METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Adviescommissie Va 1 juni 2022

Agenda

Datum	01-06-2022
Aanvang	19:00
Locatie	digitale vergadering
Eindtijd	20:30

Extra AcVa

01.00 Opening en mededelingen

20220601 1.0 Agenda AcVa 1 juni 2022.pdf

02.00 Benoeming eenmalig voorzitter

Bijlage (1x): oplegger (toelichting gevraagd besluit)

Gevraagd aan de adviescommissie: Dhr. Jan Pieter Blonk eenmalig de vergadering van de adviescommissie Va op woensdag 1 juni te laten voorzitten en te mandateren het advies namens de adviescommissie aan de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit te ondertekenen.

20220601 2.0 Agendapost eenmalig voorzitter.pdf

03.00 Herijking 3a Transitieprogramma ov en corona (adviserend)

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Bijlagen (4x): oplegger (toelichting gevraagd advies), herijkingsvoorstellen RET en HTM, achtergrondinformatie

Gevraagd aan de adviescommissie: U wordt gevraagd te adviseren over de voorgestelde herijkingsvoorstellen voor de 2e helft 2022.

Toelichting: De coronapandemie en de bijbehorende coronamaatregelen hadden én hebben echter grote gevolgen voor het openbaar vervoer. Dit leidde tot grote reizigersuitval en daarmee direct ook tot grote financiële tekorten waardoor het voorbestaan van de vervoerbedrijven in gevaar, en daarmee ook de continuïteit van het openbaar vervoersysteem. Om dat te voorkomen, is vanaf medio 2020 een intensief traject opgezet door de MRDH om met een totaalpakket aan maatregelen het financiële probleem als gevolg van 'corona' het hoofd te bieden én om het openbaar vervoer toekomstvast te maken, ook in de periode na corona. Dit totaalpakket heeft de naam 'Transitieprogramma OV en corona'. Voor u ligt nu het herijkingsvoorstel voor ter advisering voor het transitieprogramma ov en corona.

20220601 3.0 Agendapost herijking 3a OV en corona.pdf
20220601 3.0 Bijlage 1 - Herijkingsvoorstel HTM.pdf
20220601 3.0 Bijlage 2 - Herijkingsvoorstel RET.pdf
20220601 3.0 Bijlage 3- Achtergrondinformatie.pdf

04.00 Rondvraag en sluiting

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

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

AGENDA

Adviescommissie Vervoersautoriteit
woensdag 1 juni 19.00 – 20.30 uur

Digitale vergadering via Teams.

1. Opening en mededelingen

2. Benoeming eenmalig voorzitter (besluitvormend)
Bijlage (1x): oplegger (toelichting gevraagd besluit)

Gevraagd aan de adviescommissie:
Dhr. Jan Pieter Blonk eenmalig de vergadering van de adviescommissie Va op woensdag 1 juni te laten voorzitten en te mandateren het advies namens de adviescommissie aan de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit te ondertekenen.

3. Herijking 3a Transitieprogramma ov en corona (adviserend)
Bijlagen (4x): oplegger (toelichting gevraagd advies), herijkingsvoorstellen RET en HTM, achtergrondinformatie

Gevraagd aan de adviescommissie:
U wordt gevraagd te adviseren over de voorgestelde herijkingsvoorstellen voor de 2e helft 2022.

Toelichting:
De coronapandemie en de bijbehorende coronamaatregelen hadden én hebben echter grote gevolgen voor het openbaar vervoer. Dit leidde tot grote reizigersuitval en daarmee direct ook tot grote financiële tekorten waardoor het voorbestaan van de vervoerbedrijven in gevaar, en daarmee ook de continuïteit van het openbaar vervoersysteem. Om dat te voorkomen, is vanaf medio 2020 een intensief traject opgezet door de MRDH om met een totaalpakket aan maatregelen het financiële probleem als gevolg van 'corona' het hoofd te bieden én om het openbaar vervoer toekomstvast te maken, ook in de periode na corona. Dit totaalpakket heeft de naam 'Transitieprogramma OV en corona'. Voor u ligt nu het herijkingsvoorstel voor ter advisering voor het transitieprogramma ov en corona.

4. Rondvraag en sluiting
U kunt uw eventuele inhoudelijke vragen die u bij de rondvraag wilt stellen van te voren mailen aan bestuurlijkezakenva@mrdh.nl

Volgende vergadering:
Woensdag 15 juni 2022, 18.00 – 20.00 uur
MRDH-kantoor, Westersingel 12, MRDH

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

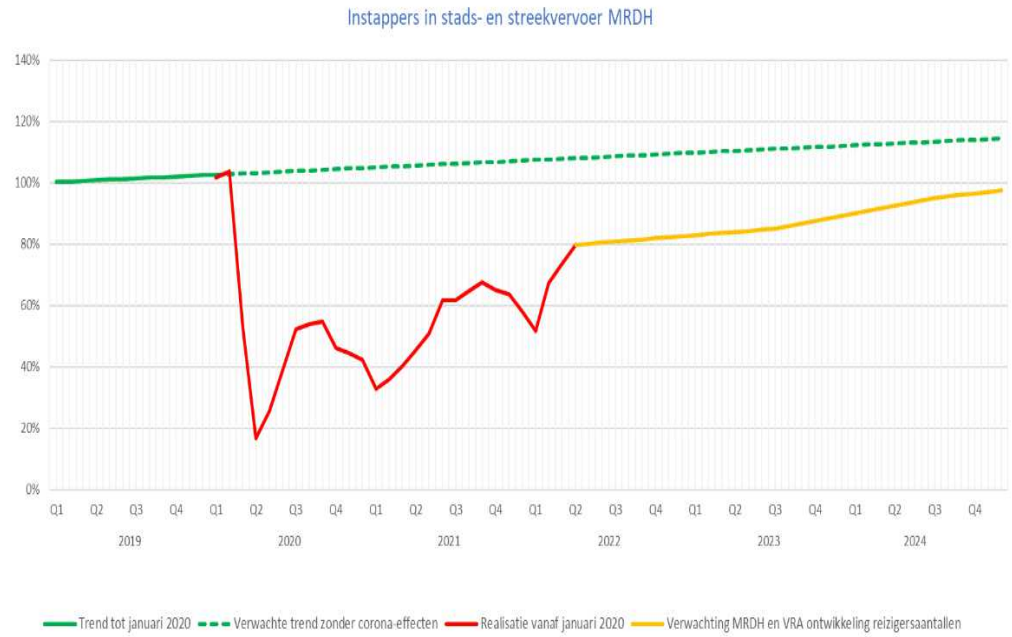
1 juni 2022
agendapunt 1

Onderwerp	**Benoeming eenmalig voorzitter voor de vergadering van 1 juni 2022**	
Bestuurlijk trekker	n.v.t.	
Gevraagd	Dhr. Jan Pieter Blonk eenmalig de vergadering van de adviescommissie Va op woensdag 1 juni te laten voorzitten en te mandateren het advies namens de adviescommissie aan de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit te ondertekenen.	
Korte inhoud van voorstel	16 maart jl. vonden de gemeenteraadsverkiezingen plaats, waarna er in de 23 gemeenten (uitgezonderd de gemeente Brielle, Hellevoetsluis en Westvoorne) nieuwe commissieleden vanuit hun raad benoemd worden als vertegenwoordigers in de adviescommissie vervoersautoriteit. Van een aantal gemeenten zijn nog geen nieuwe benoemingen ontvangen, maar het quorum voor de vergadering van 1 juni wordt al wel gehaald. Op 15 juni is de introductiebijeenkomst voor zowel de adviescommissie Vervoersautoriteit als Economisch Vestigingsklimaat. Het benoemen van de voorzitter en waarnemend voorzitter voor beide commissies staat dan voorzien op de agenda. Naar verwachting zijn dan namelijk alle adviescommissieleden benoemd. Op woensdag 1 juni komt de adviescommissie Vervoersautoriteit noodzakelijkerwijs al eerder bij elkaar voor de advisering over het herijkingsvoorstel voor de 3e herijking van het transitieprogramma ov en corona, waar de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit op 8 juni over besluit. Voor de vergadering van 1 juni is het voorstel dat commissielid Jan Pieter Blonk, als oud-voorzitter van de vorige bestuursperiode van de adviescommissie en herbenoemd lid van de adviescommissie, de vergadering eenmalig voorzit en het advies namens de adviescommissie ondertekent.	
Communicatie	n.v.t.	
Bijlagen	n.v.t.	
Gevolgde procedure	**Bestuurscommissie**	N.v.t.
Verdere procedure	**Bestuurscommissie**	n.v.t.
	Zienswijzetermijn	n.v.t.
	Dagelijks bestuur	n.v.t.
	Algemeen bestuur	n.v.t.

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Adviescommissie Vervoersautoriteit

1 juni 2022

Onderwerp	**Herijking 3a Transitieprogramma OV en corona**
Bestuurlijk trekker	Portefeuillehouder OV-concessiemanagement
Gevraagd advies / Ter informatie /	Aan de AcVa wordt gevraagd om te adviseren over de voorgestelde herijkingsmaatregelen voor de 2e helft 2022 (zie 'korte inhoud van voorstel').
Korte inhoud van voorstel	1. Instemmen met het in bijlage 1 opgenomen herijkingsvoorstel van HTM voor de tweede helft 2022, waarvan de essentie is: a. Een licht aangepaste zomerdienstregeling 2022 (ten opzichte van zomerdienstregeling 2021 een aantal frequentieverlagingen); b. In het najaar 2022 een aantal vervoerkundige wijzigingen die het mogelijk maken dat lijn 16 wordt bediend door Avenio lagevloertrams. 2. Instemmen met het in bijlage 2 opgenomen herijkingsvoorstel van RET voor de tweede helft 2022, waarvan de essentie is dat buslijn (6)68 met enkele ritten wordt opgeschaald.
Toelichting	*In het bijzonder voor nieuwe leden van de AcVa bevat deze agendapost bijlage 3 met achtergrondinformatie over het OV, de rol van de MRDH en de corona-opgave. Onderstaande toelichting veronderstelt dat de lezer kennis heeft genomen van deze achtergrondinformatie.* <u>Actuele stand van zaken</u> *Ontwikkeling reizigersaantallen* De actuele stand van zaken wat betreft het OV-gebruik in de MRDH-concessies is inzichtelijk gemaakt in onderstaande figuur: 

Het percentage OV-reizigers ten opzichte van 2019 bedroeg in april 2022 per concessie:

Rail Rotterdam (RET)	83%	Rail Haaglanden (HTM)	76%
Bus Rotterdam (RET)	70%	Bus Haaglanden Stad (HTM)	76%
Voorne-Putten Rozenburg (EBS)	80%	Bus Haaglanden Streek (EBS)	97%

Het gewogen gemiddelde daarvan bedraagt ongeveer 80%. Bij deze cijfers moet wel een aantal kanttekeningen gemaakt worden. Zo zijn de cijfers vertekend omdat de vakantieperioden en feestdagen afweken van eerdere jaren, had Koningsdag een bijzonder effect, en waren de reizigersaantallen hoger doordat er op zondag 3 april geen treinen reden en reizigers het stads- en streekvervoer als alternatief gebruikten. Voor de concessie Haaglanden- Streek is het beeld met ongeveer 5 procentpunt vertekend doordat deze concessie een lijn bevat (lijn 45 tussen Den Haag en Leiden) die in 2019 gedeeltelijk vanuit een concessie van de Provincie Zuid-Holland werd gereden. Ondanks al deze kanttekeningen kunnen we constateren dat de stijgende lijn van de afgelopen maanden zich voortzet, al zal de komende tijd waarschijnlijk een afvlakking zichtbaar worden. Aandachtspunt is wel dat de reizigers*opbrengsten* achterblijven bij de reizigers*aantallen*. Waarschijnlijk heeft dit te maken met het soort reizigers. We zien dat vooral scholieren en studenten weer goed gebruik maken van het openbaar vervoer, maar dat het OV-gebruik door forenzen (kantoorpersoneel) achterblijft vanwege structureel veranderd reisgedrag door deze groep reizigers: meer telewerken, minder vaak naar kantoor en externe overleggen.

Beschikbaarheid personeel
De beschikbaarheid van rijdend personeel bij vervoerbedrijven blijft een knelpunt, niet alleen door ziekteverzuim, maar ook vanwege medische inhaaloperaties, achterstallig verlof voor personeel en een krappe arbeidsmarkt. Daardoor is het tot nu toe nog niet mogelijk om de tijdelijke afschalingen bij HTM (frequentieverlagingen waarover in december 2021 een besluit is genomen bij de tweede herijking van het Transitieprogramma) terug te draaien. De tijdelijke maatregelen bij de RET (vakantiedienstregeling metro, sluiting verkooppunt Rotterdam Centraal) konden per eind februari 2022 gelukkig wel weer ongedaan gemaakt worden.

Gevolgen geen rijkssteun na 2022
Het Rijk heeft de BVOV een paar keer verlengd, maar heeft op 14 april 2022 het besluit genomen dat de BVOV eindigt per 1 januari 2023. Dat heeft voor de vervoerbedrijven in de metropoolregio forse gevolgen. Het aantal reizigers en de reizigersopbrengsten zijn nog lang niet op het oude niveau, en zullen dat in 2023 zeer waarschijnlijk ook niet zijn. Ook als alle nu genomen maatregelen uit het Transitieprogramma permanent gemaakt zouden worden en MRDH al haar beschikbare financiële middelen inzet, resteert er nog een fors tekort. Op 18 mei 2022 heeft de BcVA het proces vastgesteld dat nodig is als gevolg van het kabinetsbesluit. De BcVa heeft besloten om de voorliggende herijking (herijking 3A) te beperken tot de 2e helft van 2022, en op een later moment (juli en september, herijking 3B) besluiten te nemen over de maatregelen die vanaf 2023 nodig zijn.

<u>Herijkingsvoorstellen 2e helft 2022</u>
Positief onderdeel van het kabinetsbesluit van 14 april 2022 is dat de Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer (BVOV) met vier maanden wordt verlengd, van 1 september 2022 tot en met 31 december 2022. De eerder genomen maatregelen van vervoerbedrijven waren er op gericht om, uitgaande van BVOV in geheel 2022, uit te komen op de ‘nullijn’: geen winst, geen verlies. Nu de gehanteerde aanname terecht blijkt, wordt de essentie van de voorliggende herijking hetzelfde als die van de herijkingen van september en december 2021. Namelijk:

1. Tot einde 2022 hoeven ‘op straat’ geen aanvullende maatregelen genomen te worden;
2. Er is echter ook nog geen financiële ruimte om eerdere maatregelen terug te draaien;

	3. De tot nu toe genomen maatregelen hadden als doel om de vervoerders in 2022 uit te laten komen op de 'nullijn'. Dat blijkt te lukken met de tot nu toe genomen maatregelen. Daarmee is er echter nog geen mogelijkheid om op dit moment eerder genomen maatregelen terug te draaien; 4. Er zijn wel enkele vervoerkundige aanpassingen nodig, enerzijds vanwege (verwachte) capaciteitsproblemen door weer terugkerende reizigers maar anderzijds ook door onvoldoende beschikbaarheid rijdend personeel. Ad 4: om te voldoen aan de verwachte vervoervraag stelt RET voor om een aantal ritten toe te voegen aan scholierenlijn (6)68. HTM stelt om capaciteitsredenen (beperkte beschikbaarheid personeel) voor om een licht aangepaste zomerdienstregeling 2022 te rijden, met ten opzichte van de zomerdienstregeling 2021 een aantal frequentieverlagingen voor tram en bus. Ook stelt HTM voor om in het najaar 2022 een aantal vervoerkundige wijzigingen door te voeren die het mogelijk maken dat lijn 16 wordt bediend door Avenio lagevloertrams. Deze laatstgenoemde wijzigingen staan eigenlijk los van de corona-opgave, maar worden nu hier ingebracht omdat de herijkingen van het Transitieprogramma tijdelijk de reguliere vervoerplanprocedure hebben vervangen.	
Communicatie	Bij de herijking is dezelfde procedure gevolgd als bij de totstandkoming van het Transitieprogramma van 24 maart 2021 en de eerste twee herijkingen in september en december 2021: informatiesessies voor BcVa-leden, AOVa-leden, leden van de Adviescommissie Va (en andere gemeenteraadsleden) en het Metrocov. Gemeenteraden 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, zodat zij de voorgestelde maatregelen daadwerkelijk kunnen gaan implementeren. 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. Vervoerbedrijven zullen zorgen dat reizigers tijdig op een effectieve wijze worden geïnformeerd over de maatregelen.	
Bijlagen	1. Herijkingsvoorstellen RET 2. Herijkingsvoorstellen HTM 3. Achtergrondinformatie	
Gevolgde procedure	**Bestuurscommissie VA**	18 mei 2022 (over het te volgen proces)
Verdere procedure	**Bestuurscommissie VA**	8 juni 2022 (besluitvorming over herijking 3a)
	Zienswijzetermijn	n.v.t.
	Dagelijks bestuur	n.v.t.
	Algemeen bestuur	n.v.t.

Voorstel 3de herijking transitie

Afdeling: Reizigers
Datum: 17 mei 2022

HTM | kom verder!

Inhoud

- 3de herijking
- Financiële opgave 2022 en maatregelen 2022
- Zomerdienst 2022
- Najaarsdienstregeling 2022

3de herijking focust zich op 2022

- Voor 2022 ziet HTM geen aanleiding voor nieuwe maatregelen.
- Wel zal de zomerdienst aangepast moeten worden in verband met onvoldoende personeel door ziekteverzuim, hoge uitstroom, verlofverplichtingen en werkzaamheden in de stad. Daarom vraagt HTM akkoord op de aangepaste zomerdienstregeling.
- Na de zomer 2022 wordt de huidige dienstregeling aangepast zodat op lijn 16 gereden kan gaan worden met Avenio's (maatregel uit vervoerplan 2021). Ook dit vergt een frequentie afstemming op de lijnen 15, 16 en 17 waarvoor HTM akkoord vraagt.

Financiële opgave 2022 is oplosbaar vanuit eerder genomen maatregelen

Maatregelen waarover al besluit is genomen:

- Structureel effect van interne bezuinigingen HTM
- Aanpassing openingstijden van winkels en sluiting Delft
- Andere inzet Sociale veiligheid waardoor subsidie SV overgeheveld kan worden naar Exploitatie
- Vervoerkundige maatregelen: zoveel mogelijk vasthouden aan de spreidingsdienstregeling Rail en spitsverbredingsdienstregeling Bus en het tijdelijk opheffen van haltes
- Marketingacties om reizigers terug te winnen naar het OV
- Inzet resterende aanvullende subsidie 2021

Zomerdienst 2022: wijzigingen

- Voor de zomerdienstregeling wordt uitgegaan van de zomerdienstregeling zoals deze in 2021 is gereden. Deze is goedgekeurd in de BCVA van 24 maart 2021.
- Ten opzichte van de zomerdienst van 2021 gaan op een aantal lijnen en momenten de frequenties iets omlaag.
- Op weekdagen gaan tram 3 en 4 overdag minder vaak rijden, namelijk 5 ritten per uur. In de spits blijft de frequentie 6 keer per uur.
- Op zaterdag gaat de frequentie op tram 3 en 4 omlaag naar 4 ritten per uur. Tram 9 gaat op zondag iets minder vaak rijden, namelijk 10 ritten per uur. Daarmee blijft de capaciteit naar Scheveningen hoog.
- In de zomerdienst vindt reeds de omklap van tram 15, 16 en 17 plaats om de Avenio op tram 16 te kunnen laten rijden. De frequentie van tram 16 en 17 worden omgewisseld.
- Bus 20 gaat in de spits 4 ritten per uur rijden. Daarnaast worden er in de spits iets minder korttrajectritten gereden op bus 23 (4 ritten per uur).
- Op zaterdag en zondag gaan bus 20 en 28 naar een frequentie van 3 ritten per uur.

Weekdag

Rail

Zomerdienst Rail 2022 v2

- 2 ritten/uur
- 3 ritten/uur
- 4 ritten/uur
- 5 ritten/uur
- 6 ritten/uur
- 7 ritten/uur
- 8 ritten/uur
- 10 ritten/uur

Zomerdienst 2021 — Maandag t/m vrijdag

			06:00-07:00	07:00-08:00	08:00-09:00	09:00-10:00	10:00-11:00	11:00-12:00	12:00-13:00	13:00-14:00	14:00-15:00	15:00-16:00	16:00-17:00	17:00-18:00	18:00-19:00	19:00-20:00	20:00-21:00	21:00-22:00	22:00-23:00	23:00-24:00
Tram	1	Delft Tanthof - Scheveningen Noord	4	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	4	4	4	4	4	4
Tram	2	Den Haag Kraayenstein - Leidschendam	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4
Tram	3	Den Haag Loosduinen - Zoetermeer Centrum	4	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	4	4	4	4	4	4
Tram	4	Lansingerland-Zoetermeer - Den Haag De Uithof	4	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	4	4	4	4	4	4
Tram	34	Lansingerland-Zoetermeer - De Savornin Lohmanplein																		
Tram	6	Den Haag Leyenburg - Leidschendam Noord	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	4	3	3	3
Tram	9	Vrederust - Scheveningen Noord	4	8	8	5	5	5	5	5	5	5	10	10	5	5	4	4	4	4
	9	Station Hollands Spoor - Scheveningen Noord				5	5	5	5	5	5	5			5	5				
Tram	11	Scheveningen Haven - Station Den Haag HS	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Tram	12	Den Haag Duindorp - Station Den Haag HS	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3
Tram	19	Leidschendam - Station Delft	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Voor omklap 15-16-17																				
Tram	15	Nootdorp - Station Den Haag Centraal	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3
Tram	16	Wateringen - Den Haag Statenkwartier	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4
Tram	17	Wateringen - Station Den Haag Centraal	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3
Omklap 15-16-17																				
Tram	15	Nootdorp - Station Den Haag Centraal																		
Tram	16	Wateringen - Station Den Haag Centraal																		
Tram	17	Wateringen - Statenkwartier																		

Zomerdienst 2022 — Maandag t/m vrijdag

			06:00-07:00	07:00-08:00	08:00-09:00	09:00-10:00	10:00-11:00	11:00-12:00	12:00-13:00	13:00-14:00	14:00-15:00	15:00-16:00	16:00-17:00	17:00-18:00	18:00-19:00	19:00-20:00	20:00-21:00	21:00-22:00	22:00-23:00	23:00-24:00
Tram	1	Delft Tanthof - Scheveningen Noord	4	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	4	4	4	4	4	4
Tram	2	Den Haag Kraayenstein - Leidschendam	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4
Tram	3	Den Haag Loosduinen - Zoetermeer Centrum	4	6	6	5	5	5	5	5	5	6	6	6	4	4	4	4	4	4
Tram	4	Lansingerland-Zoetermeer - Den Haag De Uithof	4	6	6	5	5	5	5	5	5	6	6	6	4	4	4	4	4	4
Tram	34	Lansingerland-Zoetermeer - De Savornin Lohmanplein																		
Tram	6	Den Haag Leyenburg - Leidschendam Noord	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	4	3	3	3
Tram	9	Vrederust - Scheveningen Noord	4	8	8	5	5	5	5	5	5	5	10	10	5	5	4	4	4	4
	9	Station Hollands Spoor - Scheveningen Noord				5	5	5	5	5	5	5			5	5				
Tram	11	Scheveningen Haven - Station Den Haag HS	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Tram	12	Den Haag Duindorp - Station Den Haag HS	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3
Tram	19	Leidschendam - Station Delft	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Voor omklap 15-16-17																				
Tram	15	Nootdorp - Station Den Haag Centraal																		
Tram	16	Wateringen - Den Haag Statenkwartier																		
Tram	17	Wateringen - Station Den Haag Centraal																		
Omklap 15-16-17																				
Tram	15	Nootdorp - Station Den Haag Centraal	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3
Tram	16	Wateringen - Station Den Haag Centraal	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3
Tram	17	Wateringen - Statenkwartier	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4

Bus

Zomerdienst Bus 2021 vs voorstel 2022

- 2 ritten/uur
- 3 ritten/uur
- 4 ritten/uur
- 5 ritten/uur
- 6 ritten/uur
- 7 ritten/uur
- 8 ritten/uur
- 10 ritten/uur

Zomerdienst 2021 — Maandag t/m vrijdag

			06:00-07:00	07:00-08:00	08:00-09:00	09:00-10:00	10:00-11:00	11:00-12:00	12:00-13:00	13:00-14:00	14:00-15:00	15:00-16:00	16:00-17:00	17:00-18:00	18:00-19:00	19:00-20:00	20:00-21:00	21:00-22:00	22:00-23:00	23:00-24:00
Bus	20	Station Den Haag Centraal - Duinzigt	4	6	6	4	4	4	4	4	4	6	6	6	6	4	2	2	2	2
Bus	21	Vrederust - Scheveningen Noord	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2
	21	Scheveningen Noord - Vrederust	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	2
Bus	22	Den Haag Duindorp - Rijswijk De Schilp	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
	22	Den Haag Duindorp - Station Rijswijk	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2				
Bus	23	Scheveningen Noord - Den Haag Kijkduin	4	6	6	4	4	4	4	4	4	6	6	6	4	4	2	2	2	2
	23	Scheveningen Noord - Station Voorburg (spitsrichting)		5	5									6			2	2	2	
Bus	24	Den Haag Kijkduin - Station Den Haag Mariahoeve	4	6	6	4	4	4	4	4	4	6	6	6	6	4	2	2	2	2
Bus	25	Vrederust - Grote Markt	4	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	4	3	3	2	2
Bus	26	Den Haag Kijkduin - Station Voorburg	4	6	6	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4				
	26	Station Voorburg - Den Haag Kijkduin	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4				
	26	Den Haag Kijkduin - Station Hollands Spoor															2	2	2	2
Bus	28	Den Haag Zuiderstrand - Station Voorburg	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2
Bus	29	Station Den Haag Centraal - Den Haag Oude Waalsdorperweg		2	2															
	29	Den Haag Oude Waalsdorperweg - Station Den Haag Centraal										2	2	2						

Zomerdienst 2022 — Maandag t/m vrijdag

			06:00-07:00	07:00-08:00	08:00-09:00	09:00-10:00	10:00-11:00	11:00-12:00	12:00-13:00	13:00-14:00	14:00-15:00	15:00-16:00	16:00-17:00	17:00-18:00	18:00-19:00	19:00-20:00	20:00-21:00	21:00-22:00	22:00-23:00	23:00-24:00
Bus	20	Station Den Haag Centraal - Duinzigt	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2
Bus	21	Vrederust - Scheveningen Noord	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2
	21	Scheveningen Noord - Vrederust	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	2
Bus	22	Den Haag Duindorp - Rijswijk De Schilp	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
	22	Den Haag Duindorp - Station Rijswijk	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2				
Bus	23	Scheveningen Noord - Den Haag Kijkduin	4	6	6	4	4	4	4	4	4	6	6	6	4	4	2	2	2	2
	23	Scheveningen Noord - Station Voorburg (spitsrichting)		5	5									4			2	2	2	
Bus	24	Den Haag Kijkduin - Station Den Haag Mariahoeve	4	6	6	4	4	4	4	4	4	6	6	6	6	4	2	2	2	2
Bus	25	Vrederust - Grote Markt	4	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	4	3	3	2	2
Bus	26	Den Haag Kijkduin - Station Voorburg	4	6	6	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4				
	26	Station Voorburg - Den Haag Kijkduin	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4				
	26	Den Haag Kijkduin - Station Hollands Spoor															2	2	2	2
Bus	28	Den Haag Zuiderstrand - Station Voorburg	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2
Bus	29	Station Den Haag Centraal - Den Haag Oude Waalsdorperweg		2	2															
	29	Den Haag Oude Waalsdorperweg - Station Den Haag Centraal										2	2	2						

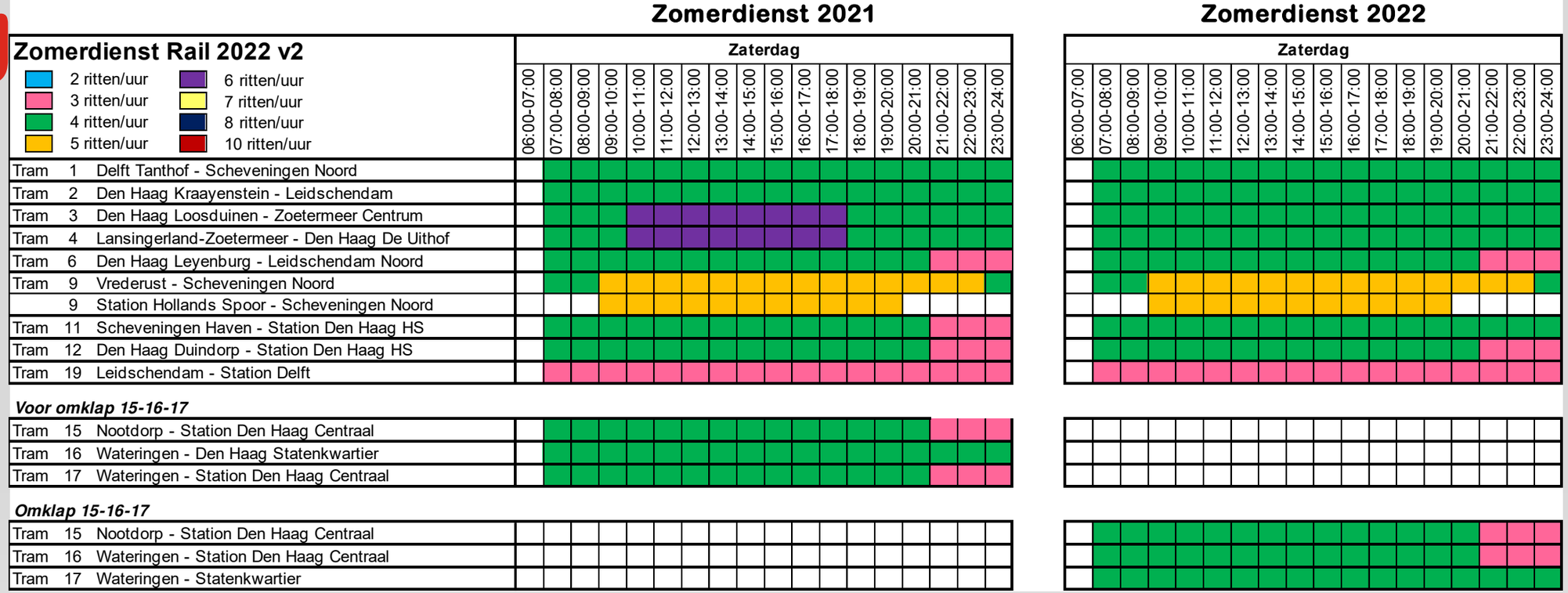
HTM | kom verder!

Zaterdag

Rail

Zomerdienst Rail 2022 v2

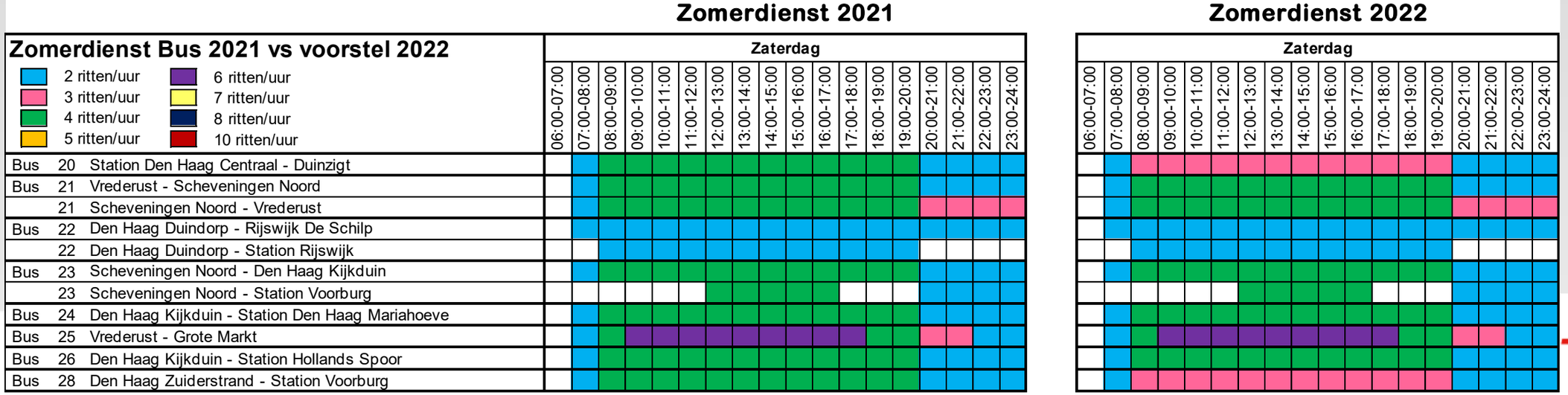
- 2 ritten/uur
- 3 ritten/uur
- 4 ritten/uur
- 5 ritten/uur
- 6 ritten/uur
- 7 ritten/uur
- 8 ritten/uur
- 10 ritten/uur



Bus

Zomerdienst Bus 2021 vs voorstel 2022

- 2 ritten/uur
- 3 ritten/uur
- 4 ritten/uur
- 5 ritten/uur
- 6 ritten/uur
- 7 ritten/uur
- 8 ritten/uur
- 10 ritten/uur



HTM | kom verder!

Zondag

Rail

Zomerdienst Rail 2022 v2

- 2 ritten/uur
- 3 ritten/uur
- 4 ritten/uur
- 5 ritten/uur
- 6 ritten/uur
- 7 ritten/uur
- 8 ritten/uur
- 10 ritten/uur

Zomerdienst 2021 — Zondag

			06:00-07:00	07:00-08:00	08:00-09:00	09:00-10:00	10:00-11:00	11:00-12:00	12:00-13:00	13:00-14:00	14:00-15:00	15:00-16:00	16:00-17:00	17:00-18:00	18:00-19:00	19:00-20:00	20:00-21:00	21:00-22:00	22:00-23:00	23:00-24:00
Tram	1	Delft Tanthof - Scheveningen Noord																		
Tram	2	Den Haag Kraayenstein - Leidschendam																		
Tram	3	Den Haag Loosduinen - Zoetermeer Centrum																		
Tram	4	Lansingerland-Zoetermeer - Den Haag De Uithof																		
Tram	6	Den Haag Leyenburg - Leidschendam Noord																		
Tram	9	Vrederust - Scheveningen Noord																		
	9	Station Hollands Spoor - Scheveningen Noord																		
Tram	11	Scheveningen Haven - Station Den Haag HS																		
Tram	12	Den Haag Duindorp - Station Den Haag HS																		
Tram	19	Leidschendam - Station Delft																		
Voor omklap 15-16-17																				
Tram	15	Nootdorp - Station Den Haag Centraal																		
Tram	16	Wateringen - Den Haag Statenkwartier																		
Tram	17	Wateringen - Station Den Haag Centraal																		
Omklap 15-16-17																				
Tram	15	Nootdorp - Station Den Haag Centraal																		
Tram	16	Wateringen - Station Den Haag Centraal																		
Tram	17	Wateringen - Statenkwartier																		

Zomerdienst 2022 — Zondag

			06:00-07:00	07:00-08:00	08:00-09:00	09:00-10:00	10:00-11:00	11:00-12:00	12:00-13:00	13:00-14:00	14:00-15:00	15:00-16:00	16:00-17:00	17:00-18:00	18:00-19:00	19:00-20:00	20:00-21:00	21:00-22:00	22:00-23:00	23:00-24:00
Tram	1	Delft Tanthof - Scheveningen Noord																		
Tram	2	Den Haag Kraayenstein - Leidschendam																		
Tram	3	Den Haag Loosduinen - Zoetermeer Centrum																		
Tram	4	Lansingerland-Zoetermeer - Den Haag De Uithof																		
Tram	6	Den Haag Leyenburg - Leidschendam Noord																		
Tram	9	Vrederust - Scheveningen Noord																		
	9	Station Hollands Spoor - Scheveningen Noord																		
Tram	11	Scheveningen Haven - Station Den Haag HS																		
Tram	12	Den Haag Duindorp - Station Den Haag HS																		
Tram	19	Leidschendam - Station Delft																		
Voor omklap 15-16-17																				
Tram	15	Nootdorp - Station Den Haag Centraal																		
Tram	16	Wateringen - Den Haag Statenkwartier																		
Tram	17	Wateringen - Station Den Haag Centraal																		
Omklap 15-16-17																				
Tram	15	Nootdorp - Station Den Haag Centraal																		
Tram	16	Wateringen - Station Den Haag Centraal																		
Tram	17	Wateringen - Statenkwartier																		

Bus

Zomerdienst Bus 2021 vs voorstel 2022

- 2 ritten/uur
- 3 ritten/uur
- 4 ritten/uur
- 5 ritten/uur
- 6 ritten/uur
- 7 ritten/uur
- 8 ritten/uur
- 10 ritten/uur

Zomerdienst 2021 — Zondag

			06:00-07:00	07:00-08:00	08:00-09:00	09:00-10:00	10:00-11:00	11:00-12:00	12:00-13:00	13:00-14:00	14:00-15:00	15:00-16:00	16:00-17:00	17:00-18:00	18:00-19:00	19:00-20:00	20:00-21:00	21:00-22:00	22:00-23:00	23:00-24:00
Bus	20	Station Den Haag Centraal - Duinzigt																		
Bus	21	Vrederust - Scheveningen Noord																		
	21	Scheveningen Noord - Vrederust																		
Bus	22	Den Haag Duindorp - Rijswijk De Schilp																		
	22	Den Haag Duindorp - Station Rijswijk																		
Bus	23	Scheveningen Noord - Den Haag Kijkduin																		
	23	Scheveningen Noord - Station Voorburg																		
Bus	24	Den Haag Kijkduin - Station Den Haag Mariahoeve																		
Bus	25	Vrederust - Grote Markt																		
Bus	26	Den Haag Kijkduin - Station Hollands Spoor																		
Bus	28	Den Haag Zuiderstrand - Station Voorburg																		

Zomerdienst 2022 — Zondag

			06:00-07:00	07:00-08:00	08:00-09:00	09:00-10:00	10:00-11:00	11:00-12:00	12:00-13:00	13:00-14:00	14:00-15:00	15:00-16:00	16:00-17:00	17:00-18:00	18:00-19:00	19:00-20:00	20:00-21:00	21:00-22:00	22:00-23:00	23:00-24:00
Bus	20	Station Den Haag Centraal - Duinzigt																		
Bus	21	Vrederust - Scheveningen Noord																		
	21	Scheveningen Noord - Vrederust																		
Bus	22	Den Haag Duindorp - Rijswijk De Schilp																		
	22	Den Haag Duindorp - Station Rijswijk																		
Bus	23	Scheveningen Noord - Den Haag Kijkduin																		
	23	Scheveningen Noord - Station Voorburg																		
Bus	24	Den Haag Kijkduin - Station Den Haag Mariahoeve																		
Bus	25	Vrederust - Grote Markt																		
Bus	26	Den Haag Kijkduin - Station Hollands Spoor																		
Bus	28	Den Haag Zuiderstrand - Station Voorburg																		

HTM | kom verder!

Najaar 2022: voorstel wijzigingen Rail

- De tramlijnen 15, 16 en 17 worden omgeklapt om ervoor te zorgen dat de Avenio op lijn 16 kan gaan rijden.
- Door deze omklap worden tram 15 en 16 aan elkaar gekoppeld en is afstemming van frequenties noodzakelijk. Nu rijdt tram 16 vaker dan tram 15 en 17, en het voorstel voor het najaar is om de frequenties van tram 15, 16 en 17 zoveel mogelijk gelijk te trekken.
- Op weekdagen gaat tram 16 wat minder vaak rijden; 6 keer per uur in de spits en 5 keer per uur in de dal. In de avond wordt de frequentie 3 keer per uur. De frequenties van tram 15 en 17 gaan in de spits omhoog naar 6 keer per uur. Voor deze lijnen wijzigt overdag niets.
- Op zaterdag gaat de frequentie van tram 16 omlaag naar 5 ritten per uur. Tram 15 en 17 gaan juist wat vaker rijden, namelijk ook 5 ritten per uur.
- Reizigers van tram 15 en 17 ervaren hierdoor een hogere frequentie in de spits en op zaterdag. De frequentie op tram 16 wordt iets verlaagd, maar door de inzet van de Avenio wordt er voldoende capaciteit geboden.

Rail

2022 Rail Jaardienst 2

Maandag t/m vrijdag

2 ritten/uur · 3 ritten/uur · 4 ritten/uur · 5 ritten/uur · 6 ritten/uur · 7 ritten/uur · 8 ritten/uur · 10 ritten/uur

			06:00-07:00	07:00-08:00	08:00-09:00	09:00-10:00	10:00-11:00	11:00-12:00	12:00-13:00	13:00-14:00	14:00-15:00	15:00-16:00	16:00-17:00	17:00-18:00	18:00-19:00	19:00-20:00	20:00-21:00	21:00-22:00	22:00-23:00	23:00-24:00
Tram	1	Delft Tanthof - Scheveningen Noord	4	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	4	4	4	4	4
Tram	2	Den Haag Kraayenstein - Leidschendam	4	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	4	4	4	4	4
	2	Den Haag Kraayenstein - Station Den Haag Centraal		6	6								6	6	6					
Tram	3	Den Haag Loosduinen - Zoetermeer Centrum	4	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	4	4	4	4
Tram	4	Lansingerland-Zoetermeer - Den Haag De Uithof	4	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	4	4	4	4
Tram	34	Lansingerland-Zoetermeer - De Savornin Lohmanplein		6	6	6	6						6	6	6	4				
Tram	6	Den Haag Leyenburg - Leidschendam Noord	4	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	4	4	4	4
Tram	9	Vrederust - Scheveningen Noord	4	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	4	4	4	4
Tram	10	Moerwijk - Scheveningen Noord																		
Tram	11	Scheveningen Haven - Station Den Haag HS	4	5	5	4	4	4	4	4	4	5	5	5	4	4	4	3	3	3
Tram	12	Den Haag Duindorp - Station Den Haag HS	4	5	5	4	4	4	4	4	4	5	5	5	4	4	4	3	3	3
Tram	15	Nootdorp - Station Den Haag Centraal	4	6	6	5	5	5	5	5	5	6	6	6	4	4	4	3	3	3
Tram	16	Wateringen - Station Den Haag Centraal	4	6	6	5	5	5	5	5	5	6	6	6	4	4	4	3	3	3
Tram	17	Wateringen - Statenkwartier	4	6	6	5	5	5	5	5	5	6	6	6	4	4	4	4	4	4
Tram	19	Leidschendam - Station Delft	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3

2022 Rail Jaardienst 2

Zaterdag

2 ritten/uur · 3 ritten/uur · 4 ritten/uur · 5 ritten/uur · 6 ritten/uur · 7 ritten/uur · 8 ritten/uur · 10 ritten/uur

			06:00-07:00	07:00-08:00	08:00-09:00	09:00-10:00	10:00-11:00	11:00-12:00	12:00-13:00	13:00-14:00	14:00-15:00	15:00-16:00	16:00-17:00	17:00-18:00	18:00-19:00	19:00-20:00	20:00-21:00	21:00-22:00	22:00-23:00	23:00-24:00
Tram	1	Delft Tanthof - Scheveningen Noord		4	4	4	4	6	6	6	6	6	6	6	4	4	4	4	4	4
Tram	2	Den Haag Kraayenstein - Leidschendam		4	4	4	6	6	6	6	6	6	6	6	4	4	4	4	4	4
Tram	3	Den Haag Loosduinen - Zoetermeer Centrum		4	4	4	6	6	6	6	6	6	6	6	6	4	4	4	4	4
Tram	4	Lansingerland-Zoetermeer - Den Haag De Uithof		4	4	4	6	6	6	6	6	6	6	6	4	4	4	4	4	4
Tram	6	Den Haag Leyenburg - Leidschendam Noord		4	4	4	6	6	7	7	7	7	7	6	4	4	4	4	4	4
Tram	9	Vrederust - Scheveningen Noord		4	4	4	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	4	4	4	4
Tram	11	Scheveningen Haven - Station Den Haag HS		5	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	3	3
Tram	12	Den Haag Duindorp - Station Den Haag HS		5	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	3	3
Tram	15	Nootdorp - Station Den Haag Centraal		4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4
Tram	16	Wateringen - Station Den Haag Centraal		4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4
Tram	17	Wateringen - Statenkwartier		4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4
Tram	19	Leidschendam - Station Delft		3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3

2022 Rail Jaardienst 2

Zondag

2 ritten/uur · 3 ritten/uur · 4 ritten/uur · 5 ritten/uur · 6 ritten/uur · 7 ritten/uur · 8 ritten/uur · 10 ritten/uur

			06:00-07:00	07:00-08:00	08:00-09:00	09:00-10:00	10:00-11:00	11:00-12:00	12:00-13:00	13:00-14:00	14:00-15:00	15:00-16:00	16:00-17:00	17:00-18:00	18:00-19:00	19:00-20:00	20:00-21:00	21:00-22:00	22:00-23:00	23:00-24:00
Tram	1	Delft Tanthof - Scheveningen Noord			4	4	4	4	6	6	6	6	6	4	4	4	4	4	4	4
Tram	2	Den Haag Kraayenstein - Leidschendam			4	4	4	4	6	6	6	6	6	4	4	4	4	4	4	4
Tram	3	Den Haag Loosduinen - Zoetermeer Centrum			4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
	3	Den Haag Loosduinen - Station Den Haag Centraal																		
Tram	4	Lansingerland-Zoetermeer - Den Haag De Uithof			4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Tram	6	Den Haag Leyenburg - Leidschendam Noord			4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4
Tram	9	Vrederust - Scheveningen Noord			4	4	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	4	4	4	4
Tram	11	Scheveningen Haven - Station Den Haag HS			5	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	3	3
Tram	12	Den Haag Duindorp - Station Den Haag HS			5	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	3	3
Tram	15	Nootdorp - Station Den Haag Centraal			4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Tram	16	Wateringen - Station Den Haag Centraal			4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Tram	17	Wateringen - Statenkwartier			4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Tram	19	Leidschendam - Station Delft			3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3

HTM | kom verder!

MEMO

Onderwerp: 3e herijking transitieprogramma

Inleiding

In de BcVa van 25 november 2020 en 24 maart 2021 zijn maatregelenpakketten vastgesteld om de vervoerders in staat te stellen om, in combinatie met de BVOV, zicht te krijgen op een neutraal financieel resultaat. In april 2021 is in de BcVa afgesproken dat het transitie-programma kan worden aangepast indien daar aanleiding toe is. In 2021 zijn twee herijkingen besproken in de BcVa. In dit memo is, ten behoeve van de derde herijking, een analyse gemaakt van de situatie 2022.

Stand van zaken 2022

De RET baseert het voorstel voor de 3e herijking van het transitieprogramma op onderstaande punten :

- de BVOV wordt gecontinueerd tot en met 31/12/22 (was al uitgangspunt RET begroting)
- de realisatie van het huidige pakket, met maatregelen qua productaanbod, sociale veiligheid en maatregelen RET-intern, verloopt volgens planning.
- de reizigersaantallen herstellen langzaam. Van circa 50 % ten opzichte 2019 is het aantal reizigers stand eind april opgelopen naar 75-80% ten opzichte van 2019.
- de impact van de maatregel minder tramconducteurs zal worden geëvalueerd als er sprake is van een representatieve situatie.
- het huidige maatregelenpakket is tamelijk evenwichtig opgebouwd over de verschillende aspecten en past bij het concept van de BVOV.
- in het maatregelenpakket van 24 maart 2021 is besloten om
    - het nachtvervoer op te starten indien de (nacht)horeca weer open is. Bij de BOB bus is het streven om, zo snel als het ziekteverzuim dit mogelijk maakt, te herstarten. De bij het Vervoerplan 2021 afgesproken wijzigingen in het BOB net zullen bij de herstart worden gerealiseerd.
    - de extra spitsritten op de metro te hervatten indien de drukte dat noodzakelijk én de voertuigbeschikbaarheid dit mogelijk maakt. Over dat laatste zijn tussen de RET en MRDH afspraken gemaakt in het kader van materieelbeschikbaarheid (besproken in BcVa van 9 februari 2022). Over de voortgang zal de BcVa separaat worden geïnformeerd.
- Voor buslijn 6(68) voorzien we dat na de vakantiedienstregeling opschalen met enkele ritten nodig is. E.e.a. past binnen de huidige samenwerkingsovereenkomst en qua budget binnen de reeds verleende subsidie.

Op basis van bovenstaande punten acht de RET in 2022 een ongeveer nul - resultaat haalbaar. De initiële begroting van de OV concessies sluit negatief maar door een hogere indexering van met name de BVOV kan dit verlies waarschijnlijk worden voorkomen. Nadere inzichten over de financiële situatie volgen in juni bij de eerste RET jaareinde-verwachting.

De RET stelt voor om het huidige maatregelenpakket voor de rest van 2022 te handhaven. Voor lijn (6)68 wordt voorgesteld om eind augustus enkele extra ritten te rijden.

Rotterdam, 11 mei 2022.

Bijlage 1: achtergrondinformatie openbaar vervoer, de rol van de MRDH en de corona-opgave

Het openbaar vervoer in de MRDH

Voor de bereikbaarheid in de metropoolregio is het openbaar vervoersysteem erg belangrijk. Het ruimtebeslag van openbaar vervoer is beperkt, de milieubelasting klein, en dat maakt openbaar vervoer juist in een stedelijke omgeving onmisbaar. Maar ook in de andere delen van de metropoolregio heeft het openbaar vervoer een belangrijke functie om gebieden op een goede en snelle manier met elkaar te verbinden.

De metro's, trams en bussen in de metropoolregio rijden in opdracht van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). Treinen rijden in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, en blijven daarom in deze notitie verder buiten beschouwing. Naast metro's, trams en bussen is er in de metropoolregio ook een systeem met onbemande voertuigen, de ParkShuttle in Capelle aan den IJssel. Daarnaast is er kleinschalig openbaar vervoer met kleine busjes of personenauto's, bijvoorbeeld belbussen, buurtbussen of (in de regio Haaglanden) de Regiotaxi Haaglanden. De drager van het regionale OV-systeem is het railnetwerk: de metro's van RET en de trams van RET en HTM. Ongeveer 80% van alle OV-reizen binnen de metropoolregio wordt gemaakt met metro of tram, het grootste deel van de resterende 20% per bus. Tram en metro zijn ook drager van het OV-systeem in die zin dat waar mogelijk bussen aansluiten op trams en metro's.

De openbaar vervoerbedrijven

Het vervoer per bus, tram en metro wordt meestal aangeduid met de term 'stads- en streekvervoer'. Drie OV-bedrijven verzorgen dit vervoer in de metropoolregio: RET (regio Rotterdam), HTM (Den Haag) en EBS (het busvervoer op Voorne-Putten en Rozenburg en het busvervoer in Haaglanden Streek). Connexxion (Transdev) exploiteert de ParkShuttle. Zie voor meer informatie: https://www.mrdh.nl/project/concessies-openbaar-vervoer

EBS en Transdev zijn commerciële bedrijven die ook elders in Nederland en in andere landen openbaar vervoer verzorgen. RET en HTM zijn van oudsher gemeentelijke vervoerbedrijven, die ongeveer 15 jaar geleden zijn verzelfstandigd. De gemeenten Rotterdam en Den Haag zijn nog steeds grootaandeelhouder van deze bedrijven. RET en HTM zijn alleen actief in de metropoolregio Rotterdam Den Haag.

De rol van de MRDH

Het stads- en streekvervoer rijdt in opdracht van de MRDH. De MRDH verleent aan vervoerbedrijven concessies. Een concessie is een alleenrecht om in een bepaald gebied met een bepaalde vorm van vervoer te rijden. Zo heeft EBS het alleenrecht voor het openbaar vervoer op Voorne-Putten en Rozenburg. In de concessies maken de vervoerders en de MRDH afspraken over het gedogen van openbaar vervoer uit een andere regio (bijvoorbeeld de bus uit de Hoeksche Waard naar Spijkenisse). Dit voorkomt dat reizigers aan de grens van een concessiegebied moeten overstappen. Zonder concessie mag een bedrijf geen openbaar vervoer aanbieden. Wel kan de MRDH een bedrijf een ontheffing verlenen, zo heeft MRDH bijvoorbeeld Flixbus een ontheffing gegeven voor een aantal langeafstandsbusverbindingen.

De mogelijkheid om concessies te verlenen , is vastgelegd in de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000). De Wp2000 benoemt de twaalf provincies en de twee vervoerregio's (MRDH en de Vervoerregio Amsterdam) als concessieverleners. Daarmee heeft de MRDH een wettelijke taak op het gebied van verkeer en vervoer. Synoniemen voor concessieverlener die vaak voorkomen zijn: regionale OV-opdrachtgever, of regionale OV-autoriteit Veel voorkomende namen voor het bedrijf dat het alleenrecht heeft gekregen om openbaar vervoer te verzorgen zijn: concessiehouder, opdrachtnemer, vervoerder en OV-bedrijf.

De bevoegdheid voor het verlenen, wijzigen en intrekken van OV-concessies ligt bij de bestuurscommissie Vervoersautoriteit (BcVa). Deze bestuurscommissie wordt gevormd door de wethouders Verkeer en Vervoer van de inliggende gemeenten. In de gemeenschappelijke regeling van de MRDH is vastgelegd de stemverhouding tussen de verschillende gemeenten. In diezelfde gemeenschappelijke regeling is ook vastgelegd dat er een adviescommissie Vervoersautoriteit bestaat, waarin per gemeente twee gemeenteraadsleden zitting hebben. Zoals het woord al aangeeft, adviseert deze adviescommissie gevraagd en ongevraagd. In ieder geval bij Programma's van Eisen voor nieuwe OV-concessies en bij grote tussentijdse wijzigingen van OV-concessies vraagt de bestuurscommissie advies aan de adviescommissie. In de Wp2000 is vastgelegd dat ook advies moet worden gevraagd aan de gezamenlijke consumentenorganisaties. Bij de MRDH heet deze reizigersvertegenwoordiging het Metrocov. Het reizigersbelang wordt bij besluitvorming door de MRDH dus op drie wijzen bewaakt: door de wethouders, de adviescommissie én het Metrocov.

De manier waarop de MRDH concessies verleent, kan verschillen. Hoofdregel in Nederland is dat OV-concessies openbaar worden aanbesteed. EBS heeft na openbare aanbestedingsprocedures zijn concessies gewonnen. De MRDH heeft concessies verleend met een looptijd van 10 tot 15 jaar, het wettelijk vastgestelde maximum.
Voor heel kleine concessies biedt de wet de mogelijkheid om onderhands te gunnen. Vanwege het unieke karakter van de ParkShuttle en kennis die alleen bij de bestaande vervoerder aanwezig was, heeft MRDH bij de ParkShutte gekozen voor deze mogelijkheid.

Voor de vier grote steden in Nederland bestaat de mogelijkheid dat concessieverleners kiezen voor inbesteding. MRDH heeft ervoor gekozen om de concessies aan RET en HTM te verlenen na een inbestedingsprocedure. Essentie van een inbesteding is dat, zonder concurrentie, een concessie wordt verleend aan een bedrijf waarover de concessieverlener 'zeggenschap heeft als ware het een eigen dienst'. Om dit mogelijk te maken heeft de MRDH in 2015 van RET en HTM elk één aandeel verworven. Aan dit aandeel zijn bijzondere rechten gekoppeld wat betreft informatievoorziening en besluitvorming. MRDH is dus medeaandeelhouder van RET en HTM, maar draagt – in tegenstelling tot de gemeenten Rotterdam en Den Haag – als aandeelhouder geen financieel risico en krijgt MRDH ook geen dividend uitgekeerd.

Naast de rol van concessieverlener heeft de MRDH ook een rol als subsidieverstrekker (zie hieronder, bij 'financiën').

De inhoud van OV-concessies

De OV-concessies bevatten niet alleen een alleenrecht voor vervoerbedrijven, maar beschrijven ook aan welke verplichtingen ze moeten voldoen. In het Programma van Eisen dat voor elke OV-concessie wordt opgesteld, worden eisen gesteld aan bijvoorbeeld de toegankelijkheid, sociale veiligheid, doelen wat betreft klanttevredenheid en afspraken over de tarieven die de vervoerder in rekening mag brengen bij reizigers. Deze eisen zijn zodanig opgeschreven dat er enerzijds voldoende zekerheid is voor burgers en reizigers wat betreft de dienstverlening, maar zijn anderzijds ook zodanig geformuleerd dat vervoerbedrijven nog voldoende ontwikkelruimte hebben. Vervoerders zijn opbrengstverantwoordelijk en dragen dus het risico van meer of juist minder inkomsten uit kaartverkoop dan vooraf berekend is. Om dit ondernemingsrisico te kunnen dragen, hebben vervoerders voldoende ontwikkelruimte nodig. Deze ontwikkelruimte betekent in de praktijk bijvoorbeeld dat MRDH en vervoerbedrijven vooraf harde afspraken maken over de hoeveelheid openbaar vervoer die moet worden aangeboden aan reizigers, vervoerbedrijven zelf kunnen kiezen op welke wijze ze dit aanbieden. Vervoerbedrijven zullen hun dienstregeling zo inrichten dat met de afgesproken hoeveelheid vervoer zo veel mogelijk reizigers worden bediend en daarmee dus zo veel mogelijk inkomsten worden verkregen. Dat kan dus wel betekenen dat niet 'vanzelf' wordt gereden op tijden en plaatsen waar het aantal reizigers beperkt is, maar het maatschappelijk toch gewenst is dat er openbaar vervoer is, bijvoorbeeld in de avonden. Daarom worden in het Programma van Eisen wel eisen gesteld wat betreft minimale bedieningstijden en frequenties van lijnen. In de jaarlijkse vervoerplanprocedure over wijzigingen in de dienstregeling toetst MRDH de voorstellen van de vervoerders aan de hand van de vooraf opgestelde kaders.

Financiën

Vervoerbedrijven hebben twee belangrijke inkomstenbronnen. De eerste is de kaartverkoop, het geld dat wordt verkregen door de betalende reizigers. Het is echter niet mogelijk om alle kosten te dekken uit kaartverkoop. Dat wil zeggen: dat zou een maatschappelijk ongewenste situatie opleveren, omdat er dan veel minder openbaar vervoer gereden kan worden én de tarieven voor reizigers fors hoger zouden moeten worden. Om dat te voorkomen, verstrekt MRDH per concessie een subsidie. Ruwweg de helft van de kosten wordt gedekt uit de kaartverkoop, de andere helft door de MRDH-subsidies. Bij de tram en vooral de metro zijn de kaartopbrengsten zo hoog dat in een normale situatie de exploitatiekosten (dus de kosten voor het laten rijden van het OV) grotendeels of zelfs volledig worden gedekt uit de kaartverkoop. Echter, er zijn bij deze railconcessies ook hoge kosten gemoeid met de assets (beheer en onderhoud van railinfrastructuur) en met de uitvoering van sociale veiligheidstaken. Daarom geldt ook bij die concessies dat er 'onder de streep' een forse subsidie van de MRDH nodig is.

De MRDH betaalt deze subsidies uit de Brede Doel Uitkering (BDU) die ze hiervoor van het Rijk ontvangt. Dat is ook de enige inkomstenbron van de MRDH voor verkeer en vervoer. De BDU is echter niet alleen bedoeld voor de exploitatie en de instandhouding van het OV-systeem; de BDU moet ook worden gebruikt voor nieuwe investeringen in het openbaar vervoer én in het bredere verkeerssysteem in de metropoolregio. De MRDH dient telkens een balans te vinden tussen deze verschillende taakgebieden.

In de concessies zijn ook financiële bepalingen opgenomen. Zo krijgen vervoerbedrijven boetes indien de concessieverplichtingen niet worden nagekomen, worden bonussen en malussen toegekend afhankelijk van de mate waarin de doelen wat betreft klanttevredenheid

worden gerealiseerd en is er een meer- en minderwerkregeling. MRDH heeft dus altijd de mogelijkheid om extra openbaar vervoer in te kopen, als dit bijvoorbeeld vanwege groei nodig is of om nieuwe maatschappelijke wensen te realiseren, maar moet hiervoor wel betalen aan de vervoerbedrijven. Ook dit eventuele meerwerk moet worden betaald uit de BDU. In de praktijk is het meerwerk overigens zeer beperkt, omdat zo veel mogelijk alle maatschappelijke wensen al vooraf in de concessie worden opgenomen.

Kwaliteit

Niet alleen binnen de MRDH, maar ook in de rest van Nederland, is in de afgelopen twintig jaar een grote kwaliteitsslag gemaakt. Door adequaat opdrachtgeverschap, onder druk van aanbestedingen of (bij inbestedingen) de dreiging van een mogelijke aanbesteding en door benchmarks zijn vervoerbedrijven veel efficiënter gaan werken en is er tegelijkertijd veel meer aandacht gekomen voor het goed bedienen van reizigers. De klanttevredenheid is gestegen van gemiddeld ongeveer een 7,0 (2000) tot gemiddeld een 8,0 (2020 en 2021)! Dat heeft ertoe geleid dat het OV-gebruik is gestegen, daardoor de inkomsten uit kaartverkoop ook, en dat maakt het mogelijk om voor de exploitatie van het OV (het laten rijden van de bussen, trams en metro's) veel minder subsidie te verstrekken dan vroeger nodig was. Voor de coronapandemie was in onze regio sprake van een jaarlijkse gemiddelde groei van 3% met uitschieters op trajecten naar 10%.

Toekomstige opgaven

Overigens is de stijging van het OV-gebruik niet alleen toe te schrijven aan de verbeterde kwaliteit van de vervoerbedrijven. Ook de economische groei en de verstedelijking zorgen ervoor dat meer mensen gebruik maken van het openbaar vervoer.
Ook in de toekomst blijft die opgave staan. De enorme woningbouwopgave in de metropoolregio – 400.000 nieuwe inwoners in onze regio – en de opgaven wat betreft leefbaarheid, klimaat en bereikbarheid zorgen ervoor dat het OV-gebruik zal stijgen en dat deze groei op en goede manier gefaciliteerd moet worden.

Die opgave moet gerealiseerd worden in een financieel lastige context. In de afgelopen twintig jaar is BDU-bijdrage die de MRDH krijgt van het Rijk, onvoldoende meegegroeid. Terwijl het OV-systeem groeide, hebben er verschillende bezuinigingen plaatsgevonden op de BDU en is deze ook jarenlang onvoldoende geïndexeerd. Weliswaar namen de exploitatiekosten af, maar tegelijk stegen de kosten voor het beheer en onderhoud van de assets: de railinfrastructuur en de railvoertuigen. Veel railinfrastructuur is in de afgelopen decennia aangelegd of uitgebreid, vooral het metronetwerk. Door de stijgende leeftijd van het systeem stijgen de onderhoudskosten en moeten ook steeds meer vervangingsinvesteringen plaatsvinden. Dit is vergelijkbaar met de grote vervangingsopgave waarvoor het Rijk gesteld staat bij het rijkswegennet.

Dat alles zorgt er voor dat er een zekere druk op het OV-systeem ontstond: steeds meer ambities realiseren met steeds minder financiële middelen. Terwijl de mogelijkheden voor efficiencyverbeteringen bij de vervoerbedrijven niet oneindig zijn, en de ruimte om tegenvallers op te vangen door slimmere bedrijfsvoering dus beperkter werd. En terwijl de MRDH geen eigen inkomstengebied heeft maar volledig afhankelijk is van de BDU-bijdrage.

De abstracte term 'toekomstige opgaven' wordt concreet gemaakt in een aantal lopende en toekomstige projecten waar MRDH zich mee bezig houden. Voorbeelden daarvan zijn:

- Ombouw Hoekse Lijn tot metroverbinding (2019) en verlenging naar het strand van Hoek van Holland (2022);
- Plan Toekomstvast Tramnet in de Rotterdamse regio: voorstellen om door een gewijzigd lijnennet de exploitatiekosten te verlagen en de aantrekkelijkheid voor reizigers te verbeteren;
- Plannen voor de Leyenburgcorridor en de Koningscorridor in de Haagse regio: uitbreiding van tramlijnen, maatregelen om de frequenties te kunnen verhogen. Onder andere ontsluiting van de ontwikkellocatie De Binckhorst;
- Studies naar de mogelijkheden voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) in het Westland en tussen Zoetermeer en Rotterdam ('ZoRo');
- Uitbreiding metrocapaciteit Rotterdamse Regio: aanschaf van extra metro's en infrastructurele aanpassingen die het mogelijk moeten maken om de capaciteit van het metrosysteem te vergroten;
- De aanschaf van nieuwe lagevloertrams in Den Haag, en daarmee samenhangend allerlei infrastructurele maatregelen om deze bredere trams goed in te passen op straat en om de toegankelijkheid te verbeteren;
- Het vervangen van diesel- en aardgasbussen door elektrische bussen. Sinds 2019 rijden op grote schaal elektrische bussen in de metropoolregio, en uiterlijk in 2030 dient al het busvervoer emissievrij te zijn.

En toen kwam corona…

Tot begin 2020 groeide het OV-gebruik dus fors, vooral bij het railvervoer, en alles wees erop dat deze groei zich ongehinderd zou voortzetten. De coronapandemie en de bijbehorende coronamaatregelen hadden én hebben echter grote gevolgen voor het openbaar vervoer. Tijdens de eerste lockdown, in maart 2020, daalde het aantal reizigers met meer dan 80%. Tegelijk beschouwden Rijk én regionale OV-autoriteiten het openbaar vervoer als een vitale sector, zodat andere vitale sectoren (zorg, voedselvoorziening, water, telecom, etc.) voor werknemers bereikbaar zouden blijven. Daarom bleef er een nooddienstregeling in stand met ongeveer 50% van de normale hoeveelheid vervoer. Wel riep het Kabinet op om alleen noodzakelijke reizen met het OV te maken. Dit leidde tot grote reizigersuitval en daarmee direct ook tot grote financiële tekorten. Daarover werd vanaf half maart 2020 intensief overleg gevoerd tussen het Rijk, MRDH en andere OV-autoriteiten en vervoerbedrijven. In mei 2020 leidde dat tot de afspraak dat het Rijk een zogenaamde Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer (BVOV) verstrekte. Deze vulde aan tot 93% of 95% (verschilt per concessie) van de kosten van de vervoerbedrijven. De resterende 7 tot 5% kwam in 2020 als verlies voor rekening van de opbrengstverantwoordelijke vervoerbedrijven.

Voor vervoerbedrijven was het onmogelijk om ook in 2021 en daarna een dergelijk verlies te dragen. Daarmee kwam het voortbestaan van de vervoerbedrijven in gevaar, en daarmee ook de continuïteit van het openbaar vervoersysteem. Om dat te voorkomen, is vanaf medio 2020 een intensief traject opgezet door de MRDH om met een totaalpakket aan maatregelen het financiële probleem als gevolg van 'corona' het hoofd te bieden én om het openbaar vervoer toekomstvast te maken, ook in de periode na corona. Dit totaalpakket heeft de naam 'Transitieprogramma OV en corona'.

Het proces rond het Transitieprogramma

Voor het Transitieprogramma is een strak proces opgetuigd. Besluitvorming vindt plaats onder tijdsdruk, in veel kortere perioden dan gebruikelijk. Zo duurt een reguliere vervoerplanprocedure (om wijzigingen in de dienstregeling vast te stellen) normaal gesproken ruim een jaar. Normaliter hebben vervoerbedrijven een aantal maanden nodig voor het opstellen van plannen, duurt de besluitvorming bij de MRDH ook enkele maanden en is er daarna ruim een half jaar nodig voor de implementatie van de wijzigingen. Door corona waren de wijzigingen groter dan normaal, maar waren er slechts weken in plaats van maanden beschikbaar. Dat vereiste veel flexibiliteit, zowel bij de vervoerbedrijven als bij de MRDH en haar stakeholders. De afgelopen periode heeft dit veel gevraagd van MRDH en van gemeenten, en de komende periode zal dit niet veranderen. Desondanks is het gelukt om een proces in te richten dat door stakeholders positief wordt ervaren.

Voorstellen worden door het presidium van de Vervoersautoriteit verstuurd naar de leden van de BcVa. Vaststelling van voorstellen gebeurt door de BcVa. Het presidium zorgt dat de periode tussen verzending van de voorstellen en de vaststelling enkele weken bedraagt. In deze tijd kunnen wethouders indien nodig afstemmen binnen de eigen gemeente. De wijze waarop dit gebeurt, verschilt per gemeente en wordt bepaald door Raad en wethouder; MRDH heeft daar geen rol in.
Parallel aan verzending aan de wethouders worden de voorstellen ook ter advisering verstuurd naar de adviescommissie en het Metrocov (de consumentenorganisaties). Zij brengen kort vóór de besluitvormende vergadering van de BcVa een schriftelijk advies uit. Dit advies wordt meteen doorgestuurd naar de wethouders, zodat zij dit kunnen betrekken bij hun besluitvorming.
Daarnaast vinden voor wethouders en raadsleden (ook raadsleden die geen lid zijn van de adviescommissie) periodieke digitale informatiesessies plaats, waarin gelegenheid is om vragen te stellen. Ook stuurt de MRDH met enige regelmaat brieven naar de colleges van de 23 deelnemende gemeenten, waarin de colleges worden geïnformeerd over de laatste stand van zaken. De colleges sturen deze brieven door naar de gemeenteraden.
Ten slotte maakt MRDH gebruik van een aantal informatieve filmpjes en van het MRDH-journaal, de digitale nieuwsbrief die raadsleden en andere geïnteresseerden informeert over de actualiteiten MRDH-breed.

Nadat bovengenoemd proces was doorlopen, heeft de BcVa op 28 oktober 2020 een Afwegingskader vastgesteld. Dit Afwegingskader is het handvat om de voorstellen voor inhoudelijke maatregelen te kunnen beoordelen. De strekking daarvan is kortweg: eerst moet worden gekeken naar bedrijfsinterne maatregelen bij vervoerbedrijven en een andere organisatie van het OV. Pas daarna kan gekeken worden naar maatregelen die negatieve impact hebben op reizigers, waarbij maatregelen met grote impact alleen aan de orde zijn als alle andere mogelijke maatregelen genomen zijn. Door deze viertrap worden de reizigers zo veel mogelijk ontzien bij de maatregelen die genomen moeten worden. Behoud van kwalitatief OV zoals onze regio dat voor corona kende (hoge reizigersaantallen met jaarlijkse forse groei en hoge klantwaardering) en een toekomstgerichte crisisaanpak is daarmee als uitgangspunt centraal gesteld.

Op 25 november 2020 heeft de BcVa aan de hand van dit Afwegingskader een maatregelenpakket voor 2021 vastgesteld. Op 24 maart 2021 kreeg dit een vervolg met het Transitieprogramma OV en corona, dat aanvullende maatregelen in 2021 én een set maatregelen in 2022 bevatte. Bij de vaststelling van het Transitieprogramma heeft de BcVa besloten dat het Transitieprogramma periodiek wordt herijkt. De eerste herijking heeft plaatsgevonden op 22 september 2021, de tweede herijking gebeurde op 15 december 2021. In 2022 staat de volgende herijking gepland voor de BcVa-vergadering van 8 juni

2022. De stukken daarvoor worden op 18 mei verzonden naar de leden van de BcVa, de Adviescommissie en het Metrocov.

Naast deze periodieke herijkingen van het regionaal Transitieprogramma OV en corona, is landelijk ook afgesproken dat alle Nederlandse OV-concessies “herijkt worden en [dat] de structurele effecten van corona weggewerkt worden zodat concessies weer in evenwicht worden gebracht en weer financieel gezond kunnen zijn en er opnieuw perspectief komt om te kunnen voortbestaan en inschrijven in nieuwe aanbestedingen en het aangaan van inbestedingen”. Deze herijking zal indien mogelijk in het najaar 2022 of anders zo snel mogelijk daarna plaatsvinden en vormt tevens het sluitstuk van het regionaal Transitieprogramma: alle maatregelen uit het Transitieprogramma krijgen dan een plaats in de concessie of in andere lopende projecten en programma’s van de MRDH.

De inhoud van het Transitieprogramma

Conform de viertrap uit het Afwegingskader zijn afspraken gemaakt over (verdere) efficiencyverbeteringen en andere kostenbesparende maatregelen in de interne bedrijfsvoering van de vervoerbedrijven. Zo heeft MRDH een taakstelling opgelegd aan vervoerbedrijven om 2 tot 4% op de exploitatiekosten te besparen door maatregelen te nemen op het gebied van de arbeidsmarkt. Ook heeft de MRDH een substantiële eigen financiële bijdrage beschikbaar gesteld. Die bestond uit de zogenaamde ‘groeigelden’: geld dat in de begroting van de MRDH was gereserveerd om de hogere exploitatiekosten door de pre-corona verwachte groei van het aantal reizigers te kunnen opvangen. Nu deze groei niet plaatsvindt, althans op een later moment hervat zal worden, ontstond er in de begroting ruimte om dit geld te gebruiken om de gevolgen van corona op te vangen.
Daarnaast is ‘op straat’ een aantal maatregelen genomen:

- Hoewel de dienstregeling zo veel mogelijk intact is gehouden, is wel de frequentie van een aantal lijnen verlaagd. Door de forse daling van het aantal reizigers leidde dat niet tot capaciteitsproblemen: alle reizigers konden gewoon mee met het openbaar vervoer, maar moesten soms wel wat langer wachten bij de halte. Een paar matig bezette lijnen zijn geschrapt en in de Haagse regio is een aantal matig gebruikte tramhaltes geschrapt. Daar waar gemeenten behoefte hadden aan een alternatief, heeft de MRDH een subsidie beschikbaar gesteld voor lokaal maatwerkvervoer.
- De dienstregeling is ‘vierkanter’ gemaakt: minder spitsritten, en in sommige gevallen zelfs méér ritten in de dal. Spitsritten zijn erg duur, omdat veel voertuigen en personeel nodig zijn voor soms maar één of enkele ritten. Door ‘corona’ veranderde ook het reisgedrag van mensen en gingen mensen meer in de dal en minder in de spits rijden. Door de dienstregeling daarop te laten aansluiten, werden veel kosten bespaard;
- Er is een aantal maatregelen genomen op het gebied van sociale veiligheid: flexibiliteit en harmonisatie. Bij HTM is een aantal openstaande vacatures niet ingevuld. Daar waar HTM in de tram alleen mobiele controleteams kent, was het bij RET gebruikelijk dat elke tram een eigen conducteur had. Mede om dit te harmoniseren, is bij RET het aantal tramconducteurs en metrobeheerders verminderd met 25%. Metrobeheerders concentreren zich vanaf nu vooral op de ondergrondse stations, en bij de inzet van tramconducteurs wordt goed gekeken op welke ritten wel of geen conducteur nodig is. Bij EBS is het aantal BOA’s (Buitengewoon Opsporings Ambtenaar) verminderd.

- De wethouders Verkeer en Vervoer die samen de BcVa vormen, hebben afgesproken dat de kosten voor grote wegomleidingen en buitendienststellingskosten niet langer voor rekening van de vervoerbedrijven komen, maar door veroorzakende gemeenten worden betaald;
- Met marketingacties wordt er alles aan gedaan om de reizigers zo snel mogelijk weer terug te krijgen in het OV en daarmee de reizigersopbrengsten weer verhogen;
- Er wordt een aantal extra duurzaamheidsmaatregelen genomen die een positieve business case kennen;
- De openingstijden van de HTM-verkooppunten worden beperkt, het matig gebruikte HTM-verkooppunt op station Delft wordt permanent gesloten.

Voor alle maatregelen, behalve laatstgenoemde, geldt dat de BcVa een besluit heeft genomen tot einde 2022. Voor 2023 en verder zal een nieuw besluit genomen moeten worden

Daarnaast zijn in het Transitieprogramma nog zes aanvullende 'knoppen' benoemd, waaronder meer verregaande maatregelen op het gebied van sociale veiligheid, verhoging van de reizigerstarieven of latere instroom van nieuwe voertuigen. Van deze maatregelen heeft de bestuurscommissie op 24 maart 2021 uitgesproken dat "op een later moment besluitvorming zal moeten plaatsvinden bij de geplande herijking(en) van het Transitieprogramma, wanneer onverhoopt en ongewenst aanvullende maatregelen benodigd zijn om de financiële gevolgen van corona op te vangen omdat het aantal reizigers zich onvoldoende herstelt en/of aanvullende Rijksondersteuning onvoldoende is".

Behalve deze maatregelen die bedoeld zijn om de financiële opgave het hoofd te bieden, zijn ook maatregelen genomen om het OV-systeem toekomstvast te maken. MRDH stelt subsidies beschikbaar voor:

- De invoering van Nieuwe Betaalwijzen: reizen per bankpas in plaats van met een aparte OV-chipkaart. Dit verbetert het gebruiksgemak van het openbaar vervoer en moet daarmee ook leiden tot extra reizigers;
- Versnellingsmaatregelen. Maatregelen die zorgen dat de trams en bussen sneller kunnen rijden, hebben tweeërlei effect: de exploitatiekosten dalen én voor de meeste reizigers wordt het openbaar vervoer aantrekkelijker, dus komen er meer reizigers in het OV en stijgen de inkomsten. Vaak gaat het hierbij om kleine maatregelen, bijvoorbeeld hekjes bij oversteekplaatsen waardoor sneller gereden kan worden zonder dat dit ten koste gaat van de veiligheid;
- Een bijdrage voor lokaal maatwerkvervoer, bedoeld voor initiatieven die nodig of wenselijk zijn vanwege vervoerkundige maatregelen en/of versnellingsmaatregelen uit het Transitieprogramma;
- Ketenmobiliteit: stimulering van maatregelen op het gebied van ketenmobiliteit (een reis waarbij gebruik gemaakt wordt van meerdere vormen van vervoer, bijvoorbeeld (deel-)fiets – bus, (deel-)scooter – tram) die bijdragen aan een toekomstvast OV-systeem.
- Transformatie arbeidsmarkt. Dit betreft een stimuleringsbijdrage van de MRDH die het mogelijk maakt dat de vervoerders hun taakstelling op het gebied van arbeidsmarkt kunnen realiseren.

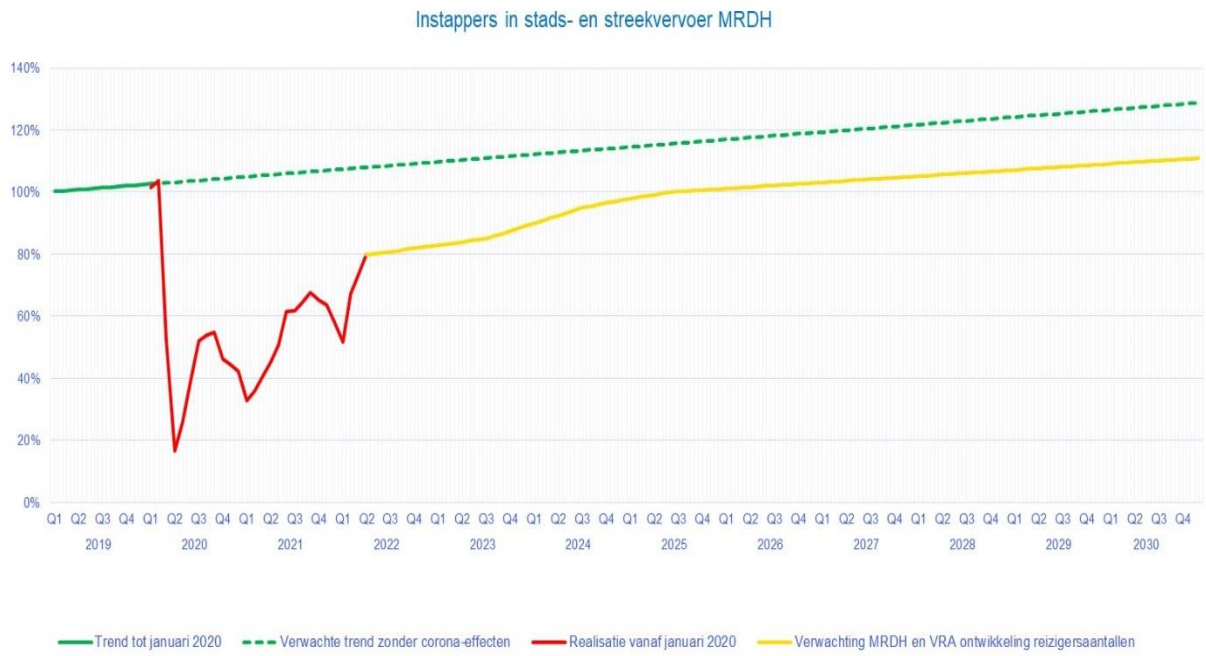
Hoe nu verder?

Naast de financiële opgave als gevolg van corona, zijn vervoerbedrijven in de afgelopen periode ook geconfronteerd met een ander probleem: een gebrek aan personeel, vooral

rijdend personeel en onderhoudsmedewerkers. In eerste instantie was dat een direct gevolg van corona: ziekteverzuim en quarantaine. Inmiddels is er een na-ijleffect door onder andere inhaaloperaties en achterstallig verlof. Ook hebben vervoerbedrijven last van de krapte op de arbeidsmarkt. Nu reizigersaantallen weer stijgen, moet een deel van de vervoerkundige maatregelen (frequentieverlagingen) weer ongedaan gemaakt worden. Echter, op dit moment is de beschikbaarheid van personeel de kritische factor om frequenties weer te kunnen verhogen.

Inmiddels heeft het Rijk alle coronabeperkingen ongedaan gemaakt en is 'corona' voorbij. De reizigersaantallen stijgen weer, maar zijn nog lang niet op het oude niveau. In april 2022 bedroeg het aantal reizigers 80% ten opzichte van 2019. De reizigersopbrengsten waren nog wat lager, omdat vooral de goedbetalende forenzen en toeristen (nog) niet hun weg naar het openbaar vervoer terug hebben gevonden. Als indicatie: vóór corona bedroegen de inkomsten uit kaartverkoop in de metropoolregio ongeveer 300 miljoen euro per jaar. Elke procentpunt dat de reizigersopbrengsten achterblijven, betekent dus een financieel tekort van 3 miljoen euro per jaar.

MRDH, andere OV-autoriteiten en vervoerbedrijven verwachten, onderbouwd door onderzoeksinstituten en prognoses van vervoerbedrijven, dat het aantal reizigers rond 2025 weer op het niveau van 2019 (pré-corona) zal zijn. Vooral forenzen zullen waarschijnlijk hun reisgedrag structureel veranderd hebben: meer thuiswerken, meer televergaderingen, en sommige reizigers zijn tijdens de coronapandemie overgestapt op een fiets of auto. Tegelijkertijd zorgt, zeker in onze regio, de groei van het aantal reizigers in combinatie met verdere mobiliteitstransitie ervoor dat in de toekomst meer reizigers gebruik zullen gaan maken van het OV.



Voor de komende tijd is een paar zaken van groot belang:

1. Het Rijk heeft de BVOV een paar keer verlengd, maar heeft op 14 april 2022 het besluit genomen dat de BVOV eindigt per 1 januari 2023. Dat heeft voor de

vervoerbedrijven in de metropoolregio forse gevolgen. Het aantal reizigers en de reizigersopbrengsten zijn nog lang niet op het oude niveau, en zullen dat in 2023 zeer waarschijnlijk ook niet zijn. Ook als alle nu genomen maatregelen uit het Transitieprogramma permanent gemaakt zouden worden en MRDH al haar beschikbare financiële middelen inzet, resteert er nog een fors tekort. Aanvullende maatregelen lijken daarom onvermijdelijk;

2. Zoals eerder genoemd heeft MRDH haar ‘groeigelden’ beschikbaar gesteld om de gevolgen van corona op te vangen. Echter, als vanaf 2025 weer groei van het OV plaatsvindt, zal deze groei toch op tijd moeten worden gefaciliteerd met extra vervoer. MRDH moet een goede balans vinden tussen enerzijds het opvangen van de gevolgen van corona en anderzijds het benutten van de groeigelden waarvoor ze oorspronkelijk bedoeld waren. Als het geld volledig zou worden gebruikt om de gevolgen van corona op te vangen, is er immers tot 2030 geen ruimte om het OV uit te breiden, ook al maakt het aantal reizigers dat dan wel noodzakelijk.
3. Zoals bovenstaande figuur laat zien, bestaat er een structureel gat tussen het vóór corona verwachte aantal reizigers en het werkelijke aantal OV-gebruikers na de coronapandemie. Echter, bij een aantal concessies is in de business case al gerekend met de verwachte reizigersopbrengsten. Het grootste vraagstuk doet zich voor bij de railconcessie van de RET. Als de reizigersaantallen en –opbrengsten inderdaad pas in 2025 op ‘niveau 2019’ zijn en daarna de gewenste groei doormaken, dan is er een structureel tekort van circa 20 miljoen euro per jaar. Hierover moeten bij de herijking van de concessies afspraken gemaakt worden.