



Onderwerp	Transitieprogramma OV en corona
Portefeuille	OV-concessiemanagement
Introductie	Het reizigersverlies (en daarmee inkomstenverlies) als gevolg van de coronamaatregelen heeft een enorme impact op de MRDH en haar OV-bedrijven die opbrengstverantwoordelijk zijn. Het zal naar verwachting nog jaren duren voordat het aantal reizigers weer op het oude niveau is. De totale financiële impact daarvan bedraagt in de MRDH-regio minimaal 379 miljoen euro, en maximaal 1.169 miljoen euro. Het daadwerkelijke financiële tekort hangt af van de snelheid waarmee de reizigers aantallen zich herstellen en/of de aanvullende financiële steun van de Rijksoverheid. Tot nu toe wijst alles erop dat het meest pessimistische scenario (dus een opgave van 1.169 miljoen euro) het meest waarschijnlijk is. We staan daarmee voor een grote en noodzakelijke opgave om én het OV-systeem toekomstvast te maken én de financiële gevolgen te beperken, zodat vervoerbedrijven kunnen blijven bestaan en voldoende toekomstperspectief hebben. Hieronder wordt een voorstel gedaan voor de op korte termijn te nemen maatregelen, waarvan het financiële resultaat 213 – 318 miljoen euro bedraagt. Daarnaast stelt MRDH een eigen financiële bijdrage beschikbaar, die gekoppeld is aan de omvang van de gerealiseerde maatregelen. Door middel van periodieke herijkingen zal de komende periode bijsturing van dit regionale Transitieplan plaatsvinden: met aanvullende maatregelen wanneer reizigers aantallen zich minder snel herstellen of wanneer aanvullende financiële steun van de Rijksoverheid niet of niet geheel tot stand komt, dan wel door maatregelen af te schalen wanneer het herstel van het OV hierom vraagt en dit financieel mogelijk maakt.
Voorstel	1. Samen met de inliggende gemeenten en de OV-concessiehouders massieve lobby bij het Rijk te voeren om de financiële gevolgen van corona op te vangen en het OV-systeem toekomstvast te maken. Deze inzet, waarbij het Rijk als systeemverantwoordelijke wordt aangesproken door de decentrale overheden en vervoerders, wordt ingezet vanuit: a. de grote, urgente financiële opgave; b. het belang dat nu en in de toekomst wordt gehecht aan een blijvende bijdrage van het OV aan het oplossen van de maatschappelijke opgaven in dit gebied, zoals verstedelijking, mobiliteitstransitie en versterken van agglomeratiekracht. 2. De in bijlage 1 beschreven visie om het OV-systeem toekomstvast te maken en de financiële gevolgen van corona op te vangen, vast te stellen. Essentie van de visie is dat de ongewijzigde langetermijndoelen (agglomeratiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid, duurzaamheid, inclusiviteit) het noodzakelijk maken dat alle partijen (MRDH, vervoerders én gemeenten) actief handelen vanuit de principes 1) tevreden reizigers, 2) toekomstbestendige OV-bedrijven en 3) gezonde OV-concessies. 3. De in bijlage 1 benoemde kortetermijnmaatregelen die nodig zijn om de financiële gevolgen van corona op te vangen, vast te stellen. Uitgaande van het basisscenario (pessimistische scenario) is deze opgave 1169 mln. euro; in het positieve scenario is deze opgave 379 mln. euro. Voor de periode 2021-2024 bedraagt de opgave daarom ten minste 189 mln. euro. Deze korte termijnmaatregelen betreffen: a. 'No regret maatregelen': marketingacties, spreidingsmaatregelen, duurzaamheidsmaatregelen met positieve business case; b. Diverse maatregelen arbeidsmarkt vervoerbedrijven (interne bedrijfsvoering);

	c. Het in de praktijk uitvoeren van het in de Kadernota OV 2017 genomen bestuurlijke besluit dat gemeenten bijdragen aan de kosten van majeure wegomleidingen en (mede) door gemeenten veroorzaakte majeure ontwikkelingen buiten de invloedssfeer van de concessiehouders; d. Vervoerkundige ingrepen: i. Doorzetten pakket BcVa-pakket 25 november 2020 ii. Verdere vervoerkundige maatregelen; e. Maatregelen wijziging inzetmodel Sociale Veiligheid i. EBS: ca 15% minder inzet menselijk toezicht door beëindigen inhuur RET-inzet op Voorne Putten Rozenburg. Huidige EBS-inzet Haaglanden wordt verdeeld over Haaglanden Streek en Voorne Putten Rozenburg ii. HTM: ca 5% minder inzet menselijk toezicht (m.u.v. OV-stewards) aanvullend op maatregelenpakket BcVa 25 november 2020 iii. RET: ca 25% minder inzet tramconducteurs en metrobeheerders 1. waardoor de inzet van metrobeheerders vooral gericht zal zijn op ondergrondse metrostations 2. waardoor bij tramritten zonder conducteur inzet zal worden gepleegd met mobiele teams (zoals reeds door HTM wordt ingezet). 4. De knoppen vast te stellen waarover op een later moment besluitvorming zal moeten plaatsvinden bij de geplande herijking(en) van het Transitieprogramma, wanneer 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. a. Sociale veiligheid: verdere vermindering van menselijk toezicht op diverse tijden en locaties volgens verschillende varianten, b. Tariefsverhoging, inzetbaar met verschillende percentages, zo nodig in combinatie met compenserende maatregelen zoals invoering gratis reizen voor kinderen, c. Verdere vervoerkundige ingrepen, d. Bijdrage van uit IPVa middelen van maximaal 8,5 mln. per jaar tot een maximum van 75 miljoen euro, e. Latere instroom ZE-bussen of latere instroom nieuwe trams, f. Overige maatregelen (nog niet bekend, mogelijk voortschrijdend inzicht); Daarbij vervoerders opdracht geven deze maatregelen uiterlijk 15 juni 2021 nader uit te werken zodat snel gehandeld kan worden indien noodzakelijk, via de periodieke herijkingen van het Transitieprogramma, waarvan de eerste plaatsvindt in de BcVa-vergadering van 22 september 2021. 5. Om de gevolgen van corona voor het OV-systeem en de OV-reizigers te beperken, groeigelden uit de OV-exploitatiebegroting in de periode 2021-2030 met een maximum van € 200 mln. beschikbaar te houden voor een financiële bijdrage van de MRDH die in tranches beschikbaar wordt gesteld en ten hoogste 27,5% bedraagt van de door de concessiehouders gerealiseerde financiële effect van de genomen maatregelen. 6. Om de lange termijn visie te realiseren en het OV-systeem te versterken, de op 25 november 2020 ten behoeve van het Transitieprogramma gereserveerde € 4,2 mln. en daarnaast groeigelden uit de OV-exploitatiebegroting in de periode 2021-2030 met een maximum van €100 mln. beschikbaar te houden voor de volgende maatregelen: a. Nieuwe Betaalwijzen (bankpas in plaats van OV-chipkaart); b. Versnellingsmaatregelen die de reissnelheid in het openbaar vervoer verkorten en daarmee de reizigerskwaliteit vergroten; c. Lokaal maatwerkvervoersystemen (in relatie tot versnellingsmaatregelen en vervoerkundige wijzigingen); d. Ketenmobiliteit; e. Het duurzaam transformeren van de arbeidsmarkt van de vervoerbedrijven.
--	---

	7. In 2021 driemaandelijks en vanaf 2022 halfjaarlijks het maatregelenpakket te herijken, waarbij: - Afhankelijk van de ontwikkelingen qua reizigersontwikkelingen en rijkssteun zo mogelijk maatregelen worden afgeschaald of zo nodig aanvullende maatregelen (zie beslispunt 4) worden genomen. - de manager OV te mandateren vervoerkundige maatregelen terug te draaien of stop te zetten, indien reizigersaantallen dermate stijgen dat: - er een knelpunt ontstaat met betrekking tot 'vol-normen' concessies en/of - er een knelpunt ontstaat met betrekking tot corona-afstandsregels in het OV. 8. De manager Openbaar Vervoer ter uitvoering van de implementatie van de kortetermijnmaatregelen, binnen de kaders van de geldende begroting en de nu genomen besluiten, de volgende werkzaamheden te mandateren: - Verwerking in de subsidieverleningen voor het jaar 2021; - Verwerking in de concessievoorwaarden. 9. De manager Openbaar Vervoer opdracht te geven de genomen besluiten financieel uit te werken en voorstellen ter besluitvorming aan de daartoe bevoegde organen bestuurscommissie Va en/of algemeen bestuur voor te leggen.
Korte motivering	<i>Opmerking vooraf: de PowerPointpresentatie (bijlage 1) kan gebruikt worden als een zelfstandig leesbare 'publieksversie' van de agendapost, waarin onder meer de achtergrond van de financiële opgave wordt toegelicht en waarin ook een nadere toelichting wordt gegeven op de voorgestelde maatregelen.</i> De aanleiding voor het opstellen van een regionaal transitieprogramma OV is dat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat op 15 september 2020 in een kamerbrief heeft aangegeven: <i>“Voor de periode van 1 juli tot en met 31 december 2021 biedt het kabinet perspectief op een aanvullende verlenging [van de Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer]. Daarbij zal sprake zijn van een versoering. Verlenging geschiedt onder de voorwaarde dat door de sector – (de decentrale) overheden en vervoerders gezamenlijk - uiterlijk 1 april 2021 een transitieplan wordt opgesteld. Dit plan geeft richting aan de benodigde (verdere) optimalisatie, kostenbesparingen, aanpassingen aan dienstregeling en/of concessie en de transitie daartoe van het openbaar vervoer startend in de tweede helft van 2021.”</i> Het voorliggende MRDH-transitieprogramma dient als input voor dit sectorbrede transitieprogramma en voorziet de regio van onderbouwing in haar lobby bij het Rijk om aanvullende steun. MRDH gebruikt het regionale Transitieprogramma om – in afstemming met haar vervoerders – te komen tot een toekomstvast OV-systeem en de financiële gevolgen van corona op te vangen. <u>OV-opgaven binnen MRDH-regio</u> Corona heeft een forse en meerjarige impact op het OV-gebruik. Tegelijk blijven de langetermijnambities van onze regio ongewijzigd. Er is een groot aantal opgaven die op (middel)lange termijn onverminderd om een oplossing vragen, waarbij OV een cruciale rol speelt. Deze opgaven zijn onder meer verwoord in het programma Move (Mobiliteit en Verstedelijking), vormen de basis onder de propositie in het Groeifonds en worden door het Rijk onderstreept in het Toekomstbeeld OV 2040: - De toename van het aantal inwoners en van de logistiek leidt tot grote en hardnekkige bereikbaarheidsknelpunten op de weg en in het OV; - De toename van het aantal woningen, bedrijven en vervoer zet druk op de schaarse ruimte in de regio; - De regio kent een groot onbenut economische potentieel door achterblijvende agglomeratiekracht.

Dit maakt dat onze inzet onverminderd gericht is op het versterken van de integratie van verstedelijking en openbaar vervoer. De verduurzaming van de mobiliteit waaraan het OV een belangrijke bijdrage levert en het verder verbeteren van het OV zodat het nog meer aansluit bij de vraag van de reiziger. Het gaat dan zowel om het vervoersaanbod als de kwaliteit van het OV. Dit perspectief blijft binnen de MRDH overeind staan.

Financiële opgave en handelingsperspectief

De financiële opgave waarvoor MRDH en haar opbrengstverantwoordelijke vervoerbedrijven gesteld staan door corona, varieert (volgens de meest actuele rekenmodellen) tussen de 379 en 1.169 miljoen euro in de periode 2021-2030. De uiteindelijke hoogte is afhankelijk van de snelheid van herstel van de OV-reizigersaantallen en van eventuele aanvullende rijkssteun. Het transitieprogramma zal ervoor moeten zorgen dat deze opgave wordt opgelost. De komende periode, in 2021-2024, zal de financiële opgave, ook in het meest optimistische scenario ten minste 189 miljoen euro bedragen. Het is daarom urgent en noodzakelijk nu te handelen, zodat voor deze korte termijn adequate maatregelen worden genomen. Verder is het van het grootste belang de lobby richting Rijk blijvend en massief in te zetten én voorbereid te zijn op de langere termijn wanneer het herstel van reizigers uitblijft en/of aanvullende Rijkssteun niet (geheel) tot stand komt.

Om dit mogelijk te maken, kiest MRDH voor de volgende drie lijnen:

- 1) Doorzetten van een intensieve ambtelijke, bestuurlijke en politieke lobby bij het Rijk voor een structurele rijksbijdrage (in de vorm van beleidsmaatregelen én geld) om de financiële gevolgen van corona op te vangen en het OV-systeem toekomstvast te maken;
- 2) Een aantal maatregelen die op korte termijn ingevoerd zullen (moeten) worden omdat ze noodzakelijk zijn om het OV-systeem toekomstvast te maken, ook in het positieve herstelscenario (leidend tot een financieel tekort van € 379 mln., waarvan € 189 mln. in de periode 2021-2024), en de financiële gevolgen van corona op te vangen;
- 3) Het inzichtelijk maken van aanvullend noodzakelijke maatregelen die op een later moment wellicht nodig zijn, afhankelijk van het herstel van het aantal reizigers en (onvoldoende) rijkssteun.

De transitie die het openbaar vervoer op de korte en middellange termijn moet maken om dit mogelijk te maken, rust op drie pijlers:

- Tevreden reizigers: een OV-systeem dat aansluit bij de behoeften van reizigers;
- Toekomstbestendigheid OV-bedrijven: het absorberen van de financiële effecten van corona, structurele hervorming bedrijfsvoering;
- Gezonde OV-concessies: herijkte OV-concessies die rekening houden met de gevolgen van de coronacrisis.

Ad 1: noodzaak tot aanvullende steun van Rijk

In de eerste plaats zet MRDH en alle daarin liggende gemeenten, massief en samen met de andere Decentrale OV-autoriteiten, in op een lobby bij het Rijk. Immers, de opgave waarvoor we gesteld staan, ten aanzien van noodzakelijke toekomstige investeringen in het mobiliteitssysteem én ten aanzien van het acute vraagstuk binnen de OV-exploitatie, is enorm groot en speelt op nationale schaal. De financiële mogelijkheden van de MRDH (en de inliggende gemeenten) zijn beperkt, ook door het ontbreken van instrumenten om de eigen inkomsten te beïnvloeden (ontbreken eigen belastinggebied). Daarom zien wij een grote rol weggelegd voor het Rijk, die bovendien systeemverantwoordelijk is. MRDH, vervoerbedrijven en gemeenten zullen doen wat in hun vermogen ligt om de opgave waarvoor we gesteld staan op te vangen en het OV-systeem te versterken (zie ook ad 2). Maar wanneer té rigoureus ingegrepen moet worden, gaat dit onvermijdelijk leiden tot een onwenselijke afbraak van het OV-systeem (zie ook ad 3) en komen de hierboven geformuleerde opgaven en doelstellingen in gevaar.

Voor een succesvolle lobby is (blijvend) actieve inzet van alle bestuurlijke en politieke vertegenwoordigers van de inliggende gemeenten op alle niveaus benodigd: burgemeesters, wethouders én raadsleden. Actieve inzet door alle bestuurders bij al hun politieke 'Haagse contacten' is een vereiste voor een kansrijke lobby bij het Rijk. Vanuit de positie van een gedeeld maatschappelijk belang werkt MRDH actief mee aan de lobby die langs de lijn van DOVA (het samenwerkingsverband van decentrale OV-opdrachtgevers) en samen met de Nederlandse vervoersbedrijven wordt gevoerd. In diverse ambtelijke en bestuurlijke werk- en stuurgroepen heeft MRDH sinds het begin van de crisis een stevige positie en de voorzitter van de BcVa maakt onderdeel uit van het NOVB (Nationaal OV-Beraad). Ter ondersteuning van de voortgezette lobby heeft MRDH een 'binnenzaknotitie' opgesteld (bijlage 3) die de hoofdboodschap en argumenten bevat die hiervoor gebruikt kunnen worden.

Ad 2: kortetermijnmaatregelen

Op dit moment is nog onzeker hoe snel de reizigersaantallen zich weer zullen herstellen en in welke mate het Rijk aanvullende (structurele) steun zal verlenen. Verwacht mag worden dat eventuele aanvullende rijkssteun gerelateerd zal zijn aan de ernst van de opgave. In het positieve herstelscenario is de totale opgave voor de periode 2021-2030 379 miljoen euro, waarvan 189 miljoen euro in de jaren 2021-2024; in het basisscenario (=pessimistisch scenario) is deze opgave 1.169 miljoen euro. Dat betekent dat MRDH en haar vervoerbedrijven in ieder geval voor de opgave gesteld staan om de gevolgen op te vangen van het scenario waarin reizigersaantallen zich relatief snel herstellen (het 'optimistische scenario'). Daarvoor is een pakket maatregelen die op korte termijn ingevoerd zullen (moeten) worden geformuleerd.

In dit pakket zijn de volgende maatregelen opgenomen:

- a) 'No regret maatregelen': marketingacties (10-25 mln. euro doorgerekend voor periode 2021-2030), spreidingsmaatregelen (lagere kosten door geen hyperspits, doorgerekend 56 mln. euro voor periode 2021-2030), duurzaamheidsmaatregelen met positieve business case (2-3 mln. euro doorgerekend 2021-2030);
De marketingacties hebben tot doel de reizigers te verleiden terug te keren in het OV, wanneer afschaling van Rijksmaatregelen ter beperking van de bestrijding van de coronapandemie dat mogelijk maken. Hoe meer reizigers, hoe positiever het scenario dat zich komende jaren zal voordoen en daarmee hoe kleiner het lange termijn tekort.
De afgelopen maanden hebben duidelijk gemaakt dat een 'vierkante dienstregeling' op verschillende fronten positief uitpakt. Doordat reizigers meer verdeeld over de dag reizen dalen de exploitatiekosten en toekomstige investeringen (minder piekbelasting zorgt voor efficiëntere inzet van mensen en materieel). De inzet van de MRDH was pre-corona al op spreiding gericht, toen vanuit het dreigend overschrijden van de maximale OV-capaciteit in de spits. De komende periode zal het bestendigen van deze positieve corona-ervaring benodigd zijn kosten te besparen. Recent is de drukte-indicator, een product van de InnOVatieroute die MRDH met haar vervoersbedrijven is ingezet, als hulpmiddel voor de reiziger publiek geworden.
Binnen de MRDH is een (beperkt) aantal positieve businesscases uitgewerkt op het gebied van duurzaamheid die snel een financiële plus opleveren en dus een bijdrage aan een schoner milieu leveren. Gedacht kan worden aan maatregelen om het brandstof- en/of energieverbruik te reduceren.
- b) Diverse maatregelen arbeidsmarkt vervoerbedrijven (75-145 mln. euro doorgerekend voor periode 2021-2030, interne bedrijfsvoering) die zorgen voor lagere productiekosten en een toekomstvast personeelsopbouw;
De OV-sector heeft de komende jaren te kampen met vergrijzing van het personeelsbestand. Als gevolg van bestaande CAO-regelingen heeft deze vergrijzing, naast zorg over een het toekomstig invullen van alle vacatures, ook impact op de productiviteit. Met de maatregelen zoals voorgesteld wordt beoogd dat de vervoerders in samenspraak met ondernemingsraden en vakbonden komen tot een toekomstbestendige arbeidsmarkt waarin sprake is van zo veel als mogelijk baan zekerheid, hogere productiviteit en kansen voor jonge generaties.

- c) Bijdragen gemeenten aan meerkosten wegomleidingen en buitendienststellingen (10-20 mln. euro doorgerekend voor periode 2021-2030);
In de Kadernota OV van MRDH die na een zienswijzeprocedure door de BcVa is vastgesteld zijn afspraken gemaakt over de meerkosten die voor buitendienststellingen en wegomleidingen. MRDH constateert dat (nog) niet in alle gemeenten volgens de Kadernota wordt gewerkt.
- d) Vervoerkundige ingrepen (€ –15-18 mln. doorgerekend voor periode 2021-2030, exclusief het effect van de al genoemde spreidingsmaatregelen);
In aanvulling op het maatregelenpakket dat door de BcVa op 25 november 2020 en na advisering door METROCOV en AcVa is vastgesteld, hebben vervoersbedrijven voorstellen aan MRDH gedaan die passen bij de huidige vraag naar OV dan wel paralleliteit in het systeem beëindigen. De maatregelen worden geduid in bijlage 2. Wanneer de vervoersvraag wijzigt of sprake is van andere knelpunten zal conform beslispunt 7B worden gehandeld.
- e) Beperkte maatregelen Sociale Veiligheid (45-51 mln. euro doorgerekend voor periode 2021-2030).
MRDH bekostigt jaarlijks voor ruim 60 miljoen euro aan inzet om binnen het OV-systeem zorg te dragen voor een veilige klantreis en een plezierige reisbeleving. De drie vervoerders binnen MRDH kennen allen een andersoortige inzet. Deels is deze andersoortige inzet verklaarbaar, vanwege bijvoorbeeld de locatie en daarbij horend risicoprofiel, deels is deze inzet het gevolg van bestuurlijke prioritering dan wel historisch verklaarbaar. In dit voorstel vermindert de totale inzet van MRDH op het gebied van sociale veiligheid met circa 8%.

De term ‘kortetermijnmaatregelen’ betekent dat de maatregelen op korte termijn moeten worden genomen. In de financiële berekeningen is er van uit gegaan dat deze maatregelen permanent zijn. Echter, er vindt permanente monitoring plaats, zodat zo nodig kunnen worden bijgestuurd en indien mogelijk de maatregelen ook kunnen worden afgeschaald. Daarvoor vindt in 2021 elk kwartaal en vanaf 2022 halfjaarlijks een herijking van het maatregelenpakket plaats, waarbij de BcVa beslist over eventuele wijziging van het maatregelenpakket. MRDH zal, net zoals zij de afgelopen periode ten aanzien van het dossier ‘OV en corona’ heeft gedaan, ook bij de toekomstige herijkingen actieve en intensieve communicatie organiseren met de BCVa, de ACVa en betrokken raadsleden.

Minder maatregelen nemen dan het nu voorgestelde kortetermijn maatregelenpakket is onverantwoord, omdat er dan gegarandeerd een opgave resteert die de vervoerbedrijven in financiële problemen brengt. Als alle maatregelen het beoogde financiële effect sorteren en het reizigersherstel zich ontwikkelt volgens het positieve scenario, is het nu voorgestelde maatregelenpakket afdoende. Daarom wordt voorgesteld om op dit moment niet minder, maar ook niet meer maatregelen te nemen dan het nu voorgestelde kortetermijnpakket. Gezien de huidige ontwikkelingen wat betreft reizigersherstel is er echter een grote kans dat over enkele maanden blijkt dat bovenop het nu voorgestelde korte termijnpakket aanvullende maatregelen nodig zijn (nogmaals: ook afhankelijk van eventuele aanvullende rijkssteun).

Echter, de positieve financiële effecten van de nu voorgestelde maatregelen doen zich voor in de gehele periode 2021 t/m 2030, terwijl het grootste deel van de financiële opgave zich voordoet in de jaren 2021, 2022 en 2023. Dat betekent dat, ook al is het resultaat van de korte termijnmaatregelen uiteindelijk voldoende, vervoerbedrijven nog wel geconfronteerd worden met een financieringsvraagstuk. Om daarin te voorzien, wordt de volgende optie uitgewerkt:

- MRDH vergoedt de vervangingsinvesteringen in de railinfrastructuur bij RET niet langer ‘a fond perdu’, maar (net als dat reeds gebeurt bij HTM) op basis van kapitaallasten. Zo lang de rente zeer laag of zelfs negatief is, zoals momenteel het geval is, loopt MRDH daarbij geen financieel risico. Wanneer de rente stijgt, kan en zal een heroverweging van de wijze van vergoeden plaatsvinden;
- De daardoor vrijkomende financiële middelen worden middels een nader uit te werken systematiek beschikbaar gesteld aan de OV-concessiehouders. Daarbij vraagt de MRDH wel om adequate zekerheden, zowel wat betreft het

	daadwerkelijk terugbetalen als wat betreft een gezonde bedrijfsvoering van vervoerbedrijven. Wanneer er meer zicht is op de behoefte van de vervoerbedrijven wat betreft financiering en wanneer duidelijk is dat vervoerbedrijven kunnen voldoen aan de voorwaarde wat betreft gezonde bedrijfsvoering, zal een nader uitgewerkt voorstel ter besluitvorming worden voorgelegd. <u>Ad 3: inzicht aanvullende (lange termijn) maatregelen</u> MRDH en vervoerbedrijven hebben daarnaast onderzocht welke aanvullende maatregelen de komende periode genomen kunnen worden wanneer de reizigers aantallen zich onvoldoende herstellen en /of aanvullende Rijkssteun niet of niet geheel verleend wordt. Dit met drieërlei doel: 1) Tijdig inzicht verschaffen voor eigen beeld- en beleidsvorming, zodat met alle stakeholders de juiste prioritering van maatregelen kan worden doordacht; 2) Het verzamelen van de juiste inhoudelijke argumenten richting het Rijk (zie ad 1) om te beargumenteren welke pijnlijke maatregelen die bovendien afbreuk doen aan de gezamenlijke langetermijnvisie nodig zijn ingeval van onvoldoende aanvullende rijkssteun; 3) Indien onverhoopt nodig tijdig de betreffende maatregelen te kunnen nemen. Aan de hand van het in oktober 2020 door de bestuurscommissie vastgestelde Afwegingskader (na uitgebreide consultatie van alle stakeholders) is bepaald welke maatregelen op korte termijn genomen kunnen worden (ad 2) en welke maatregelen alleen genomen moeten worden als er geen alternatieven zijn. De maatregelen doen afbreuk aan de opgave voor het OV in het MRDH-gebied en de bijdrage die het OV kan leveren aan het behalen van de maatschappelijke doelen Dat leidt tot de volgende maatregelen, waarvan wordt voorgesteld om deze nu (nog) niet in te voeren, maar over de daadwerkelijke inzet van deze maatregelen te besluiten op een later moment, afhankelijk van het reizigersherstel en de mate van aanvullende rijkssteun: • Het op een later moment vervangen van een aantal trams door nieuwe trams, en latere vervanging van diesel- en aardgasbussen door zero-emissiebussen, waardoor vervangingsinvesteringen pas op een later moment gedaan hoeven te worden; • Een verhoging van het kilometertarief, afhankelijk van de grootte van de opgave. Zo betekent een verhoging van het kilometertarief van maximaal 30% een verhoging van de totale ritprijs van 8 tot 17%, eventueel in combinatie met gratis vervoer voor kinderen; • Minder inzet van menselijk toezicht ten behoeve van sociale veiligheid. Als het gezien de ernst van de financiële opgave noodzakelijk is, zou op een aantal of op alle Rotterdamse tramlijnen de vaste conducteur vervangen moeten worden door mobiele teams, zoals deze ook al worden ingezet op de Haagse tramlijnen. Ook zou het betekenen dat de inzet van servicemedewerkers (metrobeheerders) moet worden verminderd of beëindigd. • Diverse vervoerkundige aanvullende maatregelen, zoals: ○ Verder verlagen van frequenties zolang de vervoervraag nog laag is. Als de vervoervraag weer toeneemt, worden deze maatregelen ongedaan gemaakt om voldoende vervoercapaciteit te kunnen bieden; ○ Het schrappen van losse lijnen en het stilleggen van het productaanbod op delen van het netwerk op stille uren/ dagen (denk aan zondag of na 22 uur 's avonds). • Inzet van een deel van de IPVa-middelen (die een totale omvang heeft van jaarlijks € 30 mln. euro) van maximaal € 8,5 mln. per jaar en daarmee een maximale bijdrage van € 75 mln.
Financiën	Op dit moment is nog onduidelijk welke financiële bijdrage MRDH uiteindelijk zal moeten leveren. Dit hangt af van de snelheid waarmee het reizigersherstel zich voordoet en van eventuele aanvullende rijkssteun. De bijdrage die de MRDH kan leveren om het tekort als gevolg van corona te beperken, is maximaal 275 miljoen euro, op een totale financiële opgave van 1.169 miljoen euro.

	Op 25 november 2020 heeft de BcVa een bedrag van €4,2 mln gereserveerd ten behoeve van het Transitieprogramma. Dit bedrag wordt nu beschikbaar gesteld voor maatregelen om het OV-systeem te versterken. In de huidige begroting en het meerjarenbeeld van de MRDH is in de periode 2021-2030 een reservering opgenomen voor maatregelen voor het opvangen van reizigersgroei (o.a. extra beheer en onderhoudslasten en extra voertuigen als gevolg van frequentieverhogingen). Deze zogenaamde groeigelden OV-exploitatie zijn als gevolg van Corona de komende periode niet volledig nodig en kunnen deels ingezet worden voor het opvangen van de financiële gevolgen van corona voor het OV. Het daadwerkelijk reserveren van deze middelen in de periode 2021-2030 tot een maximum van € 300 mln. voor enerzijds het beperken van de gevolgen van corona voor het OV-systeem en de OV-reizigers en anderzijds het versterken van het OV-systeem vergt een besluit van het algemeen bestuur. Dit betekent dat de inzet van MRDH middelen voor de gestelde doelen pas geëffectueerd kan worden na een dergelijk besluit. Naast het bekostigingsvraagstuk ontstaat er op korte termijn (2021-2023) ook een financieringsvraagstuk bij de vervoerbedrijven, omdat de positieve financiële effecten van de nu voorgestelde maatregelen pas over een langere periode ontstaan, terwijl het grootste deel van de financiële opgave zich al op korte termijn voordoet. De optie om de vervangingsinvesteringen in de railinfrastructuur bij RET niet langer 'a fond perdu', maar op basis van kapitaallasten te vergoeden kan bijdragen aan het oplossen van het financieringsvraagstuk. Zo lang de rente zeer laag of zelfs negatief is, zoals momenteel het geval is, loopt MRDH daarbij geen financieel risico. Wanneer de rente stijgt, kan en zal een heroverweging van de wijze van vergoeden plaatsvinden. De uitwerking van deze optie zal in een volgende bestuurscommissie ter besluitvorming worden voorgelegd. Indien op een later moment (en na besluitvorming hierover door de BcVa) gebruik gemaakt wordt van de IPVa-middelen uit het budget Kleine Projecten (maximaal € 75 mln.), is hiervoor een verschuiving tussen begrotingsprogramma's nodig waarover pas na een zienswijzeprocedure door het algemeen bestuur besloten kan worden. De uitwerking van zowel de bekostigingsmaatregelen van de MRDH als het financieringsvraagstuk zal inzicht bieden in hoeverre het totaal gaat passen binnen de MRDH begroting en de door de toezichthouder (PZH) gestelde kaders. De benodigde besluitvorming zal vervolgens worden voorgelegd aan de bevoegde organen. Door de systematiek die MRDH hanteert bij het beschikbaar stellen van de eigen bijdragen (beslispunt 5) wordt geborgd dat MRDH en vervoerbedrijven een evenredige inzet plegen in het bereiken van de benodigde transitie naar een toekomstvast en aantrekkelijk OV-systeem dan wel dat MRDH (in het optimistische scenario) haar 'groeimiddelen' in voldoende mate beschikbaar heeft wanneer er over enige jaren hopelijk weer sprake zal zijn van groei van het OV-gebruik.
Juridisch	De voorgestelde maatregelen leiden tot wijziging van de concessievoorwaarden die MRDH heeft gesteld in haar OV-concessies. De bestuurscommissie is op grond van artikel 20 van de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) bevoegd tot het wijzigen van concessievoorwaarden. Conform artikel 27 van de Wp2000 zijn de voorgestelde maatregelen die merkbaar zijn voor reizigers, vooraf ter advisering voorgelegd aan de consumentenorganisaties (Metrocov). Het advies van het Metrocov en een voorstel hoe om te gaan met dit advies zal tijdens de vergadering mondeling worden gepresenteerd. Conform de gemeenschappelijke regeling MRDH is ook aan de Adviescommissie Vervoersautoriteit gevraagd om een advies. Ook dit advies en een voorstel hoe hiermee om te gaan zal tijdens de vergadering worden gepresenteerd. Als de ontwikkeling van de reizigersaantallen gestabiliseerd is (voldoende zicht op de wijze waarop de reizigersaantallen zich weer gaan ontwikkelen) vindt herijking van de OV-concessies plaats, waarbij waar nodig andere afspraken worden gemaakt over bijvoorbeeld groeidoelstellingen, KPI's en efficiëncytaakstellingen. Aangezien MRDH

	alle beschikbare middelen in de exploitatiebegroting van het OV reeds inzet om de gevolgen van corona te beperken, kan herijking niet leiden tot aanvullende financiële bijdragen aan de vervoerbedrijven; gezonde OV-concessies moeten bereikt worden door tijdig juiste maatregelen te nemen.		
Communicatie	De voorgestelde maatregelen zijn geformuleerd door een groot aantal werkgroepen waarin medewerkers van MRDH én vervoerbedrijven RET, HTM en EBS deelnamen. In de afgelopen maanden is een intensief proces gevolgd om stakeholders zo goed mogelijk te betrekken bij de voorbereiding van de nu voorgelegde besluitvorming. Door middel van informatieve filmpjes, informatiebrieven en brieven zijn stakeholders tussentijds verschillende malen geïnformeerd. De tussentijdse resultaten zijn besproken met wethouders, Adviescommissie en andere raadsleden en met de leden van de consumentenorganisaties. Daarnaast bestond de mogelijkheid van een digitaal reactieformulier waarin vragen, suggesties etc. konden worden ingediend. Voor de ambtelijke organisaties van de 23 gemeenten is, naast de reguliere overleggen, een wekelijks digitaal 'inloopspreekuur' georganiseerd waarin de betreffende medewerkers werden bijgepraat en waarin de mogelijkheid bestond om vragen te stellen, te reflecteren op de voorgestelde maatregelen, enzovoort. De 23 gemeenten worden na besluitvorming geïnformeerd per brief. Deze brief is het vervolg op de brieven die op 28 september 2020, 28 oktober 2020, 17 december 2020 en 11 februari 2021 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 zullen schriftelijk worden geïnformeerd over de wijze waarop haar advies wordt behandeld. MRDH zal, in lijn met de brief die de colleges ontvangen, een algemeen en generiek persbericht opstellen. Vervoerbedrijven zullen zorgen dat reizigers tijdig op een effectieve wijze worden geïnformeerd over de maatregelen. Het voorgestelde maatregelenpakket is ook input voor het landelijk transitieprogramma. MRDH is zowel op ambtelijk als op bestuurlijk niveau (werkgroepen, stuurgroepen, bestuurlijke overleggen) in gesprek met het Rijk. Ter ondersteuning van de politieke lobby voor aanvullende rijkssteun is een 'binnenzaknotitie' (bijlage 3) opgesteld		
Bijlagen	1. Toelichting proces en maatregelen 2. Beschrijving vervoerkundige maatregelen 3. Binnenzaknotitie rijkssteun 'OV en corona' 4. Advies Metrocov op Transitieprogramma 5. Advies Adviescommissie Va op Transitieprogramma		
Gevolgte procedure	Presidium	24 februari 2021	
	Ambtelijk overleg	1 maart 2021	
	Adviescommissie	4 en 11 maart 2021	
Verdere procedure	Algemeen bestuur	n.v.t.	
	Adviescommissie	n.v.t.	
Openbaar besluit	Ja	Contactpersoon	Gertjan Nijsink
Wet. bekendmaking	Nee	Telefoonnummer	088 5445 143