



Transitieprogramma OV en corona 2021 2^e helft en verder

Toelichting besluitvorming BcVa 24 maart 2021

Inhoud:

1. Aanleiding en opgave
2. Inzet op aanvullende rijkssteun
3. Visie
4. Maatregelenpakket korte termijn
5. Mogelijke aanvullende maatregelen, vervolgproces



Inhoud:

1. **Aanleiding en opgave**
2. Inzet op aanvullende rijkssteun
3. Visie
4. Maatregelenpakket korte termijn
5. Mogelijke aanvullende maatregelen, vervolgproces



Aanleiding

Kamerbrief Minister van IenW 15 september 2020:

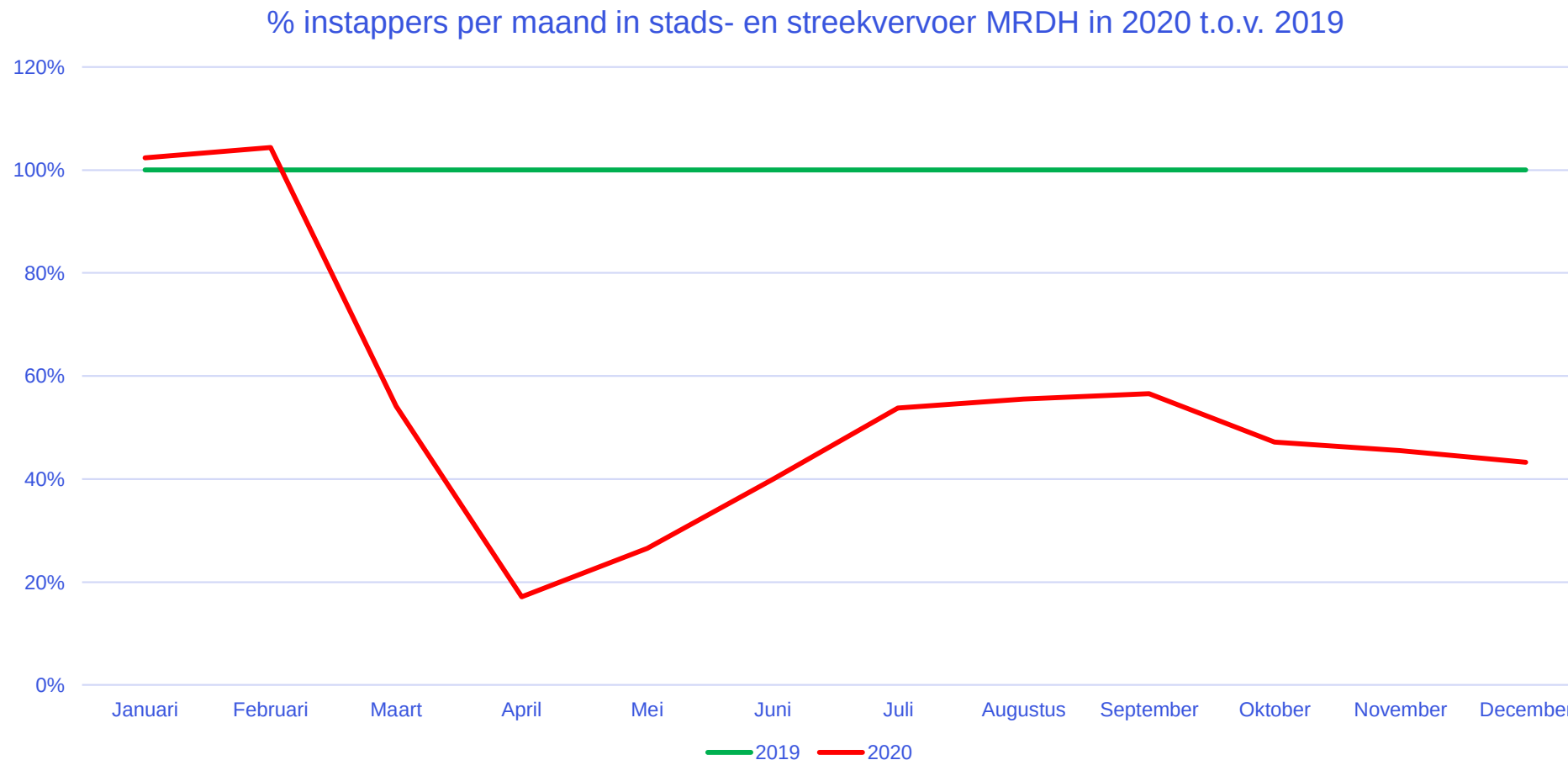


“Voor de periode van 1 juli tot en met 31 december 2021 biedt het kabinet perspectief op een aanvullende verlenging [van de Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer]. Daarbij zal sprake zijn van een versobering.

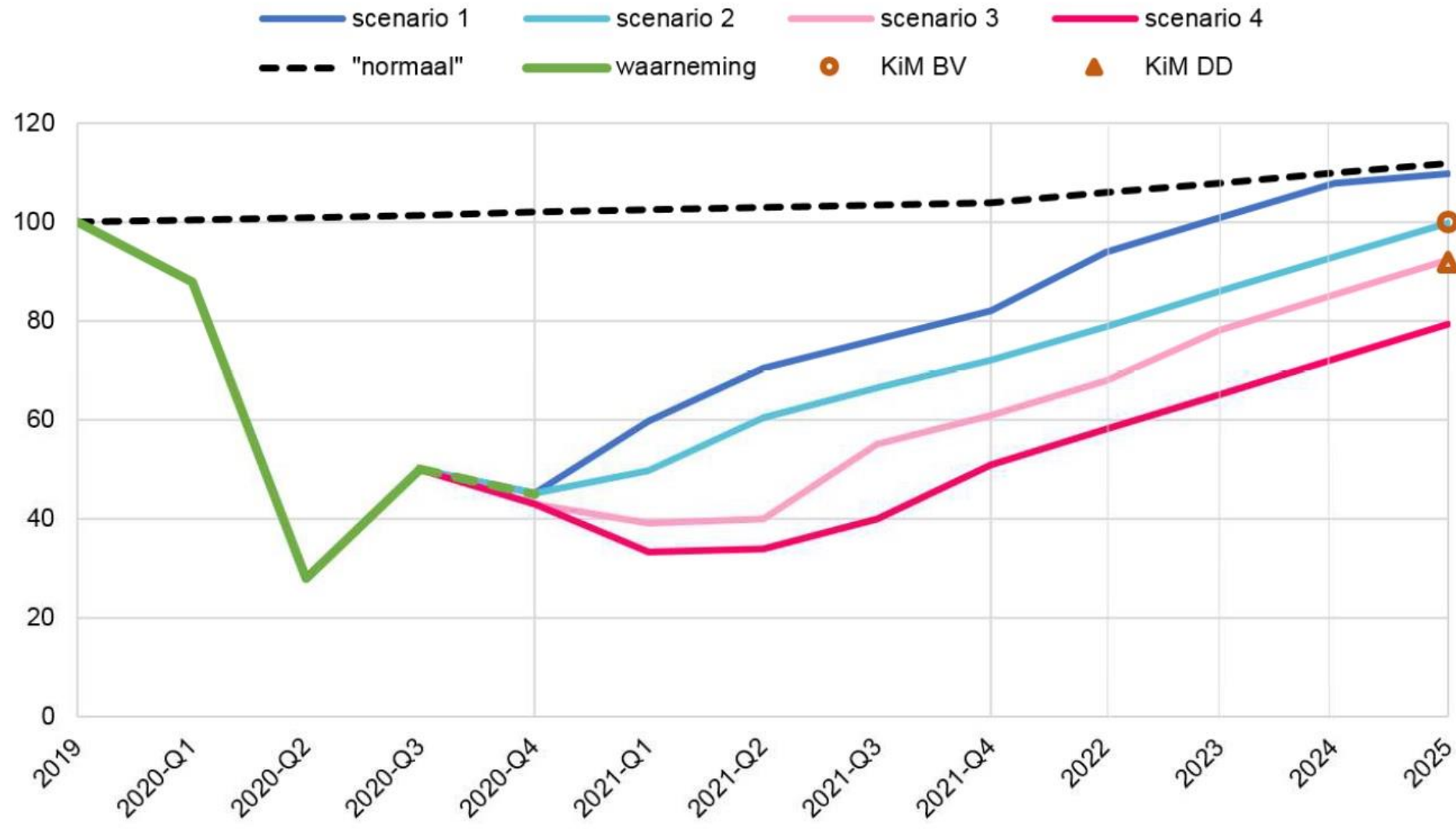
Verlenging geschiedt onder de voorwaarde dat door de sector – (de decentrale) overheden en vervoerders gezamenlijk - uiterlijk 1 april 2021 een transitieplan wordt opgesteld.

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.”

Actuele stand van zaken OV-gebruik



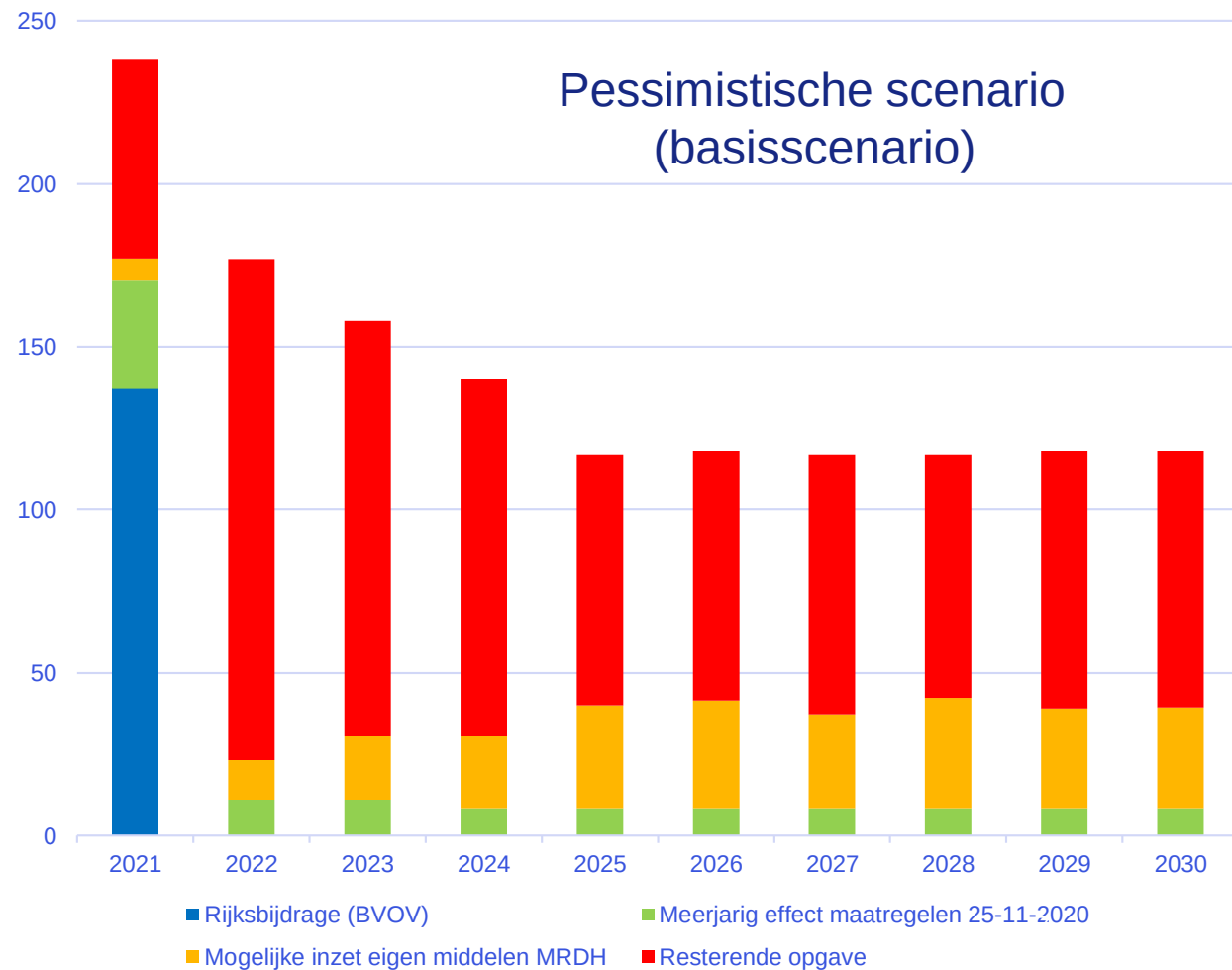
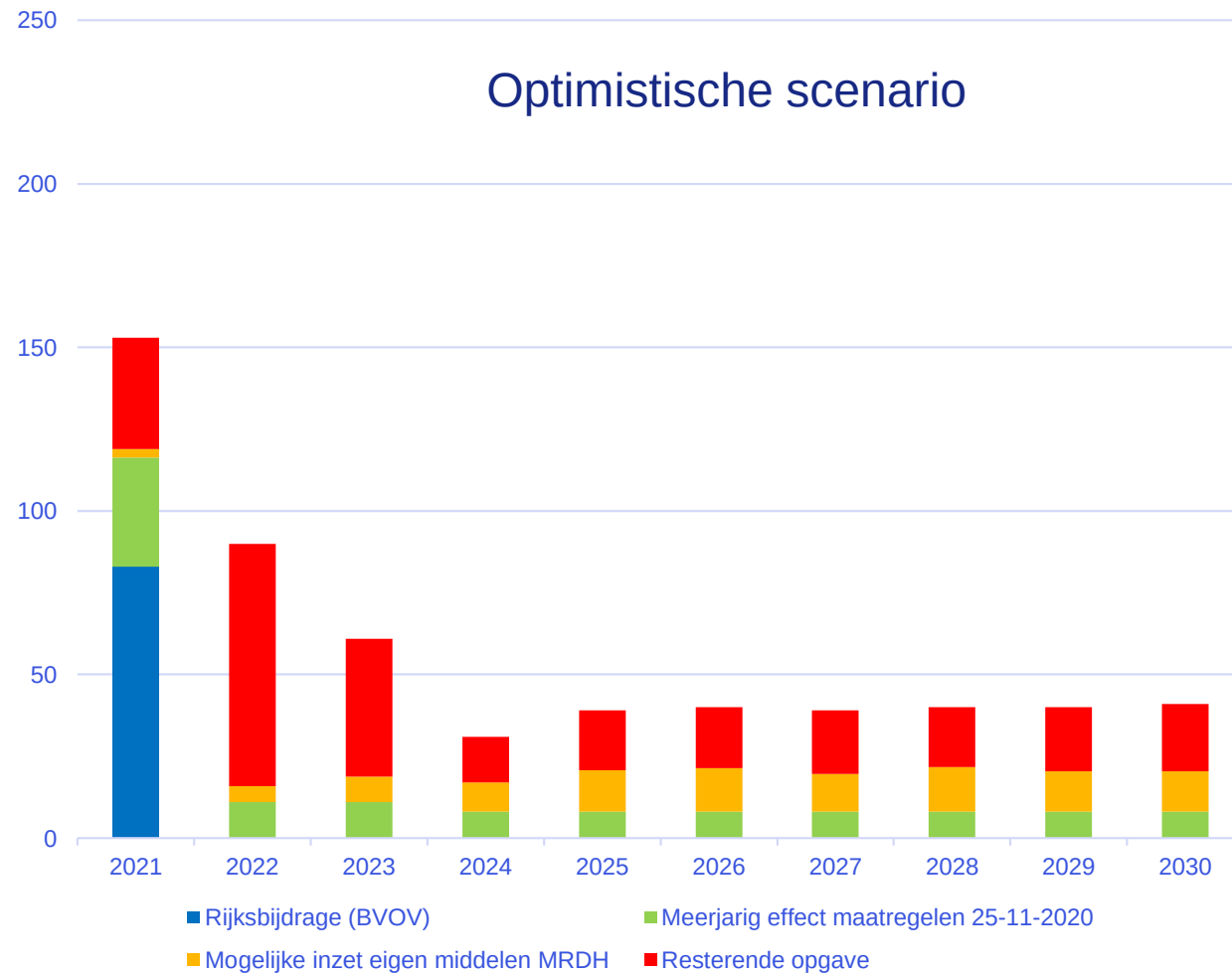
Herstel van het regionale OV





METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Financiële opgave MRDH en vervoerbedrijven door corona (per jaar, € mln.)





METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Financiële effecten MRDH en vervoerbedrijven 2021-2030 (x € mln.)	Optimistische scenario (scenario 2)	Pessimistische scenario (scenario 4)
Lagere reizigersopbrengsten	574	1.419
Beschikbaarheidsvergoeding Rijk tot 1 oktober 2021	83	137
Langjarig effect maatregelen 25-11-2020 ('Maatregelenpakket 2021')	113	113
Resterende opgave:	379	1.169

Inhoud:

1. Aanleiding en opgave
2. Inzet op aanvullende rijkssteun
3. Visie
4. Maatregelenpakket korte termijn
5. Mogelijke aanvullende maatregelen, vervolgproces



MRDH en vervoerders pleiten voor aanvullende rijkssteun

- Inhoud:
 - OV vervult belangrijke rol in beantwoorden maatschappelijke opgaven (verduurzaming, agglomeratiekracht, inclusiviteit, verstedelijking e.d.)
 - Ambitieuw Toekomstbeeld OV door Rijk omarmd
 - Rijk betitelt OV als vitale sector tijdens coronapandemie
- Geld:
 - Corona veroorzaakt grote tekorten in een pre-corona gezonde sector
 - Rijkssteun toegezegd voor 2020 en deel 2021, voorwaarde verlenging is opstellen (landelijk) Transitieprogramma
- Inzet decentrale overheden (ook MRDH):
 - Rijk is systeemverantwoordelijk
 - Rijk beschikt over inkomstenknoppen (belastingruimte) die regio niet heeft
 - Ambitie OV blijft onverminderd groot en urgent
- Dus:
 - Rijk zal inzet moeten plegen, op inhoud én geld
 - Volop lobby en overleg: ambtelijk, bestuurlijk, politiek
- Maar ook:
 - Voorbereiden op noodscenario waarin DO's en vervoerders zonder (of met minder) aanvullende rijkssteun toekomst in moeten

Wat is nodig voor succesvolle lobby

- Continuering bestaande inzet
 - Actieve rol MRDH op ambtelijk en bestuurlijk niveau in landelijke werkgroepen, stuurgroep, NOVB.
- Actieve inzet van alle bestuurders!
 - Corona veroorzaakt grote tekorten in een pre-corona gezonde sector
 - MRDH faciliteert met binnenzaknotitie met duidelijke hoofdboodschap en argumentatie

Centrale boodschap lobby:

Er ligt een urgente opgave voor regionaal OV in Nederland

De coronacrisis treft de vervoersbedrijven hard. De vervoersbedrijven in Nederland staan met de gezamenlijke overheden dan ook voor een grote uitdaging. Door de coronacrisis blijven reizigers weg en lopen de inkomsten terug. Tegelijkertijd zijn vervoerders – als verleners van een cruciale dienst – verplicht om het OV-aanbod zo veel mogelijk in stand te houden. Dit resulteert in grote tekorten, en vervoersbedrijven die sterk onder druk staan. Daarbij staan we voor grote maatschappelijke opgaven, waar het OV een belangrijke bijdrage levert. Nederland groeit sterk, en daarmee de mobiliteit. Dan is goed OV onmisbaar. Het (verder) verduurzamen van de mobiliteit, het behoud van groen en versterken van de leefbaarheid kan niet zonder goed OV. Door Corona verandert het reizigersgedrag, dit vraagt om meer maatwerk en een nog hogere kwaliteit van het OV-aanbod.

De drie betrokken partijen (Rijk, DO's en vervoerders) hebben maatregelen getroffen waarmee het financiële tekort voor dit jaar het hoofd kan worden geboden (wanneer ook Q4 wordt opgenomen in de BVOV), o.m. door het terugschroeven van de dienstregeling en door bezuinigingen op de interne organisatie. Wanneer de coronapandemie achter ons ligt, zullen de negatieve gevolgen nog jarenlang doorwerken.

Wanneer voor 2022 en verder geen structurele afspraken op inhoud en financieel tussen Rijk, DO's en vervoerders kunnen worden gemaakt, is verder snijden in de dienstregeling onafwendbaar, juist op het moment dat de reiziger terugkeert in het OV. Daarmee komt de dienstverlening naar de reiziger op korte en langere termijn in gevaar. Er wordt nu gewerkt aan een regionaal en een landelijk Transitieprogramma, maar dat maakt helder dat een duurzame transitie alleen kan met aanvullende rijkssteun, zowel financieel als beleidsmatig. Binnen de MRDH-regio is het tekort van 2021-2040 tenminste 369 miljoen euro in het meest positieve scenario, in het negatieve scenario zelfs 1169 miljoen euro. In de periode van 2021-2024 is het tekort tenminste 189 miljoen.

Rollen en verantwoordelijkheden:

Beschreven in en voortvloeiend uit Wp2000, Planwet Verkeer en Vervoer 1998, Wls

Rijk	systeemverantwoordelijke	beleidsontwikkelaar	opdrachtgever NS
Decentrale overheden	opdrachtgever decentraal OV	beleidsontwikkelaar	
Vervoerders	opdrachtnemer decentraal OV	inhoudelijk adviseur DO's	mede-ontwikkelaar vervoerkundig beleid

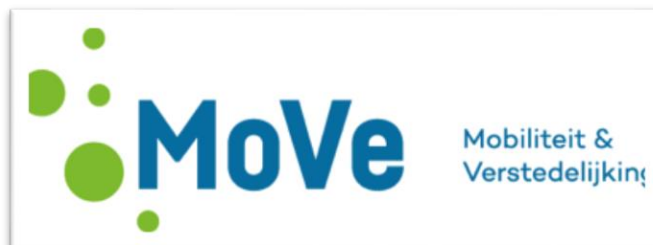
Inhoud:

1. Aanleiding en opgave
2. Inzet op aanvullende rijkssteun
3. Visie
4. Maatregelenpakket korte termijn
5. Mogelijke aanvullende maatregelen, vervolgproces





METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG



- Groei van inwoners en logistiek leidt tot grote en hardnekkige **bereikbaarheidsknelpunten** op de weg en in het OV;
- De groei van woningen, bedrijven en vervoer zet druk op de **schaarse ruimte** in de regio;
- De regio kent een onbenut economische potentieel door achterblijvende **agglomeratiekracht**

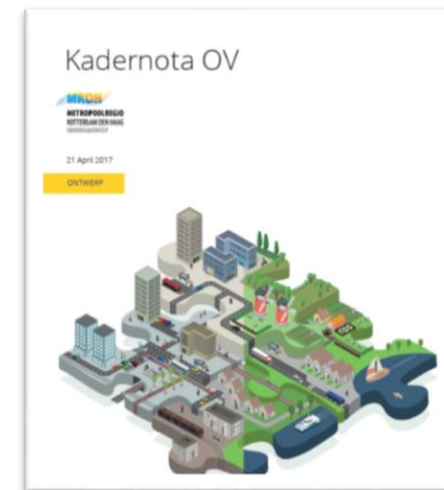
Effecten corona op ambities:

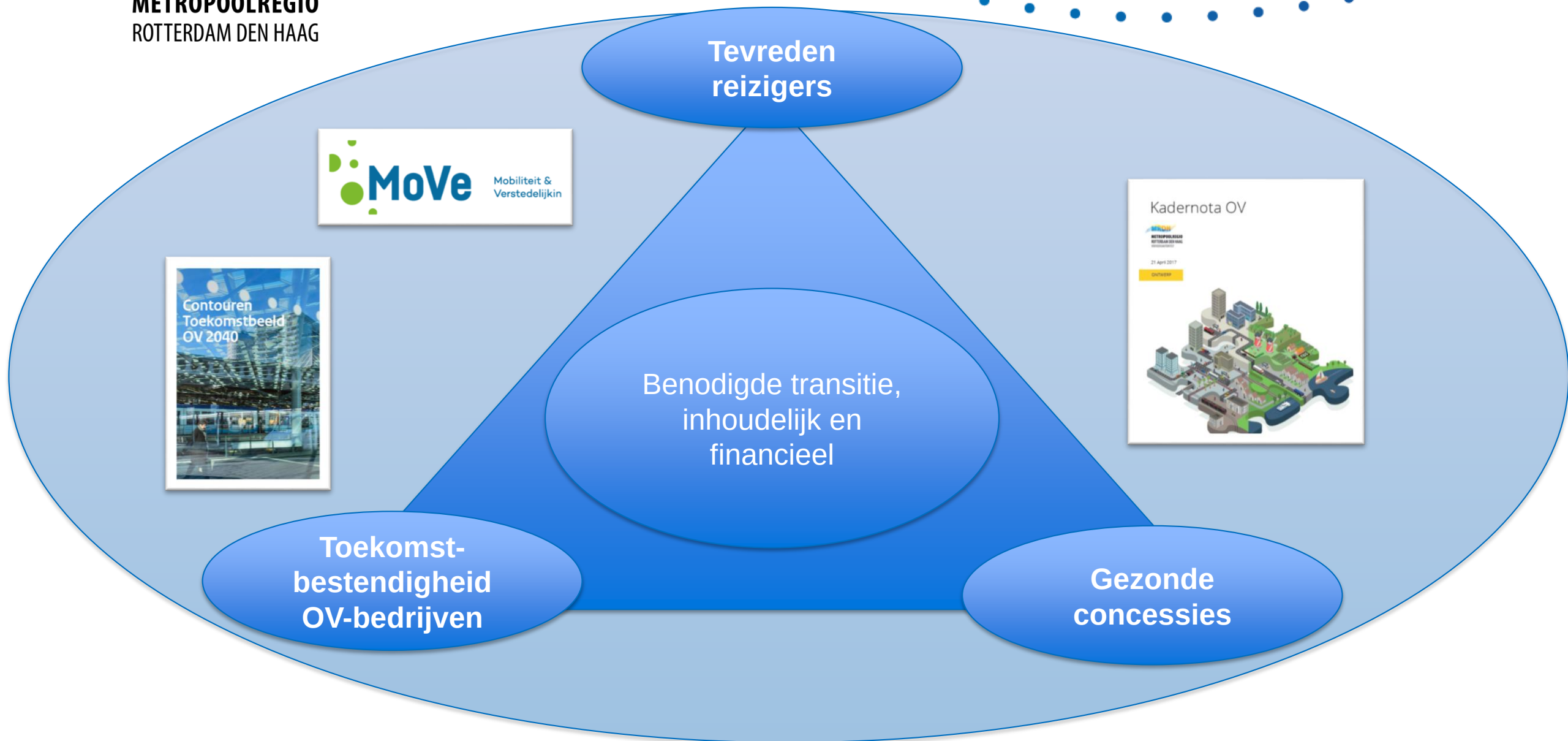
- Vraag naar (nieuwe) woningen blijft enorm
- Reizigersgedrag veranderd, heeft impact op urgentie en ambities
- Effecten van meer thuiswerken en spreiding zijn echter nog onvoldoende bekend



- **Sneller** verbinden van economische kerngebieden
- **Versterken** en integreren openbaar vervoer in stedelijke regio's
- Regionale centra en middelgrote steden blijven **verbinden**
- Verdere verduurzaming **noodzakelijk**

- Verstedelijking en OV verder **integreren**
- Vervoer dat past bij de **vraag** van de huidige en toekomstige reiziger
- **Laagdrempelig** en uitnodigend vervoer
- Comfortabel en **duurzaam** vervoer
- **Zorgeloos** reizen per OV





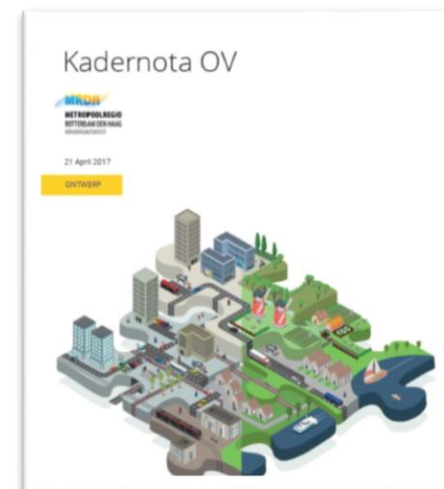
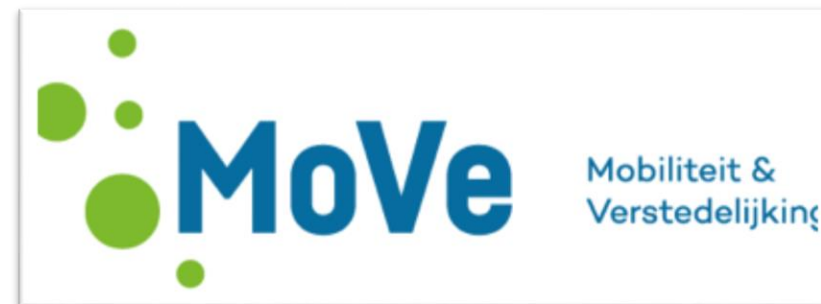
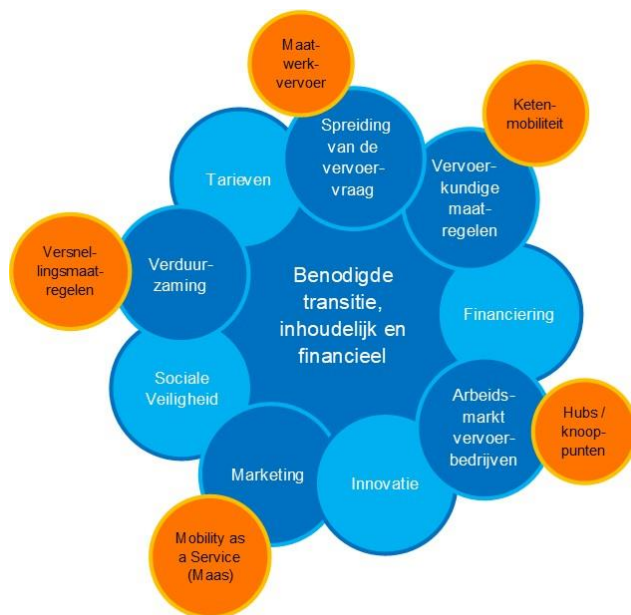
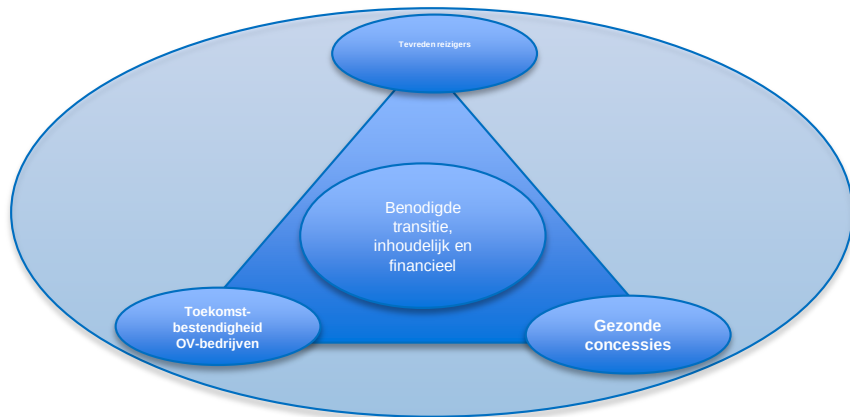
Inhoud:

1. Aanleiding en opgave
2. Inzet op aanvullende rijkssteun
3. Visie
4. **Maatregelenpakket korte termijn**
5. Mogelijke aanvullende maatregelen, vervolgproces





METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG



**Bij alle voorstellen: maatregelen in het licht van
ontwikkelopgave, lange termijn voor ogen**

Toelichting op gevolgd proces

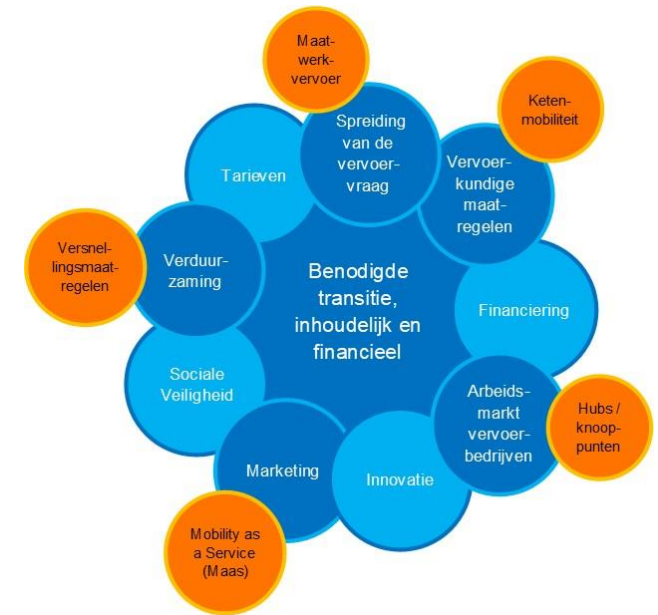
- Per inhoudelijk thema werkgroep van medewerkers MRDH, RET, HTM en EBS
- Inventarisatie van mogelijke maatregelen en verwachte effecten
- Prioritering van maatregelen:

I. 'No regret' maatregelen

Daarna, conform 'viertrap' uit Afwegingskader van 28 oktober 2020:

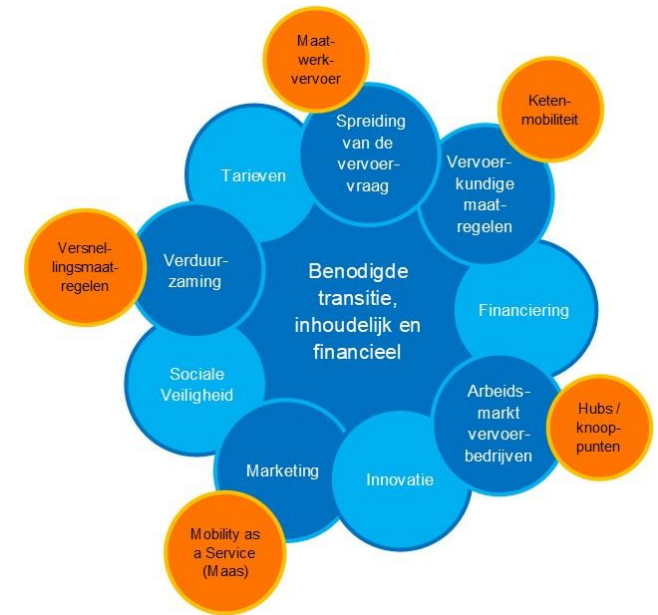
II. Overige maatregelen:

1. Interne bedrijfsvoering vervoerbedrijven
2. Andere organisatie OV
3. Maatregelen met klantimpact
4. Maatregelen met grote klantimpact
 - a. Tijdelijke maatregelen
 - b. Permanente maatregelen



Toelichting op gevolgd proces

- Per inhoudelijk thema werkgroep van medewerkers MRDH, RET, HTM en EBS
- Inventarisatie van mogelijke maatregelen en verwachte effecten
- Deel van de maatregelen wordt nu voorgesteld om te nemen. Ander deel van de maatregelen wordt alleen benoemd en prioritering aangegeven (hoofdstuk 5)



Mogelijke maatregelen

Prioritering van maatregelen Transitieprogramma:

I. 'No regret' maatregelen

Daarna, conform 'viertrap' uit Afwegingskader van 28 oktober 2020:

II. Overige maatregelen:

1. Interne bedrijfsvoering vervoerbedrijven
2. Andere organisatie OV
3. Maatregelen met klantimpact
4. Maatregelen met grote klantimpact

III. Eigen financiële bijdrage MRDH

*Kortetermijn maatregelenpakket =
pakket dat op korte termijn genomen moet worden.*

*Is dus niet: slechts voor korte periode.
Wel: monitoring en indien nodig bijstelling
via periodieke herijking.*

Kortetermijn maatregelenpakket

Indien nodig op later moment
(zie ook hoofdstuk 5)

Afwegingskader OV (vastgesteld door BcVa op 28 oktober 2020)

Randvoorwaarden en uitgangspunten:

- Passend binnen begroting MRDH.
- Passend binnen (veiligheids)normen Wet lokaalspoor (wettelijke verantwoordelijkheid van MRDH) en rekening houdend met Total Life Cycle Costs van infrastructuur en voertuigen.
- Maatregelen zo veel mogelijk in lijn met beleidsuitgangspunten MRDH
- Voorstellen dienen robuust, wendbaar en weerbaar te zijn
- MRDH beoordeelt de voorstellen objectief, op de mate waarin deze impact hebben op reizigers: aantallen reizigers, mate van impact per reiziger, inclusief eventuele vraaguitval, tijdsduur van de maatregel
- Het totaalpakket moet in balans zijn: evenwichtig pakket van maatregelen: inhoudelijk, geografisch, doelgroepen

‘Viertrap’ in prioritering beoordeling van voorgestelde maatregelen:

- A. Maatregelen gericht op aanpassing van interne bedrijfsvoering van vervoerbedrijven;
- B. Andere wijze van organisatie/samenwerking tussen vervoerbedrijven en MRDH;

Pas als daarbij alle mogelijke maatregelen zijn genomen, dan:

- C. Maatregelen met klantimpact;

Pas als daarbij alle mogelijke maatregelen zijn genomen, dan:

- D. Maatregelen met een grote klantimpact.

Daarnaast ook gekeken naar ruimte om eventuele eenmalige financiële meevallers in begroting te gebruiken om hoeveelheid pijnlijke maatregelen te verminderen.



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Voorstel maatregelen korte termijn:

Maatregel	Netto effect 2021-2030 (€ mln.)
Diverse marketingacties om reizigers zo snel mogelijk terug te krijgen in het OV: campagne 'automatisch laden', campagnes 'herstel vertrouwen'	10 - 25
Spreadingsmaatregelen: afspraken met scholen en werkgevers over gewijzigde werk- en schooltijden; afvlakking (hyper)spitspiek in OV.	56
Diverse extra duurzaamheidsmaatregelen met positieve business case	2 - 3
TOTAAL	68 - 84

Maatregel	Netto effect 2021-2030 (€ mln.)
Diverse maatregelen arbeidsmarkt (taakstelling ca. 2 - 4%)	75 - 145
TOTAAL	75 - 145

Maatregel	Netto effect 2021-2030 (€ mln.)
Vergoeding meerkosten wegomleidingen en buitendienststellingskosten door gemeenten: (conform Kadernota OV).	10 - 20
TOTAAL	10 - 20

Maatregel	Netto effect 2021-2030 (€ mln.)
Vervoerkundige maatregelen (zie sheet 29 en bijlage 2 voor toelichting)	15 - 18
Gewijzigd inzetmodel Sociale Veiligheid: flexibilisering en harmonisatie (zie sheet 30 voor toelichting)	45 - 51
TOTAAL	60 - 69

I. 'No regret' maatregelen

Maatregel	Netto effect 2021-2030 (€ mln.)	Cumulatief effect 2021-2030 (€ mln.)
Diverse marketingacties om reizigers zo snel mogelijk terug te krijgen in het OV: campagne 'automatisch laden', campagnes 'herstel vertrouwen'	10 - 25	
Spreadingsmaatregelen: afspraken met scholen en werkgevers over gewijzigde werk- en schooltijden; afvlakking (hyper)spitspiek in OV.	56	
Diverse extra duurzaamheidsmaatregelen met positieve business case	2 - 3	
TOTAAL	68 - 84	68 - 84



Toelichting spreidingsmaatregelen

- Voorwaarde voor slagen: vóór 1-9-2021 bevestiging van afspraken in gemeentelijke OGO-overleggen met scholen. Verantwoordelijkheid van 23 gemeenten. Ook onderwerp van gesprek met Rijk.
- Blijkt het niet mogelijk om voldoende spreidingsmaatregelen te effectueren, dan zijn later aanvullende maatregelen met klantimpact nodig om de financiële opgave te kunnen realiseren.
- Consequentie: bestellen van minder nieuwe trams (HTM).
Afweging wordt gemaakt in programma INTHR. Als alsnog meer nieuwe trams nodig blijken, dan is financiële impact max. € 12,8 mln. (in 2021-2030).

II. Overige maatregelen

1. Interne bedrijfsvoering OV-bedrijven

Maatregel	Netto effect 2021-2030 (€ mln.)	Cumulatief effect 2021-2030 (€ mln.)
Diverse maatregelen arbeidsmarkt (taakstelling ca. 2 - 4%)	75 – 145	
TOTAAL	75 – 145	143 - 229



1. Interne bedrijfsvoering OV-bedrijven

- Evenwichtige verdeling van 'pijn' maatregelen tussen MRDH, vervoerbedrijven en reizigers.
- MRDH legt taakstelling op; vervoerbedrijven hebben zelf de ruimte om te bepalen op welke wijze deze taakstelling gerealiseerd kan worden.
- Wel van belang voor MRDH: duurzame transitie naar toekomstvaste OV-sector. Daarom MRDH-bijdrage van maximaal € 40 mln. voor transitie arbeidsmarkt. Voorwaarde: concessiehouder maakt adequaat plan (en voert dit uit) dat leidt tot een concessie met:
 - Structureel lagere productiekosten;
 - Evenwichtige opbouw van personeelsbestand (toekomstvast).

2. Andere organisatie OV / samenwerking MRDH en vervoerders

Maatregel	Netto effect 2021-2030 (€ mln.)	Cumulatief effect 2021-2030 (€ mln.)
Vergoeding meerkosten wegomleidingen en buitendienststellingskosten door gemeenten: (conform Kadernota OV).	10 – 20	
TOTAAL	10 - 20	153 - 249



2. Andere organisatie OV / samenwerking MRDH en vervoerders

Bijdrage gemeenten aan wegomleidingskosten:

- 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. Momenteel wordt nog niet in alle gevallen volgens de Kadernota gewerkt.
- Procesafspraken: MRDH en gemeenten onderzoeken financiële impact per gemeente, vooral wat betreft korte termijn.

3. Maatregelen met klantimpact

Maatregel	Netto effect 2021-2030 (€ mln.)	Cumulatief effect 2021-2030 (€ mln.)
Vervoerkundige maatregelen (zie sheet 29 en bijlage 2 voor toelichting)	15 – 18	
Gewijzigd inzetmodel Sociale Veiligheid: flexibilisering en harmonisatie (zie sheet 30 voor toelichting)	45 – 51	
TOTAAL	60 – 69	213 - 318



3. Maatregelen met klantimpact

Vervoerkundige maatregelen:

- Voortzetting maatregelen 25-11-2020 (vooral: tijdelijke frequentieverlagingen) zo lang de lagere reizigersvraag dit rechtvaardigt.
- Herstructureringen. Andere opzet lijnennet, verminderen paralleliteit, bediening concentreren op belangrijke verbindingen. Bevat: inkorten Ommoord pendel tot Alexander (alle metrostations blijven bediend met kwartierdienst), nieuwe opzet ontsluitende lijnen in Ridderkerk (vooruitlopend op HOV) en Hoogvliet.
- Schrappen van de minst gebruikte lijnen / trajecten. Diverse maatregelen bij de bus, waarbij de bediening van een traject in de stille uren vervalt en enkele lijnen geheel worden opgeheven. Inkorting tramlijn 7 Rotterdam in de avonduren. Voor 3.000 reizigers langere afstand naar halte. Zo nodig maatwerk organiseren als alternatief (nog niet in plannen opgenomen).

Zie bijlage 2 voor gedetailleerde beschrijving.

3. Maatregelen met klantimpact

Gewijzigd inzetmodel Sociale Veiligheid

- EBS: ca. 15% minder inzet menselijk toezicht door beëindigen inhuur RET-inzet op VPR. Huidige EBS-inzet Haaglanden Streek wordt verdeeld over Haaglanden Streek en VPR.
- HTM: ca. 5% minder inzet menselijk toezicht (met uitzondering van OV-stewards), aanvullend op maatregelen die reeds onderdeel waren van maatregelenpakket 25-11-2020.
- RET: ca. 25% minder inzet tramconducteurs en metrobeheerders; inzet metrobeheerders vooral in ondergrondse stations. Inzet mobiele teams (net als HTM al doet) op ritten zonder tramconductor.



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Eigen bijdrage MRDH

Maximaal beschikbare middelen	Doel	Netto effect 2021-2030 (€ mln.)	Cumulatief effect 2021-2030 (€ mln.)
Op 25 november 2020 door BcVa ten behoeve van Transitie-programma gereserveerde middelen	Stimuleringsmaatregelen 'tevreden reizigers'	4,2 *	
In meerjarenbeeld MRDH gereserveerde 'groeigelden' OV-exploitatie (oorspronkelijk bedoeld voor extra ritten, beheer en onderhoud door extra ritten en kapitaallasten extra voertuigen)	Stimuleringsmaatregelen 'tevreden reizigers'	60 *	
	Stimuleringsmaatregelen 'toekomstbestendigheid OV-bedrijven'	40 *	
	Bijdrage ter vermindering van tekort door coronamaatregelen	200	
Overheveling vanuit budget 'Kleine Projecten' MRDH	Bijdrage ter vermindering van tekort door coronamaatregelen	75	
TOTAAL		275	

* Investeringsmaatregelen die nodig zijn om transitie naar aantrekkelijk toekomstvast OV-systeem te maken. Noodzakelijk, maar leiden niet tot vermindering financiële opgave (daarom niet meegenomen in optelling).

Eigen bijdrage MRDH: stimuleringsmaatregelen

Stimuleringsmaatregelen 'tevreden reizigers' en 'toekomstbestendigheid OV-bedrijven'	Totale bijdrage max. (€ mln.)
Invoering Nieuwe Betaalwijzen (bankpas i.p.v. OV-chipkaart)	14,2
Versnellingsmaatregelen	20
Bijdrage lokaal maatwerkvervoer (in relatie tot versnellingsmaatregelen en vervoerkundige wijzigingen)	20
Bijdrage ketenmobiliteit	10
Transformatie arbeidsmarkt vervoerbedrijven	40
TOTAAL:	104,2



Toelichting stimuleringsmaatregelen

- Met bijdrage Nieuwe Betaalwijzen kan naar verwachting business case sluitend gemaakt worden
- Versnellingsmaatregelen: leiden ook tot hogere reizigersopbrengsten en lagere exploitatiekosten; gesprek met concessiehouders over het (deels) verrekenen daarvan.
- Bijdrage lokaal maatwerkvervoer:
 - Bedoeld voor initiatieven die nodig / wenselijk zijn vanwege vervoerkundige maatregelen en / of versnellingsmaatregelen.
 - Vergelijkbaar met huidige regeling maatwerkvervoer: MRDH vergoedt maximaal 50% van de kosten. Daarnaast dus ook bijdrage van gemeenten en/of reizigers (kaartverkoop) nodig.
 - Beschikbare budget is gerelateerd aan omvang maatregelenpakket: een deel van het geld blijft gereserveerd voor het geval op een later moment aanvullende vervoerkundige maatregelen genomen moeten worden.
- Ketenmobiliteit: stimulering maatregelen die bijdragen aan toekomstvast OV-systeem.
- Transformatie arbeidsmarkt: stimuleringsbijdrage van MRDH maakt maatregelen door vervoerders mogelijk. Feitelijk randvoorwaardelijk voor het volledig kunnen realiseren van taakstelling arbeidsmarkt.

Eigen bijdrage MRDH: vermindering tekort door corona

Bijdrage ter vermindering tekort OV en corona	Totale bijdrage max (€ mln.)
Bijdrage MRDH ter vermindering van tekort als gevolg van corona	275
TOTAAL	275

Bijdragen worden ter beschikking gesteld aan vervoerbedrijven indien betreffende maatregelen zijn gerealiseerd.
Hoogte van bijdrage afhankelijk van ontwikkelingen corona en te nemen maatregelen Transitieprogramma.



Toelichting bijdrage vermindering tekort door corona

- In het pessimistisch scenario kan (en moet) totale MRDH-bijdrage ingezet worden. In het optimistisch scenario is een deel van de 'groeigelden' weer nodig voor het oorspronkelijke doel, nl. het faciliteren van groei OV-gebruik.
- Totale financiële opgave: maximaal € 1.169 mln. Financiële bijdrage MRDH: maximaal € 275 mln. Overige maatregelen moeten dus maximaal € 894 mln. opleveren. Daarnaast: meerjarig effect maatregelenpakket 25-11-2020 is € 113 mln.
Bijdrage MRDH loopt evenredig mee met door vervoerbedrijven te nemen maatregelen. Dat betekent dat MRDH bijdrage beschikbaar stelt ter hoogte van maximaal $275 / (894 + 113) =$ (afgerond) 27,5% van de door de concessiehouders te nemen maatregelen.
- Als blijkt dat maatregelen een ander financieel effect hebben dan nu verwacht, treden MRDH en concessiehouders in overleg. Maar:
 - Tegenvallende resultaten zorgen voor noodzaak aanvullende maatregelen;
 - '27,5%' blijft gehandhaafd, dus zo nodig correctie van MRDH-bijdrage.
- De som van het financieel effect van de maatregelen én van de MRDH-bijdrage mag niet hoger zijn dan het financieel effect van corona (voorkomen van ongeoorloofde staatssteun).

Toelichting bijdrage vermindering tekort door corona

Bijdrage ter vermindering tekort OV en corona		Bijdrage max (€ mln.)
Bijdrage MRDH gekoppeld aan meerjarig effect maatregelenpakket 25-11-2020	27,5% x € 113 mln.	31,1
Bijdrage MRDH gekoppeld aan Transitieprogramma OV 24-03-2021	27,5% x € 318 mln.	87,5
Reservering ten behoeve van financiële bijdrage aan evt. benodigde aanvullende maatregelen		156,5
Totaal:		275

€ 318 mln. = maximale omvang van nu vast te stellen kortetermijn maatregelenpakket



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Totaaloverzicht financiën t.b.v. Transitieprogramma

Afkomstig uit	Bedrag (€ mln.)		Bestemming	Bedrag (€ mln.)
Eerdere reservering t.b.v. Transitieprogramma (BC-besluit 25-11-2020)	4,2		Stimuleringsmaatregelen	104,2
Groeigelden OV-exploitatie MRDH	300		Bijdrage vermindering tekort OV en corona	275
Budget Kleine Projecten MRDH	75			
Totaal	379,2		Totaal	379,2

Effectuering kortetermijnmaatregelen

- Onzekerheid over snelheid herstel reizigersaantallen en over aanvullende rijkssteun
- Er moeten zo snel mogelijk maatregelen worden genomen, maar onduidelijk hoeveel.
- Kortetermijnmaatregelenpakket (inclusief financiële bijdrage MRDH) in alle gevallen nodig. Minder doen is onverantwoord en zorgt ervoor dat sowieso een opgave resteert.
- Maatregelen worden zo spoedig mogelijk ingevoerd. Afhankelijk van benodigde implementatietijd (verschilt per maatregel). Vervoerkundige maatregelen: direct na zomerdienstregeling, dus per 29 augustus 2021.
- Indien nodig (bij stijgende reizigersaantallen) maatregelen (al dan niet tijdelijk) ongedaan maken. Ambtelijk mandaat voor benodigde slagvaardigheid.

Financieringsvraagstuk

- Grootste opgave in eerste jaren, maatregelen hebben langere terugverdientijd
- Daardoor financieringsvraagstuk voor vervoerbedrijven. MRDH zorgt voor voorfinanciering.
- Geld wordt gevonden door vervangingsonderhoud railinfrastructuur RET (net als al gebeurt bij HTM) te vergoeden op basis van kapitaallasten: daarmee jaarlijks ca. 50 mln. euro beschikbaar (moet op later moment wel worden terugbetaald!)
- Jaarlijks lening voor kosten vervangingsonderhoud in dat jaar. Per jaarlijkse lening vaste rente voor gehele looptijd van lening (20 jaar). Op dit moment zeer lage (of zelfs negatieve rente). Mocht in latere jaren de rente weer stijgen, dan kan zo nodig heroverweging plaatsvinden. Daarmee geen financieel risico.
- Te hanteren systematiek (lening? bevoorschotting met verrekening in maandelijkse exploitatiesubsidies?) wordt nader uitgewerkt.
- MRDH eist zekerheid dat concessiehouders in latere jaren kunnen terugbetalen zonder op de MRDH-concessies verliezen te gaan maken.

Inhoud:

1. Aanleiding en opgave
2. Inzet op aanvullende rijkssteun
3. Visie
4. Maatregelenpakket korte termijn
5. Mogelijke aanvullende maatregelen, vervolgproces



Indicatie overige maatregelen

- Overige maatregelen: of deze nodig zijn, is afhankelijk van herstel reizigersaantallen en rijkssteun
- Nu: indicatie van mogelijke aanvullende maatregelen
- Later: indien nodig aanvullende besluitvorming door bestuurscommissie Va.

3. Maatregelen met klantimpact

Maatregel

Latere instroom zero emissie bussen
(langer doorrijden met diesel- en gasbussen)

Latere instroom nieuwe trams
(twee jaar latere vervanging van bestaande trams)



4. Maatregelen met grote klantimpact

Maatregel

Aanvullende maatregelen SV: Bijvoorbeeld: HTM: 20% minder menselijk toezicht. RET: harmonisatie inzetmodel (à la HTM): alle metrobeheerders en tramconducteurs vervangen door mobiele teams.

Overige vervoerkundige maatregelen. Bijvoorbeeld: structurele verlaging dalfrequenties R-net Lansingerland en lijnen Krimpen – Rotterdam, schrappen ontsluitende lijnen en spitslijnen.

Verhoging kilometertarief. Bijvoorbeeld: + 30% t.o.v. nu (gemiddelde ritprijs stijgt ten opzichte van nu met 8 – 17%) in combinatie met gratis reizen voor kinderen.



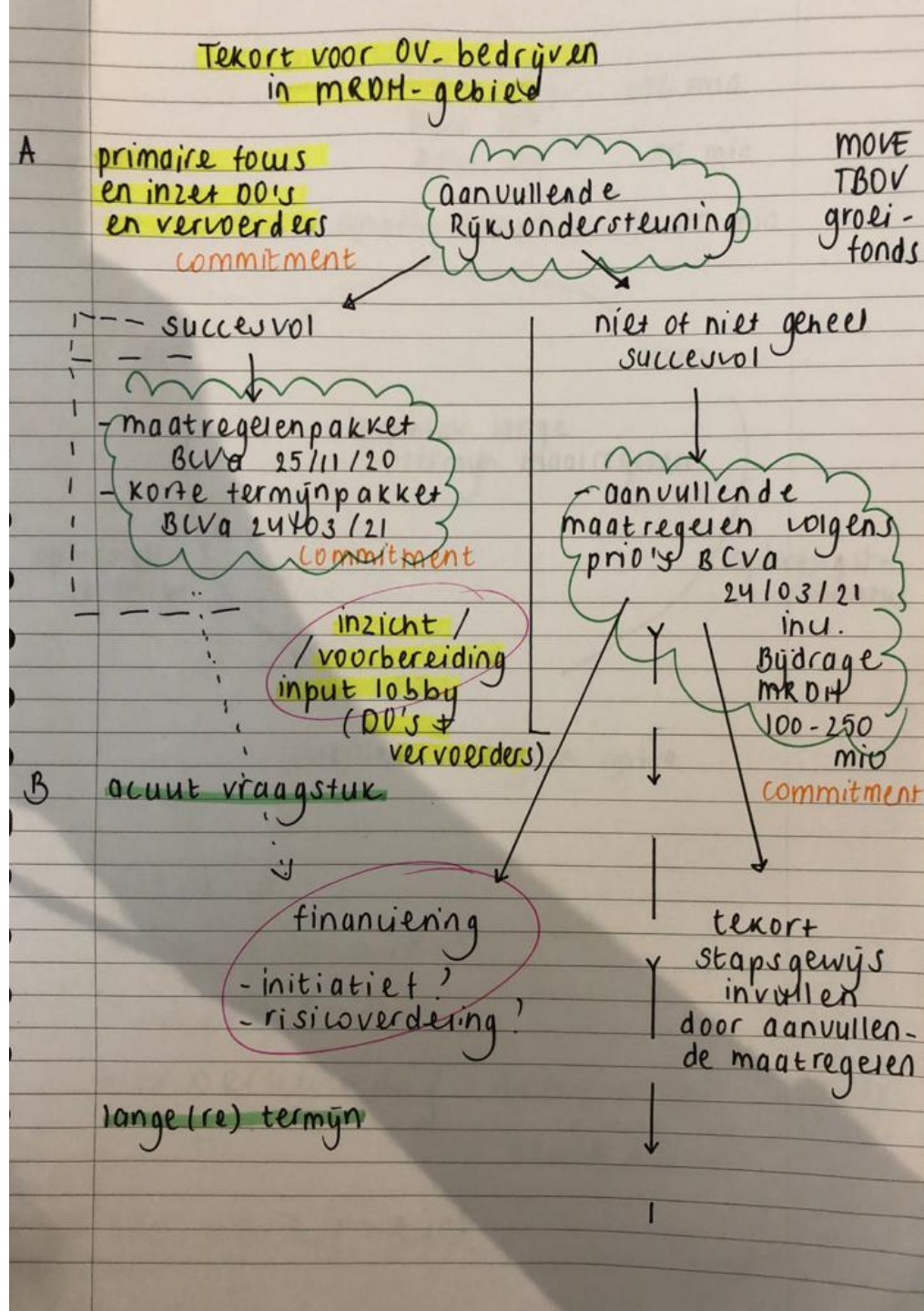
Vervolgproces (na 24 maart 2021)

- Zo snel mogelijk implementatie en uitvoering van nu (24 maart 2021) vast te stellen maatregelen. Vervoerkundige maatregelen per 29 augustus (start winterdienstregeling) 2021.
 - 2021: Driemaandelijks herijking van Transitieprogramma
 - September
 - December
 - 2022 en later (zo lang als nodig is): halfjaarlijkse herijking Transitieprogramma
 - Juni
 - November
- *Besluitvorming over opschaling / afschaling vervoerkundige maatregelen*
 - *Inventariseren extra mogelijke maatregelen*
 - *Aan de hand van vastgestelde prioritering beslissen welke aanvullende maatregelen uitgevoerd moeten worden*

Afhankelijk van:

 - *Ontwikkelingen reizigersaantallen en – opbrengsten*
 - *Ontwikkelingen aanvullende rijkssteun*

Vervolgproces MRDH met vervoerbedrijven



Vervolgproces MRDH met vervoerbedrijven

- Verdere uitwerking van financiële spelregels
- Ambtelijk mandaat voor zo nodig stopzetting maatregelen:
betreft vervoerkundige maatregelen, indien reizigers aantallen dermate stijgen dat:
 - Knelpunt ontstaat met betrekking tot 'vol-normen' concessies en/of
 - Knelpunt ontstaat met betrekking tot corona-afstandsregels in het OV.
- Permanente monitoring van reizigers aantallen en effect van maatregelen; zo nodig bijsturing
- Verdere uitwerking mogelijke aanvullende maatregelen zodat indien nodig snel gehandeld kan worden (na aanvullende besluitvorming door BcVa).
- Als ontwikkeling reizigers aantallen gestabiliseerd is (voldoende zicht op de wijze waarop de reizigers aantallen zich weer gaan ontwikkelen): herijking van de concessies, waar nodig andere afspraken over bijvoorbeeld groeidoelstellingen, KPI's en efficiencytaakstellingen.
NB: aangezien MRDH alle beschikbare middelen reeds inzet, kan herijking niet leiden tot aanvullende financiële bijdragen; gezonde OV-concessies moeten bereikt worden door tijdig juiste maatregelen te nemen.