte Hogewoerd of kunnen overstappen op één van de stadslijnen van Arriva die door de Breestraat blijven rijden.



Overige wijzigingen

Naast bovengenoemde wijzigingen houden wij de rijtijden up-to-date en voeren wij deze zoals elk jaar door in de dienstregeling. Daarnaast houden wij nauwlettend in de gaten waar de bezetting in de bussen te hoog wordt en zullen wij daar waar nodig versterkingsritten toevoegen

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Jaarplanning MRDH 2022

Versie 14 september 2022

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

1| Vergaderdata

Gremia	Vergaderdata
Bestuurscommissie Vervoersautoriteit	21 september 5 oktober 12 oktober 16 november 14 december
Bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat	16 september 12 oktober 14 december
Adviescommissie Vervoersautoriteit	19 & 22 september - *informatiesessie ov & corona* 28 september 23 november
Adviescommissie Economisch Vestigingsklimaat	28 september 23 november
Dagelijks bestuur	17 oktober 13 november
Algemeen bestuur	4 november (themabijeenkomst) 16 december
Rekeningcommissie	12 december

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

2| Evenementen en bijeenkomsten

Evenementen & bijeenkomsten voor raadsleden en bestuurders	Datum
Regionale bijeenkomsten Strategische Agenda	13 september 15 september 21 september
Metropoolcafé	4 oktober
MRDH Live!	18 november
Griffiersbijeenkomst	1 december

3| Planning zienswijzen

Onderwerp	Zienswijzeperiode
Actualisatie Strategische Agenda	17 december 2022 tot en met 17 februari 2023

4| Inhoudelijke jaarplanning

Het voorliggende document betreft de inhoudelijke jaarplanning MRDH voor de bestuurscommissies Vervoersautoriteit en Economisch Vestigingsklimaat, de adviescommissies Vervoersautoriteit en Economisch Vestigingsklimaat, dagelijks bestuur en algemeen bestuur. In de jaarplanning zijn naast de P&C cyclus-/zienswijzeproducten ook de (grotere) thema's opgenomen, voor zover bekend. De inhoudelijke jaarplanning geeft aan welke onderwerpen in welk kwartaal behandeld worden in welke gremia (aangegeven met een X). Indien bekend is op welke datum het onderwerp bij een gremium wordt behandeld is deze datum ingevuld in de plannen. Daarnaast is in het overzicht aangegeven voor welke onderwerpen er een zienswijzeprocedure is voorzien.

Per kwartaal wordt onderstaande planning geactualiseerd. Deze is onder voorbehoud van de voortgang van de samenwerking met andere partijen, alsmede van de uiteindelijke afwegingen van de betrokken portefeuillehouder(s).

Bij de onderwerpen is ook, indien bekend, de aard van het onderwerp aangegeven:

- B = Besluitvormend
- I = Informerend
- K = Koersbepalend
- A = Adviserend
- S = Strategische bespreking

Vervoersautoriteit	BcVa	Aard	Behandeling ook BcEV	Doorgeleiding naar AB	AcVa	Aard	Behandeling ook in AcEV	Advisering aan
Onderzoeksresultaten MIRT-verkenning oeververbindingen regio Rotterdam	21 september	I	-	-	-	-	-	-
Stand van zaken HOV Maastunnel - ovb	21 september	I	-	-	-	-	-	-
Herijkingsvoorstellen ov en corona 2023 - 2024	5 oktober	B	-	-	Ja	-	-	BcVa
Besluitvorming MIRT-proces 2022	12 oktober	I						
Voorkeursalternatief MIRT-verkenning oeververbindingen regio Rotterdam	12 oktober	I	-	-	-	-	-	-
Aanpak bereikbaarheid Voorne Putten en Haven Rotterdam	12 oktober	B	-	-	-	-	-	-
Verplaatsing busstallingslocatie EBS Poeldijk en transitie naar zero emissie busvervoer HTM/EBS	12 oktober	B	-	-	-	-	-	-
Stand van zaken OV en corona	12 oktober	I	-	-	-	-	-	-
Planstudie HOV Maastunnel	12 oktober	I	-	-	-	-	-	-
OV-tarieven MRDH 2022	12 oktober	B	-	-	-	-	-	-
Subsidieverordening Va MRDH en Uitvoeringsregeling Va MRDH	12 oktober	B	-	-	-	-	-	-
Vaststelling en verlening subsidie Hoekse Lijn Q4 2019	12 oktober	B	-	-	-	-	-	-
Aanvullende subsidies RET 2021	12 oktober	B	-	-	-	-	-	-

Stand van zaken projecten metronet en randstadrail	16 november	I	-	-	-	-	-	-
Jaarprogramma KpVV	16 november	I	-	-	-	-	-	-
Evaluatie programma AVLM en vervolgvoorstel	16 november	I	-	-	-	-	-	-
Samenwerkingsovereenkomst MFR Den Haag – Pijnacker	16 november	B	-	-	-	-	-	-
2e Bestuursrapportage	16 november	B	Ja, schrift	Ja	-	-	-	-
4e Herijking Transitieprogramma OV en Corona	16 november	I	-	-		-	-	-
Subsidieverleningen concessies bus en rail 2023	14 december	B	-	-	-	-	-	-
Voortgang programma MFR’s	14 december	I	-	-	-	-	-	-
Subsidieverleningen concessies bus en rail 2023	14 december	B	-	-	-	-	-	-

P.M Vervoersautoriteit	BcVa	Aard	*Behandeling ook BcEV*	*Doorgeleiding AB*	AcVa	Aard	*Behandeling ook in AcEV*	*Advisering aan*
Remise	n.t.b.							
Netwerk Plan Ander Tramnet	n.t.b.							
Visie reisinformatie	n.t.b.							
Uitvoeringsregeling Va Maatwerkvervoer Voorne Putten	n.t.b.							
Beleidskader toegankelijkheid OV	Q4							
Actualisatie Basisnetwerk Fiets	Q4							
Visie deelmobiliteit	Q4							

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Economisch Vestigingsklimaat	BcEV	Aard	*Behandeling ook BcVa*	*Doorgeleiding AB*	AcEV	Aard	*Behandeling ook in AcVa*	*Advisering aan*
Dutch Fresh Port	12 okt	B	Nee	Nee	28 sept	I	Nee	-
Evaluatie City of the future				-	23 nov	I	-	-
2e Bestuursrapportage	16 nov *Schrift*	B	Ja	Ja	-	-	-	-
Kader LLO	12 okt	B	Nee	Nee	-	-	-	-
Budgetuitputting EV	12 okt	I	-	-	-	-	-	-
Actualisatie regionale programmering kantoren	12 okt	B	-	-	-	-	-	-
Aanvraag projectbijdrage: LLO project	12 okt	B	-	-	-	-	-	-
Aanvraag projectbijdrage: Versterking Biotech Campus Delft	12 okt	B	-	-	-	-	-	-
Aanvraag projectbijdrage: Platform digitalisering MKB	12 okt	B	-		-	-	-	-
Strategie werklocaties	12 okt	B	-	-	28 sept	A	-	-
Presidium EV 2022-2026	12 okt	B	-	-	-	-	-	-
Adviesaanvraag Rijnhavenkwartier	12 okt	B	-	-	-	-	-	-
IQ meerjarenfinanciering	14 dec	B	-	-	-	-	-	-

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

DB/AB	Aard	DB	Zienswijze	AB	Doorgeleiding van BC	Behandeling in BC (informerend)	Advisering AC	Behandeling in AC (informerend)
Strategie Werklocaties	B	17 okt		4 nov	12 okt		28 se	
2e Bestuursrapportage	B	30 nov	-	16 dec	16 nov	-	-	-
Actualisatie Strategische agenda – vrijgeven voor zienswijzen	B	30 nov	17 dec – 17 feb	16 dec	16 nov			
Controle protocol accountantscontrole MRDH Jaarrekening 2022	B	30 nov	-	16 dec	-	-	-	-
Uitwerking stand van zaken aanbevelingen evaluatie GR	B I	30 nov		16 dec				

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

CONCEPT VERSLAG

Adviescommissie Vervoersautoriteit

woensdag 15 juni 2022

MRDH, Westersingel 12, Rotterdam

Deel 1: introductie en kennismaking

1.1 Kennismaking

De aanwezige leden en de contactpersonen en de contactpersonen van de MRDH stellen zich voor.

1.2 Kennismaking MRDH en Adviescommissie Va

Dhr. Immerzeel, manager verkeer en secretaris van de Adviescommissie Va, en dhr. Marc Rosier, geven een presentatie om de rol van de MRDH en de Adviescommissie en de werking en planning van de adviescommissie toe te lichten. De presentatie is als bijlage toegevoegd in iBabs/Notubiz als bijlage bij de vergadering van 15 juni.

Deel 2: benoemen voorzitter en agendacommissie

2.1 Benoemen voorzitter

De adviescommissie benoemt dhr. J.P Blonk, lid Lansingerland, als voorzitter en dhr. A. Rottier, lid Ridderkerk, als plaatsvervangend voorzitter.

2.2 Agendacommissie

De adviescommissie stemt in met het voorstel om voor de adviescommissie een agendacommissie in te stellen voor het voorbereiden van de vergaderingen. In de agendacommissie nemen deel de voorzitter en de plaatsvervangend voorzitter. Daarnaast is mw. I. van Wifferen, lid Rotterdam, benoemd als lid voor de agendacommissie. Er staat nog 1 vacature open voor de agendacommissie.

Er wordt gevraagd of er een contactpersonenlijst gedeeld kan worden. Deze zal opgesteld worden en aan de leden van de commissie wordt gevraagd om hun telefoonnummer door te geven aan Bestuurszaken om deze op te kunnen nemen in de contactpersonenlijst.

Deel 3: Reguliere vergadering

3.1 Opening en mededelingen

De voorzitter opent om 20.00 uur de vergadering en heet alle leden en toehoorders welkom.

De voorzitter deelt mee dat bericht van afmelding ontvangen is van de leden:

- Kim van der Hout – Brielle
- Suzanne Bout – Zoetermeer
- Karin de Zwart en Bas Gelton – Pijnacker Nootdorp
- Leonie Claessen – Vlaardingen
- Marvin Biljoen – Rotterdam

De voorzitter verzoekt de leden indien ze het woord krijgen uw naam en gemeente te noemen voor u uw inbreng begint, dit omwille van de verslaglegging.

3.2 Begroting MRDH 2023 (adviserend)

Dhr. Immerzeel, manager verkeer, licht de begroting en de rode draden van de zienswijzen toe.

De Adviescommissie Va besluit positief te adviseren over de begroting en aanvullend op de zienswijzen als advies aan het AB mee te geven dat de commissie de zorgen van de beschikbaarheidsvergoeding onderschrijft en oproept om de lobby door te blijven zetten. Het advies en de reactiebrief van het AB zijn toegevoegd als bijlagen bij het verslag.

Daarnaast is in de bespreking aan de orde gekomen:

1) De suggestie om voor de zienswijzen een sjabloon te gebruiken om de zienswijzen meer eenduidig te maken en dat het voor de gemeenten duidelijker is wat er in de zienswijzen gevraagd is. Dit wordt meegenomen door de werkorganisatie om te kijken of dit op een andere manier uitgevraagd kan worden.
2) Met betrekking tot de suggestie om in het advies op te nemen om ook geld op te nemen voor onderzoeken naar alternatieve voor vervoer, zoals vervoer over water geeft de commissie aan dit een goed te punten vinden maar dit in te brengen bij de Strategische Agenda in plaats van bij de begroting.

3.3 Herijking 3b Transitieprogramma Ov en Corona (informerend)

Dhr. Rosier stelt zich allereerst voor aan de commissie en licht de laatste stand van zaken van openbaar vervoer en corona en de lobby toe.

Met betrekking tot het besluitvormingsproces informeert dhr. Rosier dat de vergaderstukken voor de extra adviescommissie van 29 juni nu nog ter doorgeleiding liggen bij het Presidium Vervoersautoriteit, waarna het deze week naar de adviescommissie toegestuurd zal worden. In de komende informatiesessies wordt inhoudelijk meer toelichting gegeven op het voorliggende besluit voor de BcVa van 6 juli a.s.

Daarnaast roept dhr. Rosier op om het pamflet wat vandaag gedeeld is aan de Tweede Kamer ook te delen in uw kanalen, om de lobby samen kracht te zetten. Op de vraag op welke momenten er nog invloed zijn bij het Rijk wordt geantwoord dat het nu tot aan de zomer in de voorbereidingen van de voorjaarsnota en Prinsjesdag lobby inzet nog mogelijk is.

3.4 Vaststellen conceptverslag 23 februari en 1 juni

De adviescommissie stelt de verslagen van de vergaderingen van de adviescommissie Va van 23 februari en 1 juni ongewijzigd vast.

3.5 Ter informatie

- **Inhoudelijke jaarplanning kwartaal 2 MRDH**
  De voorzitter merkt op dat de planning nog erg leeg is en gevraagd wordt of er meer toelichting bij de onderwerpen kan. Hier wordt naar gekeken.

- **Jaarverslagen RET en HTM 2021**
  De adviescommissie neemt kennis van de jaarverslagen van de RET en de HTM van 2021.

3.6 Rondvraag

- Opgemerkt wordt dat bij de opening niet aan de orde is gekomen om de agenda vast te stellen. Afgesproken wordt om dit voortaan toe te voegen aan de agenda.
- Dhr. Heijdacker geeft aan graag de speerpuntennotitie fiets die in de vorige bestuurscommissie opgesteld is te agenderen bij de AcVa met de vraag wat hiervan het resultaat is. Toegezegd wordt om dit in de volgende adviescommissie te agenderen om te kijken hoe het onderwerp fiets in de coalitieakkoorden is beland.

De voorzitter sluit om 21.00 uur de vergadering en bedankt iedereen voor zijn aanwezigheid.

Aanwezig

Voorzitter J.P. Blonk
Secretaris JW. Immerzeel

Albrandswaard	-	Nissewaard	W. Heijdacker V. Korbee
Barendrecht	K. van Bommel M. van Prehn	Pijnacker-Nootdorp	
Brielle	-	Ridderkerk	A. Rottier M. Borst
Capelle a/d IJssel	C.T.F. Penterman B.H.W. Oudshorn	Rijswijk	W. van der Weij M. van 't Eind
Delft		Rotterdam	I. van Wifferen
Den Haag	L. Gerritsen	Schiedam	-
Hellevoetsluis	-	Vlaardingen	C. Venema
Krimpen a/d IJssel	J. van der Elst	Wassenaar	C. Rogge-Schneider R. Bloemendaal
Lansingerland	J.P. Blonk I. de Graaf	Westland	
Leidschendam-Voorburg	G. Beek L. Muller	Westvoorne	N. Groenewegen
Maassluis	A.R.P van Scherpenzeel R. Kleijwegt	Zoetermeer	JJ. Boerboom
Midden-Delfland	-		

MRDH

Jan Willem Immerzeel (manager verkeer), Marc Rosier (manager ov), Bart Nijhof (adjunct-manager ov), Esther Westerbeek (bestuurszaken), Frank Boelkens (bestuurszaken), Eveline Fokkema (financiën)

Gasten

-

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Postbus 21012
3001 AA Rotterdam

Telefoon 088 5445 100
E-mail: informatie@mrdh.nl
Internet: www.mrdh.nl

KvK nummer: 62288024
Bankrekeningnummer
NL96 BNGH 0285 1651 43

contactpersoon
Esther Westerbeek

e-mail
e.westerbeek@mrdh.nl

telefoonnummer
088 5445 625

uw kenmerk
-

ons kenmerk
92343

aantal bijlage(n)
-

Aan het algemeen bestuur

Datum
21 juni 2022

Onderwerp
Advies AcVa inzake Ontwerpbegroting MRDH 2023

Geachte leden van het algemeen bestuur,

Op woensdag 15 juni jl. heeft de adviescommissie Vervoersautoriteit de Ontwerpbegroting MRDH 2023 en de ontvangen gemeentelijke zienswijzen besproken. De adviescommissie adviseert aan u positief over de Ontwerpbegroting MRDH 2023.

In de ontvangen gemeentelijke zienswijzen halen veel gemeenten het besluit van het Rijk aan om de beschikbaarheidsvergoeding per 1 januari 2023 stop te zetten. De adviescommissie onderschrijft deze zorgen. De adviescommissie steunt en waardeert de inspanningen die tot nu op het gebied van de lobby genomen zijn en roept op om de lobby door te blijven zetten. De adviescommissie helpt hier ook graag aan mee.

Namens de adviescommissie Vervoersautoriteit,

Jan Pieter Blonk,
voorzitter

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Postbus 21012
3001 AA Rotterdam

Telefoon 088 5445 100
E-mail: informatie@mrdh.nl
Internet: www.mrdh.nl

KvK nummer: 62288024
Bankrekeningnummer
NL96 BNGH 0285 1651 43

contactpersoon
Eveline Fokkema

e-mail
e.fokkema@mrdh.nl

telefoonnummer
088 5445 100

uw kenmerk
92343

ons kenmerk
92303

aantal bijlage(n)
geen

Adviescommissie Vervoersautoriteit

Datum
8 juli 2022
Onderwerp
Reactie op adviesbrief adviescommissie Vervoersautoriteit MRDH begroting 2023

Geachte voorzitter en leden van de adviescommissie,

Op woensdag 15 juni jl. heeft u in uw adviescommissie gesproken over de ontwerpbegroting MRDH 2023 en de daarbij ontvangen gemeentelijke zienswijzen. U heeft naar aanleiding van die bespreking een advies uitgebracht. Wij zijn blij met uw positieve advies over de Ontwerpbegroting 2023.

U geeft daarbij aan dat u, zoals ook blijkt uit veel gemeentelijke zienswijzen, zich zorgen maakt over het besluit van het Rijk om de beschikbaarheidsvergoeding voor het openbaar vervoer per 1 januari 2023 stop te zetten. U geeft daarnaast aan dat u de lobby activiteiten die verricht zijn steunt en waardeert. U roept het algemeen bestuur op om de lobby door te blijven zetten, waaraan u ook graag meehelpt.

Wij waarderen uw steun voor de lobby en zullen deze lobby onverminderd voortzetten. Wij danken u bij voorbaat hartelijk voor uw inspanningen.

Met vriendelijke groet,

Namens het algemeen bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag,

Ahmed Aboutaleb

Jan van Zanen