METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Retouradres: Postbus 21012 3001 AA Rotterdam

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

Westersingel 12
Postbus 21012
3001 AA Rotterdam
Telefoon 088 5445 100

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

contactpersoon
Gertjan Nijsink
uw kenmerk
-
ons kenmerk
95580

projectnummer

doorkiesnummer
088 5445 143

e-mail
g.nijsink@mrdh.nl

bijlage(n)
2

Datum
26 oktober 2022

Onderwerp
Transitieprogramma OV en corona

Geachte colleges,

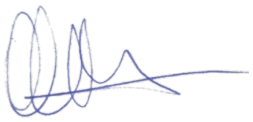
De gevolgen van de coronapandemie hebben een langdurig en fors financieel effect op het OV-systeem. Daarom heeft de Bestuurscommissie Vervoerautoriteit (BcVa) van de MRDH op 12 oktober 2022 een aantal besluiten genomen die in 2023 en 2024 nodig zijn om dit effect zo goed mogelijk op te vangen. In deze brief informeren wij u hierover.

Het Rijk heeft een financiële vangnetregeling (TVOV) in 2023 aangekondigd, maar de precieze voorwaarden daarvan zijn nog niet bekend. Daarom heeft de BcVa nog geen besluiten genomen over het al dan niet gebruik maken van deze regeling en evenmin over de (daaraan gerelateerde) besteding van de eigen financiële middelen van de MRDH om het coronatekort te verminderen. Naar verwachting zal het Rijk de TVOV-regeling formeel publiceren eind oktober 2022. Daarna zal besluitvorming door de BcVa plaatsvinden, waarschijnlijk in de BcVa-vergadering van 16 november 2022.

De BcVa heeft op 12 oktober 2022 geconstateerd dat de corona-opgave in het openbaar vervoer onverminderd groot is. Daarom heeft de BcVa het eerdere maatregelenpakket dat is vastgesteld in het Transitieprogramma OV en corona verlengd met de jaren 2023 en 2024. De BcVa constateert dat de concessiehouders, ondanks de nog resterende tekorten, geen voorstellen hebben gedaan voor aanvullende maatregelen in 2023 en 2024. Daarom stelt de BcVa geen aanvullende herijkingsmaatregelen vast. Wel stemt de BcVa in met de door de concessiehouders voorgestelde vervoerkundige wijzigingsvoorstellen voor 2023 (zie bijlage 2). Dit zijn vervoerkundige optimalisaties bij een gelijkblijvend productieniveau per OV-concessie. De BcVa constateert dat er nog onzekerheid is over de mate waarin het reizigersherstel de komende periode zal plaatsvinden. De BcVa zal daarom uiterlijk 1 april 2023 bezien of de reizigersaantallen aanleiding geven tot nieuwe besluitvorming over OV en corona.

Met vriendelijke groet,

Namens de bestuurscommissie Vervoersautoriteit MRDH,

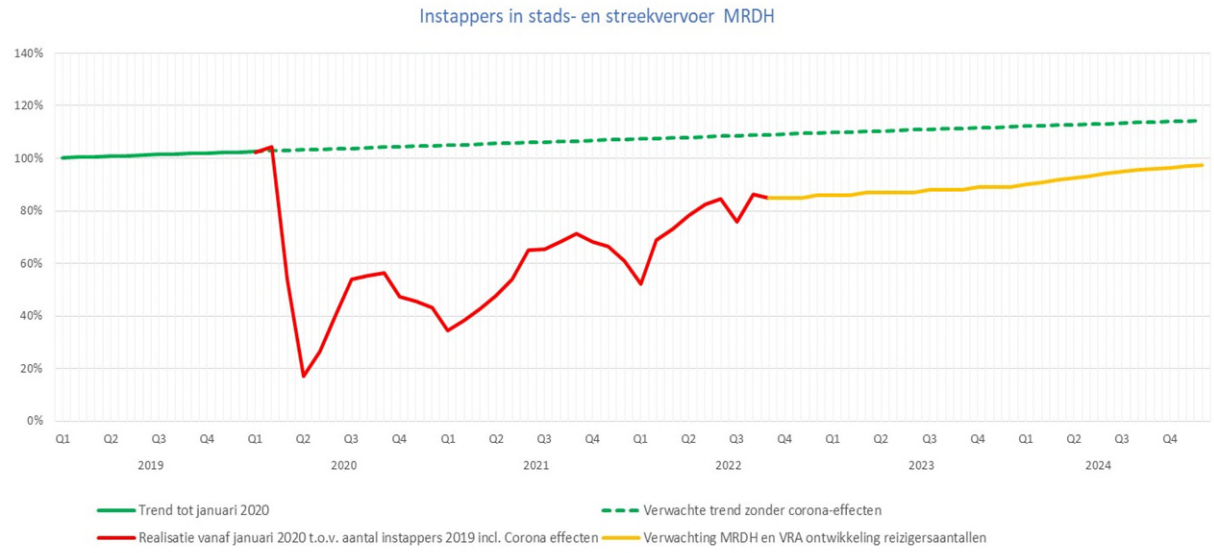


J.W. Immerzeel
secretaris

Bijlage 1: besluitvorming BcVa 12 oktober 2022

Actualiteiten:

In de openbare collegebrief van 19 juli 2022 is de (toen) laatste stand van zaken beschreven. De reizigersaantallen stabiliseerden zich rond de 82% van het aantal instappers in dezelfde periode in 2019. Sindsdien wordt een nauwkeurige vergelijking van reizigersaantallen bemoeilijkt door de zomervakantie: de vakantieperiode in 2022 wijkt af van die in het vergelijkingsjaar 2019, waardoor de gebruikelijke vergelijking op maandniveau een vertekend beeld oplevert. Bovendien waren er in de zomerdagen stakingen in het openbaar vervoer, die zorgden voor minder reizigers op de betreffende dagen. Dat zorgt ervoor dat de onderstaande figuur met voorzichtigheid moet worden geïnterpreteerd.



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

Per concessie zijn er verschillen. In september 2022 bedragen de reizigersaantallen ten opzichte van dezelfde periode in 2019:

Rail Rotterdam (RET)	87%
Bus Rotterdam (RET)	74%
Voorne-Putten Rozenburg (EBS)	78%

Rail Haaglanden (HTM)	83%
Bus Haaglanden Stad (HTM)	87%
Bus Haaglanden Streek (EBS)	93%

Het personeelstekort blijft onverminderd bestaan. Daarom zijn de na de zomervakantie geplande opschalingen slechts beperkt uitgevoerd vanwege gebrek aan voldoende personeel. De personeelstekorten worden veroorzaakt door een buitengewoon hoog ziekteverzuim (deels covid en long-covid) en een krappe arbeidsmarkt, waardoor er vacatures openstaan er ook minder flexibele inhuur mogelijk is. Vooralsnog leiden de afschalingen niet tot capaciteitsproblemen, omdat het aantal reizigers nog niet op het oude niveau is teruggekeerd.

De MRDH-organisatie monitort de situatie en informeert de BcVa indien zich wijzigingen voordoen.
Ondanks de inspanningen die de vervoerbedrijven leveren, zal het personeelstekort naar verwachting voortduren tot in ieder geval een groot deel van 2023. De metropoolregio is daarin niet uniek: ook elders in het stads- en streekvervoer doet zich deze situatie voor, en hetzelfde geldt voor de Nederlandse Spoorwegen die vanwege personeelstekort fors moet afschalen.

Onverminderd grote corona-opgave

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

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

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

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

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

Ook als de coronapandemie voorbij is, blijft er een onverminderd grote corona-opgave voor het openbaar vervoer. De langdurig lagere reizigersaantallen en het verwachte structurele effect van gewijzigd reisgedrag zullen ook in 2023 en 2024 een forse financiële impact hebben.

De BcVa heeft daarom op 12 oktober 2022 geconstateerd dat de corona-opgave onverminderd groot is, door langdurig lagere reizigersopbrengsten en verminderde rijkssteun. Deze constatering is van belang voor de besluiten die vanwege deze corona-opgave genomen moeten worden.

Verlenging bestaande maatregelenpakket ‘OV en corona’

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

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

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

Als alternatief voor de opheffing van de tramhaltes die in 2021 plaatsvond benoemt HTM dat de volgende vervoerkundige aanpassingen gezamenlijk nodig zouden moeten zijn:
- Permanent inkorten buslijn B23 tussen Scheveningen en Colijnplein (traject Colijnplein – Kijkduin in de zomer vervalt);
- Permanent opheffen nachtbus; en
- Permanent inkorten buslijn B22 tussen station Rijswijk en Duindorp (traject station Rijswijk – De Schilp vervalt).

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

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

Deze drie maatregelen leiden tot een verslechterd OV-aanbod en verlies van reizigers. Het overslaan van 13 halten heeft niet geleid tot een reizigersverlies, en is er juist een grote groep reizigers die profijt heeft van een snellere reis.

De BcVa constateert dat dit alternatief ook niet in lijn is met de beleidskeuze die op 18 mei en 6 juli 2022 door de BcVa is gemaakt, namelijk om het vervoeraanbod zo veel mogelijk op de vervoervraag te laten aansluiten en de knop 'dienstregeling' in principe buiten beschouwing te laten.

Aangezien de corona-opgave in 2023 en 2024 onverminderd groot is, heeft de BcVa ingestemd met de gevraagde verlenging van het bestaande maatregelenpakket in 2023 en 2024.
Daarbij maakt de BcVa een paar kanttekeningen:
- Zoals al het geval was in 2021 en 2022, zal ook in 2023 en 2024 halfjaarlijks het Transitieprogramma OV en corona worden herijkt. Indien nodig of mogelijk kunnen maatregelen dan worden bijgesteld;
- Ontwikkelingen in reizigersaantallen of wat betreft beschikbaar personeel kunnen ertoe leiden dat vervoerkundige maatregelen moeten worden aangepast. Zie ook de alinea 'Eventele nieuwe besluitvorming vanwege reizigersaantallen' verderop in deze brief.

<u>Geen aanvullende maatregelen in 2023 en 2024:</u>

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

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

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

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

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

De situatie bij EBS en RET verschilt van die van de HTM. Enerzijds heeft dat te maken met de lagere inschattingen die zij maken wat betreft het reizigersherstel: een lagere inschatting betekent een hogere financiële opgave. Anderzijds wordt het verschil verklaard door de aard van de concessieafspraken (groeidoelstellingen).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

opbrengstentekort voor EBS te verminderen.

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

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

<u>Vervoerkundige voorstellen 2023</u>

Omdat het Transitieprogramma OV en corona (met de bijbehorende periodieke herijkingsmomenten) tijdelijk de reguliere vervoerplanprocedure vervangt, heeft de BcVa aan de vervoerbedrijven gevraagd om als onderdeel van de herijkingsvoorstellen ook de vervoerkundige wijzigingsvoorstellen voor 2023 op te leveren.
Op 18 mei 2022 heeft de BcVa het uitgangspunt bepaald “dat bij het opvangen van de (verwachte) OV-groei het vervoeraanbod zo goed mogelijk moet aansluiten bij de (verwachte) vervoervraag’. Dat is op 6 juli 2022 geconcretiseerd door in de opdracht aan de vervoerbedrijven mee te gaan dat “de knop ‘dienstregeling’ in principe buiten beschouwing [dient] te worden gelaten”. Dat betekent dat er geen grootschalige verminderingen van het vervoeraanbod mogen plaatsvinden, maar vanzelfsprekend blijft er wel ruimte voor de gebruikelijke dienstregelingwijzigingen die erop gericht zijn om het vervoeraanbod zo goed mogelijk te laten aansluiten op de (verwachte) vervoervraag.

HTM heeft voor 2023 geen vervoerkundige wijzigingsvoorstellen ingediend. HTM is van plan om in 2023 het niveau van OV dienstverlening te handhaven op dat van 2022 (onder voorbehoud van het beschikbaar kunnen houden van personeel). RET en EBS doen wel een aantal wijzigingsvoorstellen, waarbij conform opdracht van de BcVa het totale productievolume ongewijzigd blijft; er vinden alleen kleine optimalisaties plaats om vervoervraag en -aanbod zo goed mogelijk op elkaar te laten aansluiten.
Deze optimalisaties staan feitelijk los van ‘OV en corona’, maar worden in het herijkingsprogramma ingebracht bij gebrek aan reguliere vervoerplanprocedure.

Voor 2023 doet RET een aantal vervoerkundige voorstellen die vooral betrekking hebben op lijnen in Barendrecht, Ridderkerk en Rotterdam. Deze wijzigingen zijn door RET afgestemd met de deze gemeenten. Daarnaast stelt RET voor om tramlijn 4 in te korten. Vanwege werkzaamheden wordt momenteel al een kortere route gereden (tot Heemraadsplein in plaats van Marconiplein). RET constateert dat reizigers die te maken hebben met deze inkorting, inmiddels een goed alternatief hebben gevonden. Tegelijk constateert RET dreigende capaciteitsproblemen op een aantal ritten in de middagspits van tramlijnen 21 en 24. Daarom stelt RET voor om de route van tramlijn 4 ook na afloop van de werkzaamheden in te korten,

en de daardoor vrijkomende capaciteit in te zetten op tramlijnen 21 en 24. Dit voorstel is afgestemd met de gemeente Rotterdam.

EBS stelt een aantal dienstregeling- en routewijzigingen in Wassenaar voor op de lijnen 42 en 46, die eveneens zijn afgestemd met de betreffende gemeente. Ook bevat het voorstel van EBS op verzoek van de gemeente Leiden een routewijziging van lijn 45 in Leiden.

De BcVa heeft ingestemd met de vervoerkundige wijzigingsvoorstellen die RET en EBS hebben ingediend (bijlage 2).

Besluitvorming over rijkssteunregeling en financiële bijdrage MRDH

Het Rijk heeft het voornemen uitgesproken om met een aanvullende rijkssteunregeling de financiële tekorten als gevolg de opbrengstenvermindering vanwege corona te verminderen. Dit gebeurt door middel van het Transitievangnet OV 2023 (TVOV 2023) die de huidige Beschikbaarheidsvergoeding (BVOV) vervangt. Op dit moment, 12 oktober 2022, heeft het Rijk de TVOV2023-regeling nog niet gepubliceerd. Waarschijnlijk gebeurt dit eind oktober. Daarom was het voor de BcVa nog niet mogelijk om een besluit te nemen over het al dan niet gebruik maken van deze regeling en over de besteding van de eigen financiële middelen die de MRDH op 6 juli 2022 beschikbaar heeft gesteld om de corona-opgave te verminderen (maximaal 37 mln. euro voor de gehele MRDH-regio). Besluitvorming hierover zal daarom plaatsvinden nadat de TVOV-regeling is gepubliceerd, naar verwachting in de BcVa-vergadering van 16 november 2022.

Eventuele nieuwe besluitvorming vanwege reizigersaantallen

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

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

coronatekort of dat het gewijzigd reisgedrag zodanig is dat er andere beleidskeuzes gemaakt moeten worden. Structureel lagere reizigersaantallen en -opbrengsten hebben ook structurele gevolgen voor de business cases van de concessiehouders. Als de reizigersaantallen structureel fors lager blijken te zijn dan eerder verwacht, dan is er sprake van een nieuwe werkelijkheid die rechtvaardigt dat eerder genomen beslissingen ter discussie gesteld worden. Daarbij zal er samenhang moeten zijn tussen de maatregelen die worden genomen bij de OV-exploitatie (de hoeveelheid vervoeraanbod) en de investeringsbesluiten die de MRDH neemt om de (eerder verwachte) groei van de vervoervraag tijdig te kunnen opvangen.

Daarom heeft de BcVa op 12 oktober 2022 besloten om uiterlijk 1 april 2023 te bezien of de reizigersaantallen aanleiding geven tot herziening van eerdere besluiten ten aanzien van bijvoorbeeld het vervoeraanbod.