

Technische sessie

27-09-2023



Dossier RET – actualisatie



Gemeente
Rotterdam

Inhoudsopgave

Introductie

1. Wie zijn wij? - Ambtelijk team RET dossier
2. Waarom deze sessie? - Doel van vandaag

Inhoudelijke toelichting

3. Rollen/verantwoordelijkheden betrokken partijen
4. De huidige bouwstenen
 - A. Uitgangspunten/kaders
 - B. Toelichting per bouwsteen

Afronding

5. Vervolgproces



1 - Wie zijn wij?

Ambtelijk team

- | | | |
|----------------------------|--|---------------------------------------|
| • Marcel Boere | <i>Hoofd Treasury & Deelnemingen</i> | <i>(Directie Middelen en Control)</i> |
| • Rogier Andre de La Porte | <i>Waarnemend directeur SO</i> | <i>(Stadsontwikkeling)</i> |
| • Christopher Starmans | <i>Projectleider</i> | <i>(Directie Middelen en Control)</i> |
| • Marc Stanescu | <i>Adviseur Mobiliteit</i> | <i>(Stadsontwikkeling)</i> |
| • Ruudje Cleophas | <i>Advocaat in dienstbetrekking</i> | <i>(Juridische Diensten)</i> |
| • Karin Boom | <i>Adviseur Deelnemingen</i> | <i>(Directie Middelen en Control)</i> |

2 - Doel van vandaag

Doel

1. Informereren - informeren over de achtergrond van de financiële problematiek van de RET
2. Inhoudelijk/technische update bouwstenen- Beantwoorden vragen over de oplossingsrichtingen



Inhoudelijke toelichting

(ambtelijk team)



3 - Rollen/verantwoordelijkheden betrokken partijen

Gemeente Rotterdam



- Aandeelhouder (99%)-> stuurt op afstand op effectieve en efficiënte onderneming (niet verantwoordelijk voor) om publieke belang voor Rotterdam te borgen
- Mobiliteit -> maakt Rotterdams beleid op gebied van mobiliteit en OV;
 - Deelnemer in MRDH:
 - Stemmend lid (17%) (en voorz) BcVA, DB, AB
 - Vertegenwoordigers Raad in AcVA

RET



- Uitvoerder twee concessies
 - bus tot 2034;
 - rail (metro en tram) tot 2030
- Opbrengstverantwoordelijk
- Financiële relatie met MRDH voor het leveren van OV via de concessie
- Financiële relatie met GR via aandeelhoudersband

MRDH



- Opdrachtgever concessies
- Strategische partner OV ontwikkeling
- Aandeelhouder RET (1 aandeel)
- Verantwoordelijk voor goed OV in de hele regio
- Verantwoordelijk voor kunnen uitvoeren concessie binnen de overeengekomen kosten. Bij majeure kostenontwikkelingen kan concessie aangepast worden.

4 – Bouwstenen: Uitgangspunten/kaders

- Sinds najaar 2022 in gesprek over financiële situatie
- Combinatie van factoren (o.a. corona & afname reizigers, stijging energieprijis, personeelskrapte)
- Toekomstperspectief RET (maart 2023) laat zien wat originele tekort was en impact eerdere maatregelen

MLN EUR	'24	'25	'26	'27	'28	'29	'30	Totaal
Exploitatie tekort RET	-76	-75	-74	-76	-79	-80	-82	-543
Eerdere afspraken / inzet* + update**	54	39	44	48	49	48	48	332
Huidige tekort (nog op te lossen)	-22	-36	-30	-28	-30	-32	-34	-211

* Eerdere afspraken/inzet vanuit RET en MRDH om tekort terug te dringen (o.a. aanpak ziekteverzuim en bezuinigingen)

** Update van deze cijfers na laatste inzichten zomer 2023 – o.a. nieuwe energieprijzen

Nu: bouwstenen – samenstellen “totaal oplossing”

Kaders :

1. Geen enkele oplossing/bouwsteen is op voorhand uitgesloten
2. Iedere bouwsteen heeft gevolgen, deze worden toegelicht
3. Binnen het totaal van de bouwstenen moet de oplossing worden gevonden en keuzes worden gemaakt

4 – Bouwstenen - overzicht

Welke bouwstenen zijn onderzocht door de partijen?

Noot: er is nog geen besluit genomen over de inzet van deze bouwstenen

Opbrengst verhogend / kosten verlagend	
#1	Doelstelling opbrengstengroei verhogen
#2	Tariefverhoging
#3	Inspelen op OV-proposities (bijv. groot onderhoud snelwegen)
#4	Flankerend beleid van gemeenten
#5	Terugdringen loonkosten/ziekteverzuim
#6	Efficiëntie handhaving in de tram
#7	Busnet verbeteren (ipv #9)

Organisatie & voorwaarden	
#8	Datagedreven/vraaggerichte organisatie
#9	Busconcessie teruggeven (ipv #7)
#10	Synergie met HTM (bijv. beheer/onderhoud)
#11	Herijken/opnieuw inbesteden railconcessie
#12	Kapitaalstorting GR
(extra)	Additionele middelen MRDH

4 – Bouwstenen - Toelichting

Bouwsteen #1 Verhogen opbrengstentarget

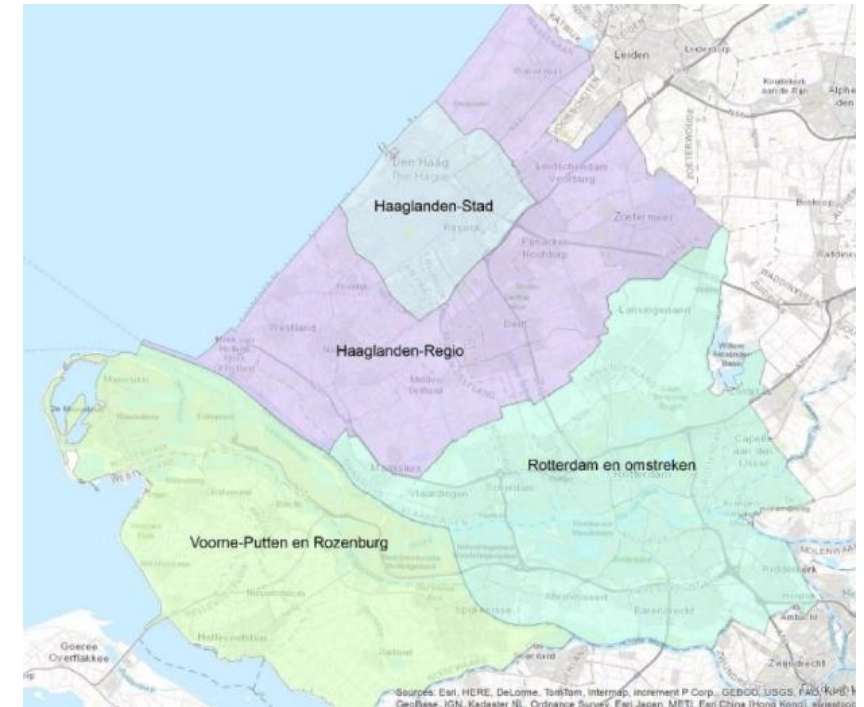
- Betreft de ambitie/target van toekomstige opbrengsten (door reizigersgroei)
- Bestaat uit drie elementen:
 1. Verhogen target
 - Huidige target (1,5%) verhogen gegeven huidige positieve trend
 - Een hogere groei target verkleint het exploitatietekort.
Met 1% verhoging gaan de jaar opbrengsten omhoog (in 2030 ca. € 16 mln)
 - Groei stimuleren door bouwstenen (o.a. flankerend beleid)
 2. Beheersmaatregel:
 - Wat als groei lager is dan ingeschat? → Opbrengsten fonds om tegenvallende groei op te vangen, waar RET aanspreek op kan doen. Hierbij insteek dat MRDH en RET de risico's delen
 3. Herijken normopbrengsten / "Resetknop"
 - Huidige mismatch herstellen - normopbrengsten herijken naar niveau per 2023 (ipv wat "pre-corona" was begroot) → Grote inzet financieel vanuit MRDH
 - Voorstel om elke 2 ipv 3 jaar te doen; dit vermindert het risico



4 – Bouwstenen - Toelichting

Bouwsteen # 2 Verhogen kilometertarief

- Opties :
 - alleen voor de metro of algehele stijging
 - later invoeren / langzaam infaseren
- Komt bovenop stijging van OV-tarieven van 11,7% vanaf 2024 die landelijk wordt bepaald.
- Reizigersuitval niet te modelleren (modellen gericht op kleine tarief wijzigingen)



4 – Bouwstenen - Toelichting

Bouwsteen #3 Propositie OV

- Aanbod van OV als alternatief tijdens grote wegwerkzaamheden of evenementen
- Inzet van RET om in te spelen op kansen om zo reizigers te werven en te binden
- Niet goed in geld uit te drukken
- Kosten gaan voor baten uit

Bouwsteen #4 Flankerend Mobiliteitsbeleid

- Flankerend beleid kan sterk bijdragen aan OV of juist tegenwerken
- Gemeente Rotterdam treft relatief veel maatregelen waarvan OV profiteert
 - VCP/Autoluw
 - gratis OV voor AOW/12
 - Parkeer/P+R beleid
 - projecten zoals PTT en HOV Maastunnel
 - Gebiedsontwikkeling
 - Betaald parkeren
- Andere (RET) gemeenten doen dit minder. Lokaal mobiliteitsbeleid is niet af te dwingen door regio.
- Wel kan MRDH middels de subsidies OV-positieve ontwikkeling stimuleren (Strategische Agenda)

4 – Bouwstenen - Toelichting

Bouwsteen #5: Verlagen ziekteverzuim en loonkosten beheersen

- Grote opgave voor RET – ziekteverzuim hoog op dit moment
- RET reeds bezig om ziekteverzuim en loonkosten te beheersen en al onderdeel van eerdere afspraken
- Daarom in deze bouwsteen geen “extra” financieel effect meegenomen

Bouwsteen # 6 Efficiënte handhaving tram

- Optie 1 Voorstel MRDH: Gebruik methode van de HTM. Dit betekent besparing € 41 mln maar ook ontslag van tramconducteurs
- Optie 2 Voorstel RET: richt toezicht anders in, meer risico-gestuurd en gebruik van data , kostenbesparing € 22 mln
- Huidige inzet GR:
 - Extra middelen (€ 4,2 mln) voor OV-surveillanten metro
 - Dit is bovenop inzet van MRDH
- De RET haalt op dit moment alle indicatoren op veiligheid.

4 – Bouwstenen - Toelichting

Bouwsteen #7: Nieuw busnet

- Tijdens Corona is afgeschaald in het busnetwerk met behoud van subsidie. Dit is een tijdelijke maatregel.
- Indien huidige situatie permanent (met behoud van subsidie) levert dit een permanente besparing op
- Als later financiële ruimte ontstaat kan weer worden opgeschaald
- Daarnaast: onderzoek en optimaliseren van busnetwerk voor een hogere opbrengst en efficiency

Bouwsteen # 8 Reizigers en data gedreven ondernemerschap

- Moderniseren van de RET organisatie en zo meer klanten te werven door meer gebruik te maken van datagedreven werken
- Eerste inzichten zijn ontwikkeld, nog niet direct financieel effect aan te koppelen.



4 – Bouwstenen - Toelichting

Bouwsteen #9 Teruggave busconcessie

- De huidige busconcessie is verliesgevend voor de RET.
- Teruggeven busconcessie beperkt verlies voor de RET, maar niet voor de regio
- Friciekosten bij ontvlechten busvervoer van de RET (o.a. personeel, werk-cultureel)

Bouwsteen # 10 Synergie/samenwerking RET met HTM

- RET en HTM zijn in gesprek over verregaandere samenwerking: voorstellen die voorheen niet bespreekbaar waren worden nu wel besproken in het kader van "samen sterk in plaats van individueel stedelijke OV laten inkrimpen"
- Bijv: RET en HTM kunnen meer samenwerken op gebied van onderhoud assets



4 – Bouwstenen - Toelichting

Bouwsteen # 11 Aanpassen Railconcessie - herijken of inbesteden

- Concessie herijken of inbesteden: langere looptijd helpt om businesscase en risicospreiding te verbeteren. Vergemakkelijkt bouwsteen #12 - Kapitaalstorting door gemeente Rotterdam.
- Aandachtpunten: groeiafspraken tussen RET en MRDH.
- Inbesteden/herijken kost meer tijd, dit levert niet op korte termijn een bijdrage aan de oplossing voor de financiële problematiek.

4 – Bouwstenen - Toelichting

(Extra) - inzet additionele middelen vanuit MRDH

- BcVA 5 juli: opdracht aan MRDH om te zoeken naar €150 mln voor opgave HTM/RET/EBS samen
- Hiervan ca €90 mln beoogd voor RET
- Inzet van de € 90mln is nog niet geheel concreet – vooralsnog vulling van bouwsteen #1 – opbrengstenfonds en het herijken van de normopbrengsten.
- Nog geen definitief oordeel of €90 mln voldoende is, en of €90 mln beschikbaar.

Bouwsteen #12 – “Sluitstuk” in de vorm van kapitaalstorting

Aanleiding - Gemeente Rotterdam als grootaandeelhouder heeft “sluitende rol”

- Vermogenspositie RET niet sterk.
- Huidig beleid: 30% solvabiliteit + 5 mln rendement
 - AvA 2021: Besluit rendement € 2 mln t/m 2025
- Nu: mogelijke kapitaalstorting nodig voor voldoende “vet op de botten” RET

Voorwaarden – noodzaak aantonen

- Staatssteunregelgeving: om te kunnen storten moet het marktconform zijn → sluitende businesscase RET exploitatie en rendement
- Huidig advies: storting NIET mogelijk (“zonder de bouwstenen”)

Proces

- Indien totaalpakket bereikt is, berekenen impact op RET en daaruit behoefte/hoogte van een storting.
- Uitwerking en daadwerkelijke storting volgt dan in Q4'23/H1'24
- Ter info: eerder verzoek RET (maart 2023) betrof storting van EUR 50mln – nu bezien wat er nodig is na toepassen bouwstenen

Vragen over inhoudelijk deel



Hoe verder & afronding

door ambtelijk team



Tijdspad tot besluitvorming op 15 december

In groen mogelijkheden voor raad

Begin oktober 2023

- Definitieve collectieve voorstel voor oplossing vanuit MRDH, RET en GR gereed.
- College stuurt deze informatie en de reactie van het college hierop (mogelijk voorzien van geheimhouding) vervolgens naar de raad – dat is informierend, zodat Raad input kan meegeven.

11 oktober 2023

- Informatiesessie MRDH aan leden van de Adviescommissie Vervoersautoriteit over voorstel tot collectieve oplossing.

1 november 2023

- (mogelijk besloten) commissie MHEK en BOFV met agendering definitieve collectieve oplossing en reactie college. De commissies hebben de mogelijkheid de leden van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit input mee te geven t.b.v. het advies dat zij 6 november uitbrengen en de mogelijkheid wethouder Karremans te voorzien van input voor de vergadering van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van de MRDH op 15 november.

Tijdspad tot besluitvorming op 15 december

6 november 2023 (indirecte invloed via raadvertegenwoordigers AcVA)

- De adviescommissie Vervoersautoriteit adviseert over de definitieve collectieve oplossing.

9 november 2023

- Mogelijkheid raadsbehandeling meegeven Rotterdams raadsadvies BcVA en AB

15 november 2023

- Bespreking en vaststelling definitieve collectieve oplossing in de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit

29 november 2023

- Vaststellen door het Dagelijks Bestuur van de MRDH van de definitieve collectieve oplossing voor agendering in het Algemeen bestuur van de MRDH.

15 december 2023

- Vaststellen definitieve collectieve oplossing in het Algemeen Bestuur van de MRDH

Na 15 december 2023

- Het college informeert de raad over de uitkomsten van het besluitvormingsproces.

Vragen

