



Gemeente Albrandswaard

De Gemeenteraad van Albrandswaard

Uw brief van:	--	Ons kenmerk:	277315
Uw kenmerk:	--	Contact:	Sjaak Meijerink
Bijlage(n):	2	Doorkiesnummer:	+31 10 506 1757
		E-mailadres:	s.meijerink@bar-organisatie.nl
		Datum:	16 maart 2021

Betreft: Transitieprogramma Openbaar vervoer en Corona – 1^e en 2^e informatiebrief

Geachte raadsleden,

INLEIDING

Het openbaar vervoer in onze regio heeft te maken met een sterke daling van het aantal reizigers als gevolg van de corona-maatregelen. Momenteel wordt het OV gebruikt door 35% van het reguliere aantal reizigers. De vervoerders in onze regio hebben hierdoor te maken met grote tekorten als gevolg van lagere reizigersopbrengsten. Middels deze informatiebrief wordt u geïnformeerd over de stappen die zijn gezet om te komen tot een concept maatregelenpakket om de tekorten op te vangen.

KERNBOODSCHAP

In november 2020 heeft de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van de MRDH een eerste maatregelenpakket vastgesteld om de continuïteit van het OV in de eerste helft van 2021 te waarborgen. Bij vaststelling van dat pakket is aangekondigd dat voor de tweede helft van 2021 en verder een aanvullend maatregelenpakket moet worden opgesteld. Een belangrijk deel van de tekorten wordt in 2021 nog opgevangen door het Rijk. Als voorwaarde voor een aanvullend steunpakket voor de tweede helft van 2021 is door het Rijk gesteld dat er landelijk een transitieprogramma voor het OV moet komen. Regionaal wordt dit transitieprogramma nu opgesteld.

Een uitgebreide toelichting over de opgave voor het transitieprogramma en de voorstellen qua mogelijke maatregelen is opgenomen in de informatiebrief van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag van 11 februari 2021, de eerste bijlage bij deze brief.

In de tweede bijlage is een tweede informatiebrief van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag van 26 februari 2021 opgenomen. Deze tweede brief bevat de conceptdocumenten voor het Regionaal Transitieprogramma OV en Corona. Bij deze stukken is een toelichting opgenomen over de aanleiding



Betreft: Transitieprogramma OV en Corona – 1^e en 2e informatiebrief

en omvang van de opgave. De brief bevat daarbij een nadere toelichting over de opbouw van het maatregelenpakket en het vervolgproces. Bij deze brief zijn drie bijlagen gevoegd:

- Toelichting over het maatregelenpakket
- Overzicht met Vervoerkundige voorstellen
- Q&A over het transitieprogramma.

HOOFDLIJN TRANSITIEPROGRAMMA

De maatregelen in het transitieprogramma zijn opgedeeld in drie onderdelen. Een lobby bij het rijk voor een meer structurele rijksbijdrage, een pakket kortetermijnmaatregelen en een pakket met mogelijke maatregelen voor de lange termijn. Een uitgebreide toelichting op dit pakket is opgenomen in bijgevoegde informatiebrief. De inhoud van het programma en de impact op Albrandswaard wordt hierna op hoofdlijnen toegelicht.

Lobby voor structurele rijksbijdrage

Alle belanghebbenden wordt gevraagd om zich in te zetten voor een intensieve ambtelijke, bestuurlijke en politieke lobby bij het Rijk voor een structurele rijksbijdrage. De lobby is gericht op een rijksbijdrage in de vorm van beleidsmaatregelen en een financiële bijdrage om de gevolgen van corona op te vangen en het OV-systeem toekomstvast te maken. Binnen de regio wordt aan raadsleden, portefeuillehouders en ambtenaren gevraagd om bestaande contacten op rijksniveau hiervoor te benutten. Ter ondersteuning van deze lobby is een binnenzaknotitie opgesteld met de hoofdboodschap en argumentatie.

Korte termijn maatregelen

Het pakket met maatregelen voor de korte termijn bevat een No regret maatregelenpakket wat als basis altijd moet worden uitgevoerd en een pakket aan extra maatregelen. Het korte termijn maatregelenpakket is gericht op het beperken van de tekorten die al in de 2e helft van 2021 gaan ontstaan en zijn gericht op herstructurering van het Openbaar Vervoer.

- *No regret maatregelen*

De No regret maatregelen bestaan uit marketingacties om de reizigers te verleiden terug te keren in het OV. Daarnaast zijn spreidingsmaatregelen opgenomen, enerzijds gericht op scholen en bedrijven, anderzijds om reizigers te stimuleren buiten de spits te reizen en daarmee de hyperspits af te vlakken. Tot slot bevat dit pakket duurzaamheidsmaatregelen met een positieve businesscase, bijvoorbeeld om het brandstof en/of energieverbruik te reduceren. De spreidingsmaatregelen vragen een actieve inzet vanuit de gemeente om hierover afspraken te maken met scholen en grote werkgevers.

- *Diverse maatregelen arbeidsmarkt voor vervoerbedrijven*

De vervoerders gaan samen met ondernemingsraden en vakbonden stappen zetten richting een toekomstbestendige arbeidsmarkt waarin sprake is van zo veel mogelijk baanzekerheid, hogere productiviteit en kansen voor jonge generaties.



- *Bijdragen wegbeheerders aan meerkosten wegomleidingen en buitendienststellingen*
In de Kadernota OV zijn afspraken gemaakt over de meerkosten van buitendienststellingen en omleidingen. Deze kosten moeten door de veroorzaker worden vergoed, maar deze werkwijze werd tot op heden niet consequent toegepast. Voor projecten in onze gemeente kan dit gevolgen hebben wanneer deze het OV beïnvloeden.
- *Vervoerkundige ingrepen om aanbod OV af te stemmen op huidige vraag*
Aanvullend op het maatregelenpakket van november 2020 zijn door de vervoersbedrijven maatregelen voorgesteld om het aanbod van het OV af te stemmen op het huidige gebruik en parallelle lijnvoering in het systeem weg te nemen. Deze maatregelen zorgen voor lagere kosten in de uitvoering van het Openbaar Vervoer in de regio. In enkele gevallen komen daarbij buslijnen te vervallen en zijn er herstructureringen van lijnen om de positie van het OV in bijvoorbeeld Hoogvliet en Ridderkerk te versterken. Voor Albrandswaard is hierin het voorstel opgenomen om buslijn 79 op zaterdag en zondag niet te laten rijden. Samen met de gemeente wordt in dat geval gezocht of middels een maatwerkoplossing een alternatief moet worden geboden.
- *Gewijzigd inzetmodel Sociale Veiligheid*
In beperkte mate wordt er bezuinigd op de uitgaven voor sociale veiligheid. Het gaat daarbij om het beperken van de inzet op menselijk toezicht. Specifiek voor de RET wordt gezuinigd op de inzet van tramconducteurs en metrobeheerders. Als alternatief hiervoor wordt ingezet op mobiele teams, vergelijkbaar met de huidige inzet bij de HTM.

Aanvullende maatregelen voor de lange termijn

Voor de lange termijn zijn aanvullende maatregelen verkend die een grotere impact hebben op de reizigers. Wanneer de reizigersaantallen niet herstellen en/of rijkssteun niet of niet geheel wordt verleend, worden deze maatregelen ingezet. Hierover dient dan nog nadere besluitvorming in de Bestuurscommissie VA plaats te vinden. Wel worden alvast prioriteiten gesteld om te bepalen welke aanvullende maatregelen als eerste worden ingezet. De volgende maatregelen zijn daarvoor in beeld (nog zonder prioritering):

- *Verder beperken inzet op sociale veiligheid*
Aanvullend op het korte termijn pakket wordt het menselijk toezicht in het OV verminderd. Vaste metrobeheerders en tramconducteurs worden vervangen door mobiele teams met toezichthouders.
- *Verhoging tarieven*
Verhoging van het kilometertarief tot maximaal +40% ten opzichten van het huidige tarief. Het instaptarief blijft gelijk. Ter compensatie wordt daarbij wel ingezet op de introductie van gratis reizen voor kinderen. Hiermee wordt het reizen voor gezinnen interessanter gemaakt.
- *Verdere vervoerkundige ingrepen*
Verlaging van de frequenties van diverse lijnen, schrappen van ontsluitende lijnen en spitslijnen. Hierbij wordt ook gekeken naar ingrepen op HOV-lijnen door de frequentie in de

Betreft: Transitieprogramma OV en Corona – 1^e en 2e informatiebrief

dalperiode te verlagen. Ook is het mogelijk om het productaanbod op delen van het netwerk stil te leggen op de stille uren/dagen zoals op zondag of in de avond na 22.00 uur.

- *Bijdragen vanuit IPVa middelen*

Binnen de begroting van de MRDH worden middelen voor kleinschalige investeringen overgeheveld naar de exploitatie van het OV om de tekorten op te vangen. Deze overheveling gaat dan ten koste van de investeringsruimte voor projecten gericht op fietsen, verkeersveiligheid, knooppunten, etc.

- *Latere instroom ZE-bussen of nieuwe trams*

Komende jaren wordt diesel- en aardgasbussen vervangen door zero-emissiebussen. Door deze vervanging later uit te voeren kunnen de vervangingsinvesteringen later worden gedaan. Hiermee wordt geld uitgespaard, maar wordt ook later voldaan aan de eisen t.a.v. duurzaamheid.

- *Overige maatregelen*

Mogelijk komen er op basis van voortschrijdend inzicht nog nieuwe maatregelen in beeld.

Bijdrage binnen begroting MRDH

Binnen de begroting van de MRDH worden budgetten ingezet om een deel van de transformatie van het OV te financieren. Voor een periode van 10 jaar wordt hiervoor € 104,2 miljoen beschikbaar gesteld. Daarnaast is binnen de OV-exploitatie is budget beschikbaar om de groei van het OV mogelijk te maken. Naar verwachting is dit budget op korte termijn niet nodig. Dit budget wordt daarom ingezet om de tekorten bij de vervoerders op te vangen. Inzet van dit budget is daarbij altijd in verhouding tot de daadwerkelijke tekorten.

GEVOLGEN VAN DE VOORSTELLEN VOOR ALBRANDSWAARD

Als gevolg van de voorstellen in het transitieplan rijdt buslijn 79 op zaterdag en zondag niet. Deze maatregel gaat in bij aanvang van de winterdienstregeling, per 29 augustus 2021. Door het schrappen van deze buslijn moeten op zaterdag gemiddeld 100 reizigers een alternatieve vervoerswijze zoeken. Op zondag zijn dit gemiddeld 70 reizigers. Op zaterdag kan een deel van deze reizigers gebruik maken van buurtbus 602. Er vervalt dan alleen een busverbinding richting het terrein van De Kijvelanden en Antes. Op zondag rijden door deze maatregel geen bussen meer in Rhoon en Poortugaal. In afstemming met RET, MRDH, de Buurtbus, Antes en De Kijvelanden wordt verkend of een alternatief kan worden geboden in deze periode en voor welke momenten. Zodra er meer inzicht is qua mogelijkheden en kosten informeren we u hierover.

Naast de bezuiniging op lijn 79 blijven ook de maatregelen van de eerste tranche van kracht. De verlaging van de frequentie van Metro D en buslijn 82 die op 4 januari is ingegaan blijven nog langer in stand.



Betreft: Transitieprogramma OV en Corona – 1^e en 2e informatiebrief

Datum 11 maart 2021

Pagina 5 van 5

Ook de overige maatregelen voor de korte termijn hebben mogelijk effect voor Albrandswaard. Met bedrijven moeten we in gesprek over de mogelijkheden tot spreiding van begin- en eindtijden. Daarnaast moet in projecten die gevolgen hebben voor de dienstregeling van bussen rekening worden gehouden met de doorbelasting van de kosten voor het omleiden van de bus.

VERVOLG

Op 24 maart 2021 vindt de formele besluitvorming plaats over de beschreven maatregelen in de Bestuurscommissie VA van de MRDH. Na besluitvorming zal het definitieve maatregelenpakket middels een raadsinformatiebrief met uw raad worden gedeeld.

BIJLAGE

1. Informatiebrief Metropoolregio Rotterdam Den Haag, Tussenstand regionaal Transitieprogramma OV en Corona, d.d. 11 februari 2021
2. Informatiebrief Metropoolregio Rotterdam Den Haag, Conceptdocumenten Regionaal Transitieprogramma OV en Corona, d.d. 26 februari 2021, met bijlagen:
 - Bijlage 1: Toelichting Transitieprogramma OV en Corona – OPENBAAR
 - Bijlage 2: Vervoerkundige voorstellen
 - Bijlage 3: Binnenzaknotitie voor lobby extra rijkssteun
 - Q&A Transitieprogramma OV en Corona

Met vriendelijke groet,
het college van de gemeente Albrandswaard,
de secretaris, de burgemeester,

Hans Cats

drs. Jolanda de Witte

Retouradres: Postbus 21012 3001 AA Rotterdam

Aan de Colleges van Burgemeester en Wethouders
van de 23 gemeenten van de MRDH

Datum

11 februari 2021

Onderwerp

Tussenstand regionaal Transitieprogramma OV en corona

Westersingel 12
Postbus 21012
3001 AA Rotterdam
Telefoon 088 5445 100
E-mail: informatie@mrddh.nl
Internet: www.mrddh.nl
KvK nummer: 62288024

Bankrekeningnummer
NL96 BNGH 0285 1651 43

contactpersoon

uw Kenmerk

-

ons kenmerk

78801

projectnummer

doorkiesnummer

088 5445 143

e-mail

g.nijsink@mrddh.nl

aantal bijlage(n)

-

Geachte colleges,

Bij deze ontvangt u een update over de gevolgen van corona voor het openbaar vervoer in de metropoolregio. Eerst informeren we u over de actuele stand van zaken. Daarna beschrijven we de actuele stand van zaken wat betreft het Transitieprogramma OV en corona, waarmee we het openbaar vervoer weer toekomstbestendig willen maken voor de periode na 'corona'.

Deze brief is het vervolg op een eerdere serie, waarvan de vorige door MRDH is verzonden op 17 december 2020.

Actualiteiten

In onderstaande figuur wordt inzichtelijk heeft gemaakt hoe het OV-gebruik zich heeft ontwikkeld sinds januari 2020, waarbij een vergelijking wordt gemaakt met de reizigersaantallen in 2019.



De aangescherpte en verlengde coronamaatregelen hebben ertoe geleid dat het OV-gebruik in onze regio, net als in andere gebieden in Nederland, sinds half december 2020 weer fors is gedaald. Momenteel wordt het OV gebruikt door 35% van het reguliere aantal reizigers.

Het Rijk heeft eerder een Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer (BVOV) toegekend voor 2020 en de eerste helft van 2021. Met deze vergoeding wordt een groot deel van het tekort van de OV-bedrijven gecompenseerd. Om voor 2021 het nog resterende tekort op te lossen, heeft de bestuurscommissie Vervoersautoriteit op 25 november 2020 een maatregelenpakket vastgesteld. Bij dit maatregelenpakket is een inschatting gemaakt wat betreft de rijkssteun in de periode na 1 juli 2021.

Op dit moment werken we samen met het Rijk en de OV-sector aan een landelijk kader voor de transitieprogramma's. Inmiddels heeft het Rijk een verlenging van de beschikbaarheidsvergoeding voor het derde kwartaal 2021 toegezegd. Deze verlenging, waarop in het maatregelenpakket van 25 november 2020 overigens al grotendeels geanticipeerd was, biedt op de korte termijn wat 'lucht', maar nog steeds resteert een grote opgave (zie tabel op pagina 4). De gesprekken over het landelijk transitieprogramma lopen daarom onverminderd door. We zijn ambtelijk en bestuurlijk nauw betrokken bij dit proces en zetten vol in op continuering van de steun van het Rijk. Tegelijkertijd bereiden we ons voor op een scenario zonder steun van het Rijk en benoemen we de maatregelen die nodig zijn in een dergelijk scenario. Enerzijds omdat het in de gesprekken met het Rijk een onderbouwing biedt voor het standpunt dat aanvullende rijkssteun nodig is. Anderzijds om voorbereid te zijn indien dit scenario werkelijkheid wordt. Door nu al rekening te houden met dit scenario, kunnen we goed doordachte en in afstemming met alle stakeholders ontwikkelde maatregelen benoemen en deze zo nodig tijdig implementeren. Daarmee voorkomen we een situatie waarin we op een later moment worden geconfronteerd met een opgave die zo acuut is dat de dienstverlening van het OV in gevaar komt en de MRDH niet anders kan dan ingrijpende maatregelen te nemen zonder hierover het gesprek te voeren met haar stakeholders, zoals de inliggende gemeenten. Hoe dan ook zal dit bij tekortschietende inzet van het Rijk gaan om ingrijpende maatregelen die ten koste kunnen gaan van de maatschappelijke doelen van het OV zoals economie, verstedelijking en maatschappelijke participatie zoals deze staan in het Toekomstbeeld OV van het Rijk. Onze gezamenlijke eerste prioriteit moet daarom zijn dat het Rijk zijn verantwoordelijkheid neemt.

Visie

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 het OV 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 overeind staan.

Tegelijkertijd is dit transitieprogramma nodig om een financiële opgave op te lossen, waarvan de omvang in hoge mate afhankelijk is van de inzet van het Rijk. De transitie die het openbaar vervoer op de korte en middellange termijn moet maken om dit mogelijk te maken, rust op drie pijlers:

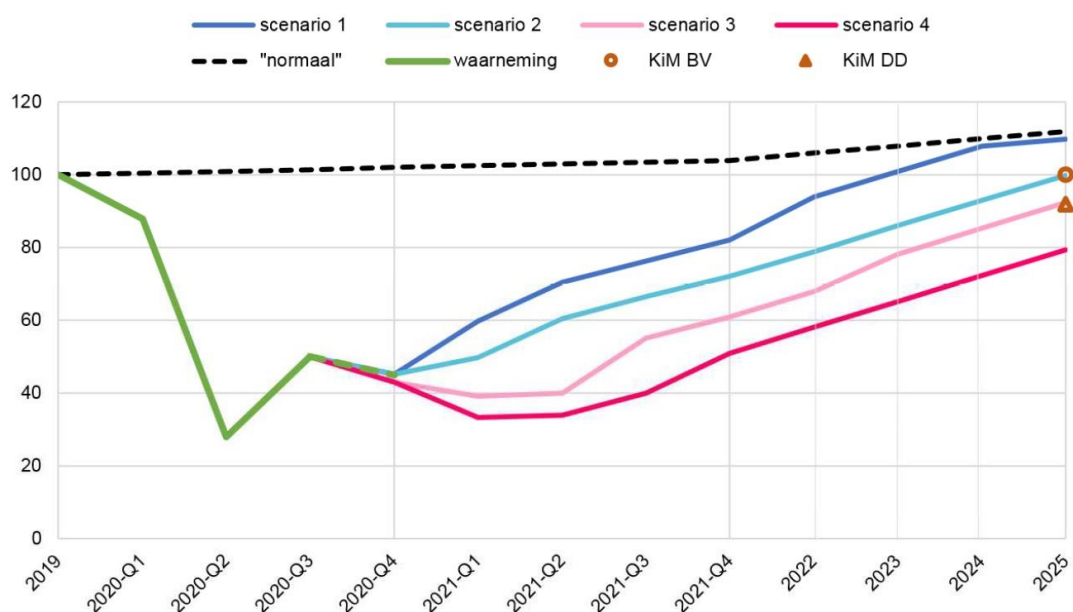
- Tevreden reizigers: een OV-systeem dat aansluit bij de behoeften van reizigers;
- Toekomstbestendigheid OV-bedrijven: het absorberen van de financiële effecten van corona, structurele hervorming bedrijfsvoering;
- Gezonde OV-concessies: herijkte OV-concessie die rekening houden met de gevolgen van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

Opgave Transitieprogramma

In onze brief van 17 december 2020 hebben wij u gewezen op de inhoudelijke en financiële opgave waarvoor de OV-bedrijven en de MRDH gesteld staan. De lange termijn opgaven en de beoogde rol van het OV daarin blijven ongewijzigd, maar op de korte en de middellange termijn verandert het OV-gebruik als gevolg van 'corona'. Op de korte termijn omdat beperkende maatregelen zorgen voor een daling van het OV-gebruik. Op de middellange termijn omdat reizigers weer hun 'weg in het OV terug moeten vinden' en ook omdat reizigers hun reisgedrag mogelijk deels blijvend veranderen door ervaringen met thuiswerken en online onderwijs.

In de brief van 17 december 2020 hebben wij u gemeld dat de financiële opgave als gevolg van corona ruim 200 miljoen euro kan bedragen voor de periode 2021-2024. Inmiddels zijn de berekeningen geactualiseerd, en is ook een doorkijk gemaakt naar de periode tot 2030. Dit omdat de gevolgen van corona mogelijk ook in de jaren na 2024 blijven doorwerken. Daarnaast hebben we aansluiting gezocht bij een aantal scenario's die landelijk worden gehanteerd. De scenario's verschillen wat betreft verwachtingen qua economisch herstel, gedragsverandering en vraaguitval door veranderingen in het OV-aanbod.

Herstel van het regionale OV



In alle scenario's is dus sprake van een substantiële daling van het aantal reizigers, die ook na 2021 nog een aantal jaren zal voortduren. In alle scenario's wordt echter ook gerekend met een terugkeer naar de oorspronkelijke reizigers aantallen; de snelheid waarmee dit gebeurt, verschilt per scenario echter sterk. En zeker in een sterk verstedelijkte regio als de onze, waar de reizigers aantallen hoog zijn en de impact van corona dus groot, is er erg veel onzekerheid over het tempo van het te verwachten herstel en de gevolgen die dat heeft voor het OV.

Daarbij worden landelijk en regionaal de scenario's 2 ¹ ('optimistische scenario') en 4 ('pessimistische scenario') nader uitgewerkt en financieel doorerekend. Dat levert voor de MRDH de volgende inzichten op:

Financiële effecten MRDH 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
Mogelijke eigen bijdrage MRDH (beschikbare middelen door lagere kosten vanwege achterblijvende groei) ²	50	200
Daarna nog resterende opgave:	329	969

Dit betekent dus dat de financiële opgave waarvoor de MRDH en haar vervoerbedrijven gesteld staan, ‘onder de streep’ kan oplopen tot 969 miljoen euro tot 2030, afhankelijk van de mate van herstel van het reizigersgebruik, en ook afhankelijk van de vraag hoe het Rijk invulling geeft aan de toegezegde verlengde BVOV na 1 oktober 2021. Daarbij is al rekening gehouden met – onder nader te bepalen voorwaarden en fasering - maximale inzet van eigen middelen door de MRDH. Nogmaals: de primaire inzet van MRDH is – met andere DO's en vervoerders – gericht op adequate ondersteuning van het Rijk in de context van de huidige situatie waarin het OV als vitale sector onderdeel is van de crisisaanpak én met het oog op de lange(re) termijn opgaven, juist ook in onze metropoolregio. We lichten dit in de volgende alinea's toe.

Zoals we meldden in onze brief van 17 december 2020 gaan we in het Transitieprogramma OV en corona uit van het voorzichtige basisscenario: scenario 4, met lage reizigers aantallen en alleen de rijkssteun tot 1 juli 2021 waarvan zeker is dat die verleend zal worden. De voorstellen

¹ Gezien de toegenomen impact van corona sinds het ontwikkelen van deze vier scenario's is inmiddels duidelijk dat scenario 1 niet meer haalbaar is; daarom is scenario 2 nu het meest optimistische scenario. De ontwikkeling van het aantal reizigers in Q1 2021 verloopt tot nu toe conform scenario 4.

² Dit betreft de gereserveerde exploitatiemiddelen voor de eerder verwachte groei. Dit conform het standpunt van de bestuurscommissie dat de gereserveerde investeringsmiddelen noodzakelijk zijn om de langetermijnambities te kunnen realiseren. Over de inzet van deze middelen is nog wel besluitvorming benodigd door de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit en door het Algemeen Bestuur van de MRDH.

die worden ontwikkeld ten behoeve van het Transitieprogramma, zullen inzichtelijk maken wat nodig is om deze opgave te realiseren.

Dat we kiezen voor het inzichtelijk maken van het basisscenario betekent niet dat we dus nu ook al kiezen voor het uitvoeren van alle maatregelen die horen bij de financiële opgave van dit basisscenario. De inzet van de MRDH is immers volop gericht op het verhogen van het gevoel van urgentie bij en daarmee het verkrijgen van extra steun van het Rijk. We zien daarvoor inhoudelijke argumenten (het belang van OV in het oplossen van diverse maatschappelijke opgaven zoals verduurzaming, agglomeratiekracht, inclusiviteit, verstedelijking e.d.). Daarnaast heeft het Rijk het OV tijdens deze pandemie als vitale sector benoemd. Een sector die voor corona kerngezond was maar nu te maken heeft met grote tekorten die direct veroorzaakt worden door de pandemie.

Wij zetten dan ook vol in op extra inzet van het Rijk, op inhoud én geld. Zo heeft ook het Rijk een verantwoordelijkheid als het gaat om het succesvol realiseren van spreidingsmaatregelen. Dit laat echter onverlet dat rijkssteun nog dusdanig onzeker is dat wij niet anders kunnen dan ons ook voor te bereiden op een noodscenario waarin MRDH en vervoerders zonder aanvullende rijkssteun de toekomst in moeten. Op 24 maart 2021 stelt de bestuurscommissie Va daarom een pakket vast met de eerste maatregelen en een prioritering van maatregelen wanneer deze de komende periode niet afdoende blijken te zijn. Uitgangspunt is en blijft om alleen maatregelen te treffen die nu zeker nodig zijn en die geen afbreuk doen aan de kracht van het OV-product en de doorgroei en toekomstbestendigheid van het OV-systeem. Daarbij spelen schaalbaarheid en tijdelijkheid een rol.

Afweging voorstellen maatregelenpakket

Vanzelfsprekend doen vervoerbedrijven en decentrale opdrachtgevers voor het openbaar vervoer er alles aan om ervoor te zorgen dat het pessimistische scenario niet uitkomt. De maatregelen die we voorstellen, zijn daarom mede gericht op het zo snel mogelijk terugwinnen van de reizigers (en daarmee het verhogen van de reizigersopbrengsten). Daarnaast zullen de voorstellen mede inzicht verschaffen in welke mate maatregelen mogelijk zijn zonder dat op een onverantwoorde wijze afbreuk wordt gedaan aan de kwaliteit en de maatschappelijke functie van het OV-systeem. Dit inzicht is bovendien behulpzaam in het gesprek tussen regio en Rijk over de (verlenging van de) BVOV of een andere vorm van een aanvullende rijksbijdrage.

De voorstellen die worden ontwikkeld, worden beoordeeld aan de hand van het afwegingskader dat de bestuurscommissie Va in oktober 2020 heeft vastgesteld. Dat betekent:

- Voorstellen dienen zo veel mogelijk in lijn te zijn met de beleidsdoelstellingen van de MRDH, zoals verwoord in onder andere de Strategische Agenda en de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid. Dit betreft onder meer de maatschappelijke doelen van het OV zoals economie, verstedelijking, inclusiviteit en duurzaamheid;
- Voorstellen dienen robuust, wendbaar en weerbaar te zijn; er moet ruimte zijn voor tussentijdse aanpassing/ bijsturing als ontwikkelingen anders gaan dan nu voorzien. Bijvoorbeeld omdat het reisgedrag en reizigersaantallen toch anders blijken te zijn dan vooraf ingeschat;
- De voorstellen worden objectief beoordeeld op de mate waarin deze impact hebben op reizigers: aantallen reizigers, mate van impact per reiziger en de tijdsduur van de maatregel (tijdelijk of permanent?). Bij voorstellen om het voorzieningenniveau te verminderen, heeft het verlagen van frequenties de voorkeur boven het schrappen van lijnen.
- Het totaalpakket moet in balans zijn: het moet een evenwichtig pakket van maatregelen zijn, zowel inhoudelijk als geografisch als wat betreft de doelgroepen van OV-reizigers

waarop de maatregelen impact hebben. Gekeken zal worden naar de toekomstvastheid van maatregelen (bijvoorbeeld ook rekening houdend met verwachte ruimtelijke ontwikkelingen) en het bereikbaar houden van maatschappelijk relevante bestemmingen (ziekenhuizen). Daarnaast moet aandacht worden besteed aan toegankelijkheid en zal er worden gelet op het risico van stapeling van verschillende maatregelen.

Of de mogelijke maatregelen die worden benoemd en geprioriteerd, daadwerkelijk moeten worden genomen, hangt af van de ontwikkelingen wat betreft reizigersaantallen en eventuele aanvullende rijkssteun. De afweging in welke volgorde zo nodig maatregelen worden genomen, wordt door de bestuurscommissie Va gemaakt op basis van de 'viertrap' die beschreven was in het Afwegingskader dat door de Bc Va is vastgesteld op 28 oktober 2020:

- A. Aanpassing van interne bedrijfsvoering van vervoerbedrijven;
- B. Andere wijze van organisatie/samenwerking tussen de vervoerbedrijven en MRDH;

Pas als daarbij alle mogelijke maatregelen zijn genomen, dan:

- C. Maatregelen met een klantimpact;

Pas als daarbij alle mogelijke maatregelen zijn genomen, dan:

- D. Maatregelen met een grote klantimpact.

Eerste tussenresultaten

MRDH en de vervoerders hebben een overkoepelende visie geformuleerd die inhoudelijke richting geeft aan het Transitieprogramma. Het Transitieprogramma moet een bijdrage leveren aan tevreden reizigers, toekomstbestendige OV-bedrijven en gezonde concessies. Deze drie uitgangspunten zijn leidend voor de maatregelen. Met deze visie zetten MRDH en vervoerders een wenkend perspectief neer voor de periode na deze pandemie.

Op basis van de hierboven genoemde opgave en de inhoudelijke visie is de afgelopen periode gewerkt aan het in beeld brengen van mogelijke maatregelen. De thema's zoals die eerder zijn genoemd in de brief van 17 december 2020 zijn uitgewerkt. Het gaat om de volgende thema's:



Daarbij worden de onderwerpen in de ‘tweede schil’ wel benoemd, maar in het kader van het Transitieprogramma niet nader uitgewerkt. Wel is het zo dat maatregelen op dit gebied, waar nodig, een aanvullende bijdrage kunnen leveren aan de opgave van het Transitieprogramma.

Voorstellen voor het Transitieprogramma

Het Transitieprogramma focust op maatregelen die zo veel mogelijk op kortere termijn (in de komende jaren) kunnen worden doorgevoerd. De verschillende ambtelijke werkgroepen met medewerkers van MRDH en vervoerbedrijven hebben inmiddels een groot aantal mogelijke maatregelen geïnventariseerd waarmee, ook in het basisscenario, de opgave kan worden gerealiseerd. Nadrukkelijk merken wij daarbij op dat daarbij (nog) niet is gekeken naar de wenselijkheid en haalbaarheid. De maatregelen zijn hieronder opgenomen.

Uit de inventarisatie komen onder meer de volgende voorstellen:

1. No regret maatregelen (zijn inzetbaar in elk scenario)

Er is een aantal maatregelen benoemd die zonder meer inzetbaar zijn, ongeacht welk scenario zich voor gaat doen. Concreet gaat het om:

- Het voeren van een gezamenlijke marketingcampagne om, als de beperkende coronamaatregelen voorbij zijn, reizigers zo snel mogelijk weer terug te winnen in het openbaar vervoer;
- Het (verder) maken van afspraken met onderwijsinstellingen en grote werkgevers over gewijzigde les- en werktijden, waardoor een gelijkmatiger verdeling van reizen over spits en dal mogelijk wordt (gelijkmatiger verdeling = minder piekinzet = lagere exploitatiekosten);
- Het invoeren van een aantal verduurzamingsmaatregelen die zichzelf terugverdienen.

2. Maatregelen in het kader van de interne bedrijfsvoering van vervoerders

Binnen de eigen organisatie van vervoerbedrijven bestaan mogelijkheden om efficiënter en productiever te werken. Daarnaast bestaan er mogelijkheden om de bedrijven wendbaarder te maken voor de toekomst en wellicht ook om een bijdrage te leveren aan de aanpak van de jeugdwerkloosheid.

3. Maatregelen in het kader van een andere organisatie OV / samenwerking MRDH en vervoerders

In lijn met het afwegingskader zijn er maatregelen benoemd die een bijdrage leveren aan een andere manier van het openbaar vervoer. Concreet gaat het om:

- Een lagere bijdrage van de MRDH aan inpassingskosten van OV projecten: de MRDH betaalt voor het basisniveau kwaliteit openbare ruimte. Gemeenten krijgen ruimte om een hoger kwaliteitsniveau in te kopen;
- Conform de na een zienswijzeprocedure vastgestelde Kadernota OV 2017 vergoeden gemeenten de meerkosten als gevolg van wegomleidingen en buitendienststellingskosten;
- Een vermindering van het budget ‘Kleine Projecten’ MRDH. Dit bedrag wordt ingezet ten behoeve van vermindering maatregelen die een grote klantimpact hebben.

4. Maatregelen met grote klantimpact

Verder zijn er diverse maatregelen benoemd met grote klantimpact en met grote consequenties voor de maatschappelijke functie van het OV. Het betreft maatregelen die toch aan de orde kunnen zijn als de benodigde aanvullende rijkssteun tekort schiet. Dit betreft bijvoorbeeld:

- 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 verdere verhoging van het kilometertarief, afhankelijk van de grootte van de opgave. Zo betekent een verhoging van het kilometertarief van 30% een verhoging van de totale ritprijs van 8 tot 17%, 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 maatregelen, zoals:
 - Verlagen van frequenties (of handhaven van de momenteel al verlaagde 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).

Eigen bijdrage MRDH

Om nog scherpere maatregelen te voorkomen, is ook gekeken naar de mogelijkheden die de MRDH-meerjarenbegroting biedt om een bijdrage te leveren. In de begroting is geld opgenomen om de hogere exploitatiekosten door de eerder verwachte groei van het OV-gebruik op korte en middellange termijn op te kunnen vangen. Nu deze groei zich niet voordoet en we op korte en middellange termijn juist gesteld staan voor een (tijdelijke) terugval van het aantal reizigers, kunnen deze middelen worden ingezet om de gevolgen van corona op te vangen. Aan de bestuurscommissie zal daarom worden voorgesteld om minimaal € 50 miljoen en maximaal € 200 miljoen beschikbaar te stellen aan de vervoerbedrijven om de financiële gevolgen van corona te beperken. Deze bijdrage wordt in tranches en voorwaardelijk beschikbaar gesteld, gekoppeld aan het daadwerkelijk realiseren van bepaalde maatregelen, zoals een toekomstvast inzetmodel sociale veiligheid. Daarnaast zal aan de bestuurscommissie worden voorgesteld om maximaal € 104,2 mln. voor te stellen voor een aantal maatregelen die nodig zijn om de aantrekkelijkheid van het OV-systeem structureel te verbeteren en te versterken en de OV-sector wendbaarder en toekomstvast te maken. Te denken valt daarbij aan de invoering van Nieuwe Betaalwijzen (de bankpas in plaats van de OV-chipkaart als betaalmiddel) en versnellingsmaatregelen. Daarmee kan de transitie worden gemaakt naar een aantrekkelijk, toegankelijk en toekomstvast OV-systeem.

Besluitvorming en vervolgproces

Op 3 februari hebben de 23 wethouders Verkeer en Vervoer van de MRDH de eerste tussenresultaten van het Transitieprogramma met elkaar besproken. Ook zijn de eerste tussenresultaten besproken met de Adviescommissie Va. Mede aan de hand van de reflecties van de wethouders en de leden van de adviescommissies worden de voorstellen de komende weken verder uitgewerkt en waar nodig bijgesteld, zodat op 24 maart formele besluitvorming kan plaatsvinden. Dit zal gebeuren conform het proces dat wij hadden beschreven in de brief van 17 december 2020.

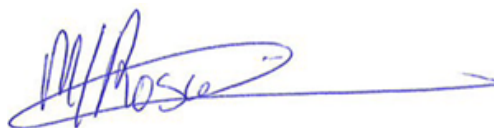
Zoals eerder in deze brief en in de gesprekken in de BcVa, met AcVa en Metrocov besproken en aan de start in het proces meegegeven als uitgangspunt, zal aan de bestuurscommissie worden voorgesteld om een prioritering van de maatregelen vast te stellen. Dat betekent dat nu nog niet daadwerkelijk wordt besloten om alle mogelijke maatregelen uit te voeren, maar wel om nu vast stellen in welke volgorde indien nodig de maatregelen zullen worden uitgevoerd. Of dat daadwerkelijk nodig zal zijn, is zoals geschetst afhankelijk van het herstel van het groei van het OV en van de inzet van het Rijk.

Na besluitvorming op 24 maart 2021 zal op regelmatige basis herijking van het Transitieprogramma plaats vinden. Daarbij kijken we naar hoe de reizigersgroei zich ontwikkelt en verwerken we eventuele financiële bijdragen van het Rijk. Naar aanleiding daarvan wordt bepaald welke aanvullende maatregelen nodig zijn dan wel, bij positieve ontwikkelingen, of maatregelen afgeschaald kunnen worden. Op die manier proberen we zo goed mogelijk in te springen op de actuele situatie en zo te zorgen voor een gezond OV met tevreden reizigers dat optimaal bijdraagt aan het economisch vestigingsklimaat en de leefbaarheid van onze regio in lijn met de regionale groeiagenda.

Namens de bestuurscommissie Vervoersautoriteit MRDH,



I.S. Bal
Portefeuillehouder OV-concessiemanagement



M.J. Rosier
Portefeuillehouder OV-ontwikkeling

Retouradres: Postbus 21012 3001 AA Rotterdam

Leden van de Bestuurscommissie Va

Datum

26 februari 2021

Onderwerp

Conceptdocumenten Regionaal Transitieprogramma OV en Corona

Westersingel 12
Postbus 21012
3001 AA Rotterdam
Telefoon 088 5445 100
E-mail: informatie@mrddh.nl
Internet: www.mrddh.nl
KvK nummer: 62288024

Bankrekeningnummer
NL96 BNGH 0285 1651 43

Contactpersoon

J.C. Wassens

uw kenmerk

ons kenmerk

79412

projectnummer

doorkiesnummer

088 5445

e-mail

j.wassens@mrddh.nl

aantal bijlage(n)

div.

Geachte leden van de BCVa,

De afgelopen maanden is hard gewerkt aan de totstandkoming van het zogeheten Transitieprogramma OV en Corona. Dit met als doel om op 24 maart 2021 een besluit te kunnen nemen over hoe wij als Metropoolregio Rotterdam Den Haag het openbaar vervoer door deze lastige tijden kunnen loodsen. Met deze brief bieden wij u het regionaal Transitieprogramma, de bijbehorende agendapost en achterliggende stukken aan.

De inhoudelijke opgave

Corona heeft een enorme en meerjarige impact op het OV in onze regio. Tegelijkertijd blijven de lange termijn ambities met het OV in onze regio ongewijzigd. Er is een groot aantal maatschappelijke opgaven die op (middel)lange termijn onverminderd blijven spelen en om investeringen vragen. OV speelt daarbij een cruciale rol. Deze opgaven zijn onder meer verwoord in het programma MoVe (Mobiliteit en Verstedelijking) en vormen de basis van de Groeiagenda Zuid-Holland. Het gaat om de volgende opgaven:

- De toename van het aantal inwoners (tot 2040 komen er in de metropoolregio 400.000 mensen bij) en de groei 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 metropoolregio kent een groot onbenut economische potentieel door achterblijvende agglomeratiekracht.

Dit maakt dat onze inzet onverminderd gericht blijft op het faciliteren van de verstedelijking door middel van goed OV. Daarmee bedienen we de reiziger van nu, morgen en overmorgen en dragen we bij aan de gewenste verduurzaming van de samenleving. Dit perspectief moeten we ondanks de coronacrisis goed voor ogen blijven houden.

De financiële opgave

De financiële opgave waarvoor MRDH en haar opbrengstverantwoordelijke vervoerbedrijven gesteld staan door corona is groot en urgent. In het meest gunstige geval bedraagt deze opgave 379 miljoen euro in de periode 2021-2030, waarvan 189 miljoen euro in de periode

2021-2024. In minder optimistische rekenmodellen loopt het tekort zelfs op tot 1.169 miljoen euro in de periode 2021-2030. De uiteindelijke hoogte van de tekorten is afhankelijk van de snelheid van herstel van de OV-reizigersaantallen en van aanvullende rijkssteun. Het transitieprogramma zal – in nauwe samenwerking met het Rijk – een antwoord moeten geven op de voorziene tekorten.

Het is, gezien de grote financiële tekorten in elk scenario, daarom urgent en noodzakelijk nu te handelen. De gezondheid van onze OV-sector is een gedeelde verantwoordelijkheid, van ons, van de vervoerders én van het Rijk. Daarom is het van het grootste belang de lobby richting Rijk blijvend en massief in te zetten én voorbereid te zijn op een scenario waarbij het herstel van reizigers minder snel gaat dan gehoopt en/of aanvullende Rijkssteun niet (geheel) tot stand komt.

Opbouw van het transitieprogramma

Het transitieprogramma is opgebouwd uit een pakket aan maatregelen die op korte termijn ingezet kunnen worden en mogelijke knoppen waar nu niet aan gedraaid wordt, voor het borgen van het lange termijnperspectief onwenselijk zijn, maar die onvermijdelijk ingezet moeten worden als het Rijk onvoldoende verantwoordelijkheid neemt en/of de reizigersopbrengsten achterblijven. Het nu aan de bestuurscommissie voorgestelde pakket van maatregelen die op korte termijn de financiële nood verlichten bestaat uit:

- ‘No regret maatregelen’: marketingacties, spreidingsmaatregelen, duurzaamheidsmaatregelen met positieve business case;
- Diverse maatregelen ten behoeve van de interne bedrijfsvoering bij vervoerders;
- 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;
- Vervoerkundige ingrepen:
 - Doorzetten pakket BCVa-pakket 25 november 2020
 - Verdere vervoerkundige maatregelen;
- Maatregelen wijziging inzetmodel Sociale Veiligheid (ca 10% minder menselijk toezicht).

MRDH en vervoerbedrijven hebben daarnaast onderzocht welke aanvullende maatregelen de komende periode genomen kunnen worden wanneer de reizigersaantallen zich onvoldoende herstellen en /of aanvullende Rijkssteun niet of niet geheel verleend wordt. Dit heeft geleid 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:

- Sociale veiligheid: verdere vermindering van menselijk toezicht op diverse tijden en locaties volgens verschillende varianten
- Tariefsverhoging van maximaal 40 % inclusief invoering kinderkaartje
- Verdere vervoerkundige ingrepen
- Bijdrage van uit IPVa middelen van maximaal 7,5 miljoen euro per jaar tot een maximum van 75 miljoen euro
- Latere instroom ZE-bussen of latere instroom nieuwe trams
- Overige maatregelen (nog niet bekend, mogelijk voortschrijdend inzicht)

Het regionale Transitieprogramma dat nu aan u wordt aangeboden en ter besluitvorming zal voorliggen in de BCVa van 24 maart aanstaande, zal in 2021 driejaarlijks en vanaf 2022 tweejaarlijks worden herijkt. Bij positieve ontwikkelingen kunnen maatregelen versoepeld of losgelaten worden, bij het voltrekken van een negatiever scenario zijn aanvullende maatregelen onvermijdelijk.

Kortheidshalve wordt voor de inhoudelijke toelichting op deze maatregelen verwezen naar de bijgevoegde stukken

Proces de komende weken

Besluitvorming over het regionaal Transitieprogramma OV en Corona staat gepland voor de BCVa van 24 maart 2021. De komende maand zijn er diverse momenten voorzien om u te informeren over de inhoud van het Transitieprogramma en eventuele (technische) vragen te beantwoorden. Het gaat om:

- 3 maart 2021, informatieve sessie voor de leden van de BCVa en het AOVa;
- 4 maart 2021, informatieve sessie voor de leden van de ACVa.

Na deze informatieve sessies zal op 9 maart 2021 het Metrocov het voorstel bespreken en van een advies voorzien, gevolgd door de ACVa op 11 maart 2021.

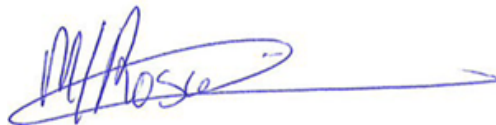
Daarnaast zijn we van harte bereid om u de komende maand te ondersteunen in het contact met uw gemeenteraad. Indien gewenst geven wij graag een toelichting op het Transitieprogramma, zodat u op een constructieve wijze het gesprek kunt voeren met uw Raad en de input van de gemeenteraad op een goede manier in kunt brengen tijdens de bespreking op 24 maart 2021. Mocht u behoefte hebben aan deze ondersteuning neem dan gerust contact met ons op.

Wij denken dat u dat u, op basis van de achterliggende stukken en genoemde informatieve sessies, een goede basis heeft om de komende maand tot een goed beeld en oordeel te komen. Wij benadrukken dat nu handelen nodig is; ten aanzien van de besluitvorming over het regionale Transitieprogramma en in de lobby naar het Rijk. Niets doen betekent dat het forse financiële vraagstuk alleen maar groter wordt. Dat de maatregelen pijnlijk zijn begrijpen wij, maar het is noodzakelijk om met elkaar te komen tot een zorgvuldig besluit voor het OV van nu, morgen en overmorgen.

Met vriendelijke groet,



I.S. Bal
Portefeuillehouder OV-concessiemanagement



M.J. Rosier
Portefeuillehouder OV-ontwikkeling



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:

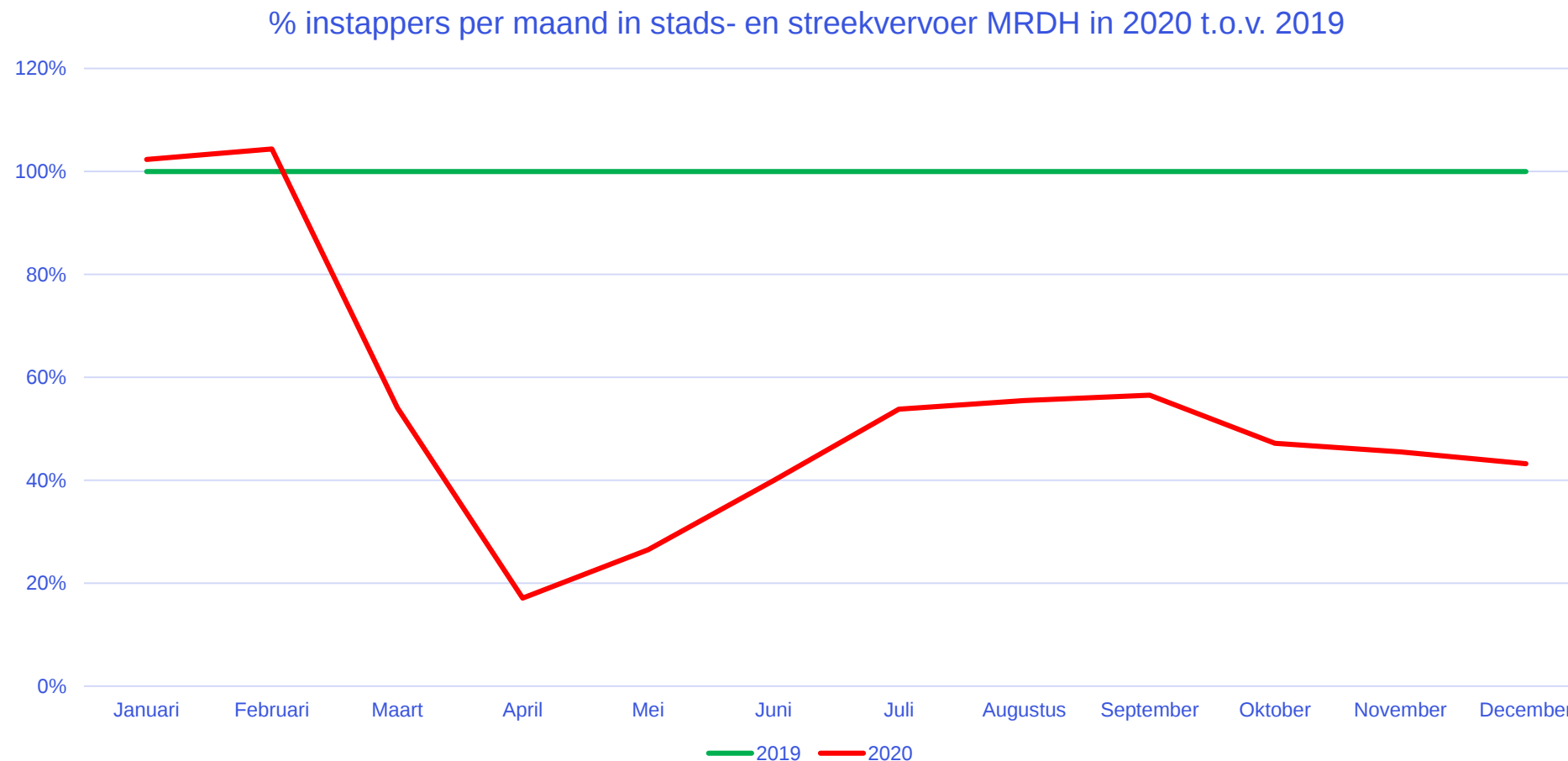


“Voor de periode van 1 juli tot en met 31 december 2021 biedt het kabinet perspectief op een aanvullende verlenging [van de Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer]. Daarbij zal sprake zijn van een versobering.

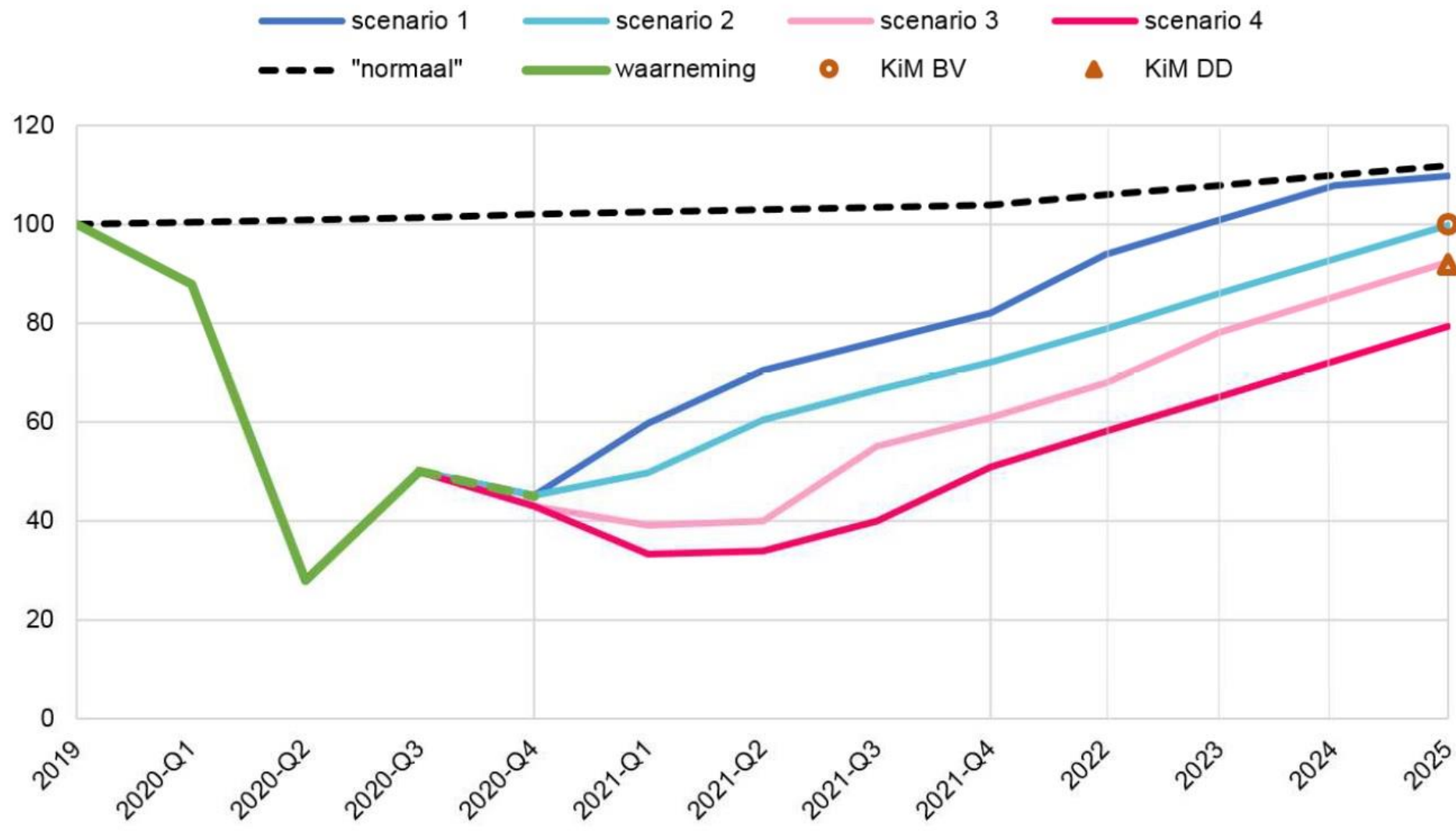
Verlenging geschiedt onder de voorwaarde dat door de sector – (de decentrale) overheden en vervoerders gezamenlijk - uiterlijk 1 april 2021 een transitieplan wordt opgesteld.

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



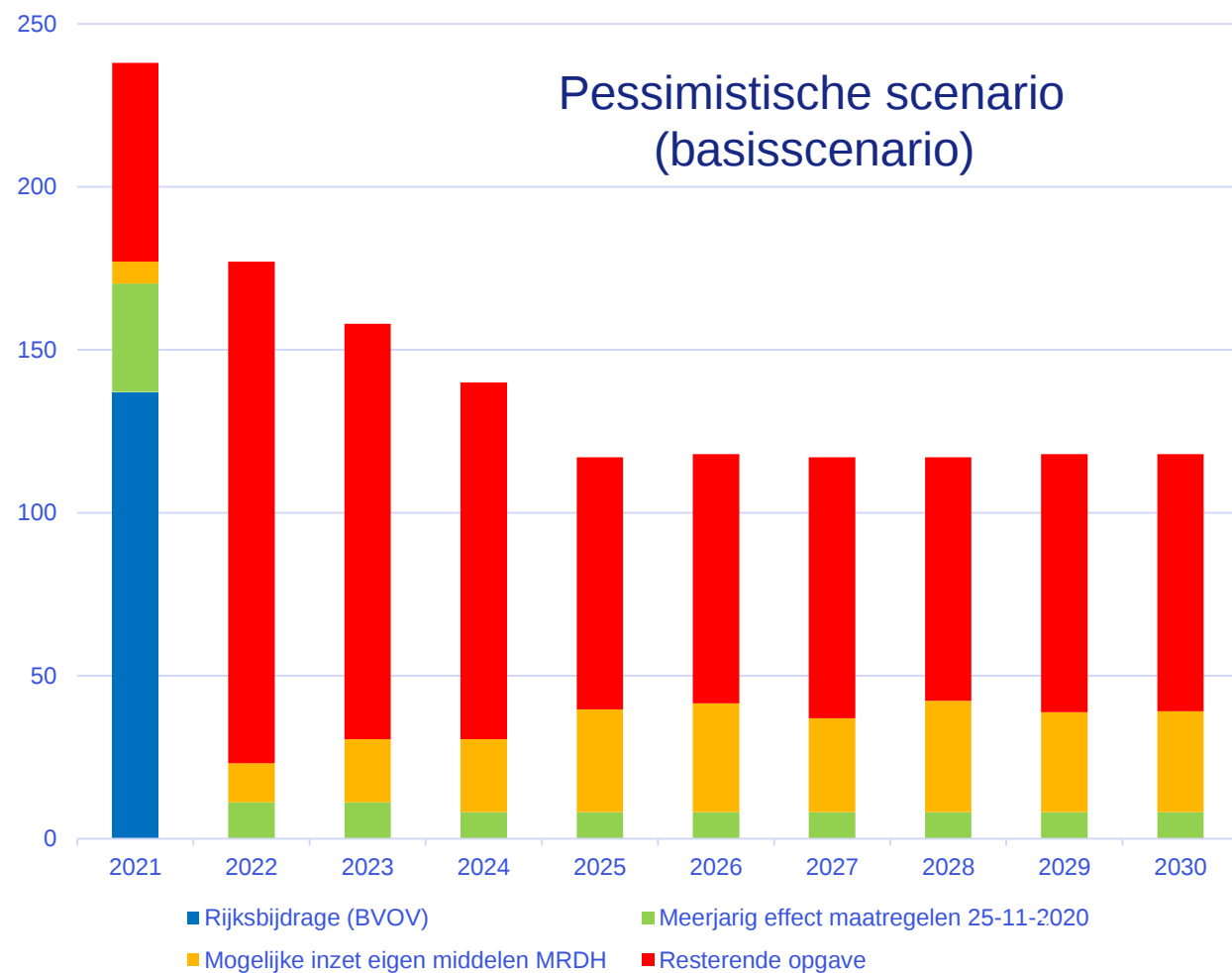
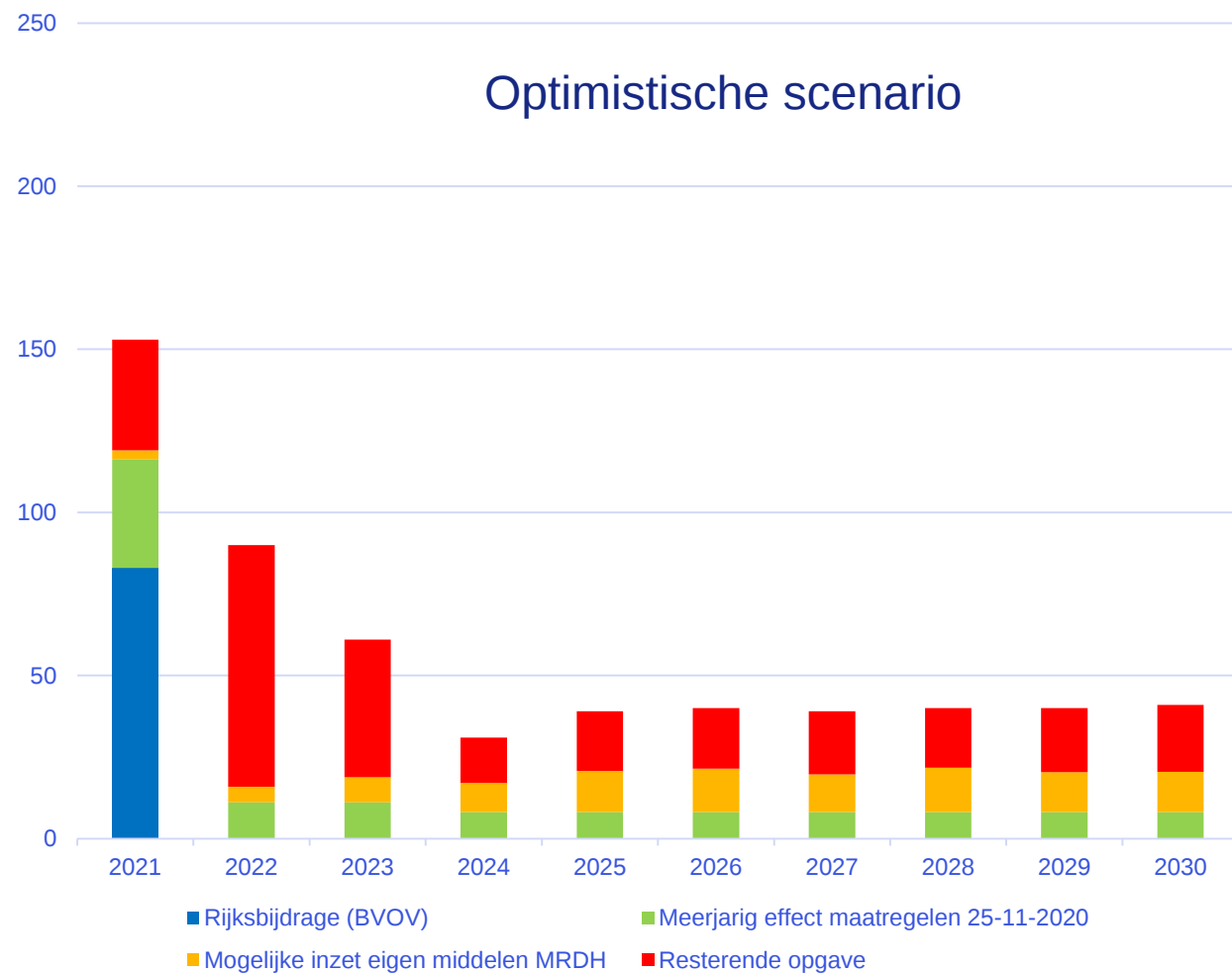
Herstel van het regionale OV





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, W/s

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

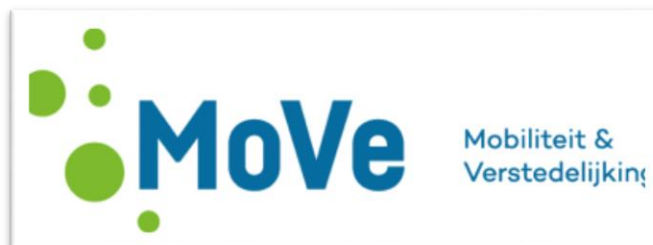
Inhoud:

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





Tevreden
reizigers

Benodigde transitie,
inhoudelijk en
financieel

Toekomst-
bestendigheid
OV-bedrijven

Gezonde
concessies

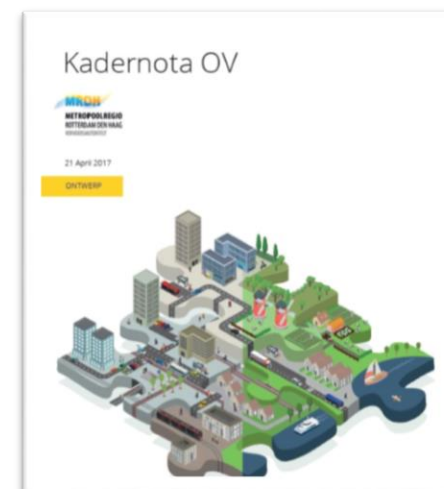
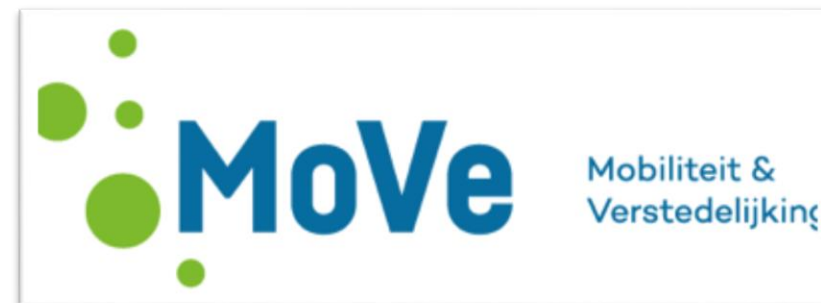
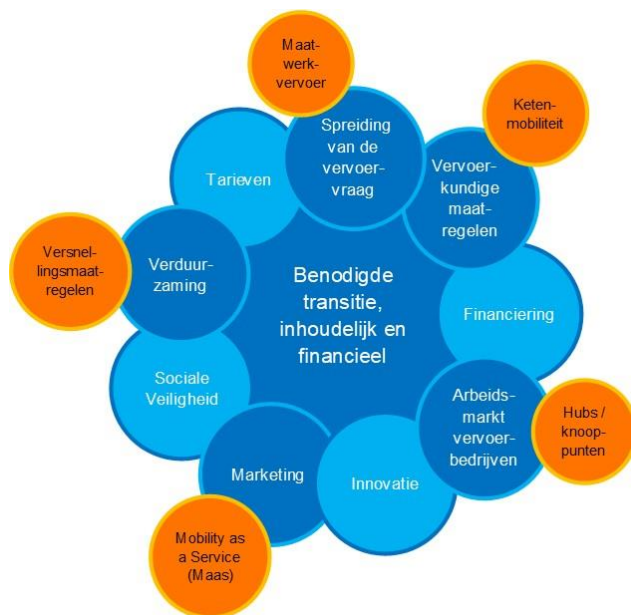
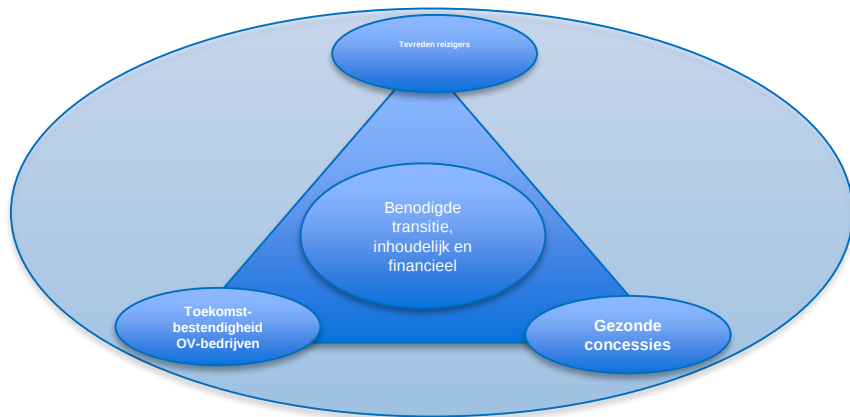
Inhoud:

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

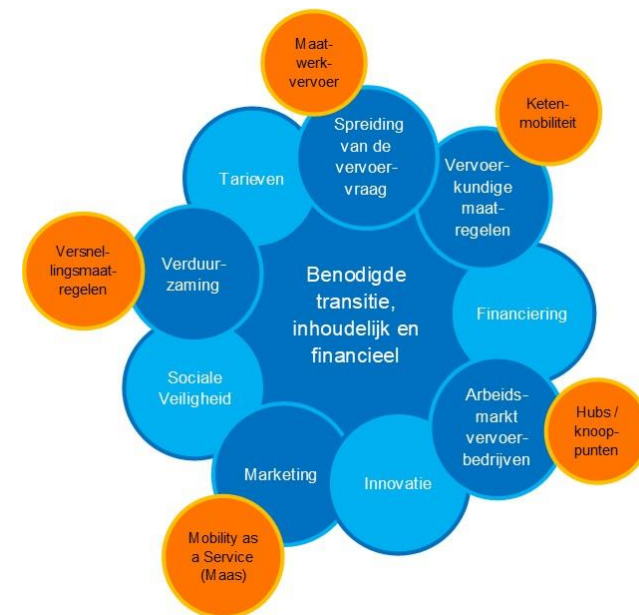
- Per inhoudelijk thema werkgroep van medewerkers MRDH, RET, HTM en EBS
- Inventarisatie van mogelijke maatregelen en verwachte effecten
- Prioritering van maatregelen:

I. 'No regret' maatregelen

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

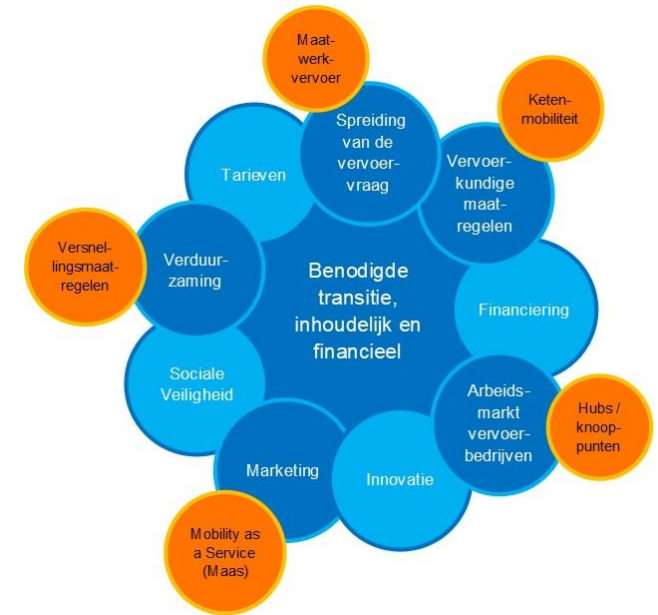
II. Overige maatregelen:

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 Transitieprogramma 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'	50 *	
	Stimuleringsmaatregelen 'toekomstbestendigheid OV-bedrijven'	50 *	
	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 ²⁷⁵		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

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.



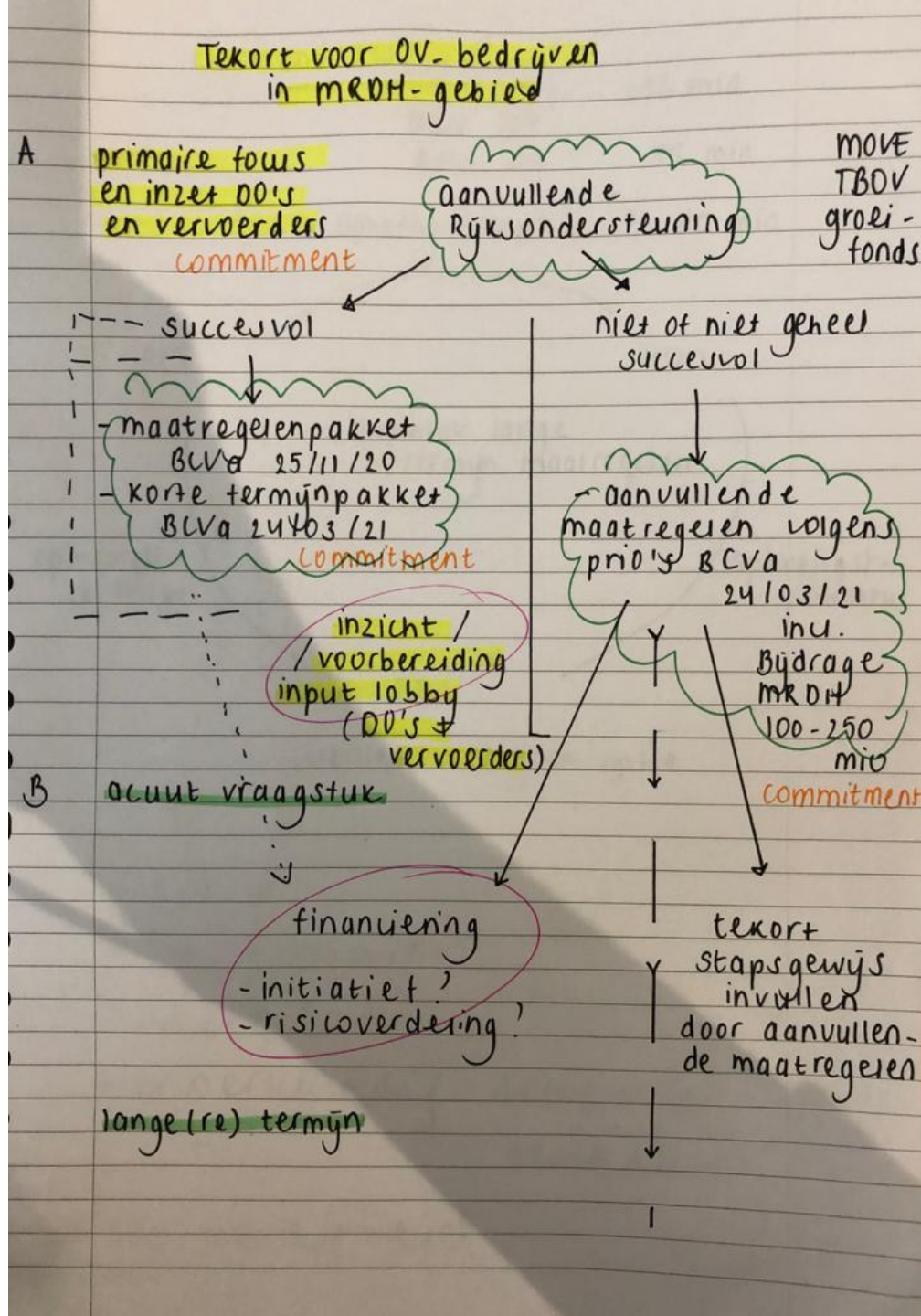
Vervolgproces (na 24 maart 2021)

- Zo snel mogelijk implementatie en uitvoering van nu (24 maart 2021) vast te stellen maatregelen. Vervoerkundige maatregelen per 29 augustus (start winterdienstregeling) 2021.
 - 2021: Driemaandelijke 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 reizigersaantallen 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 reizigersaantallen 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 reizigersaantallen gestabiliseerd is (voldoende zicht op de wijze waarop de reizigersaantallen 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.

Bijlage: Voorstellen vervoerders t.b.v. Transitieprogramma OV MRDH 2021 e.v.

De insteek voor de voorstellen is zowel vanuit het realiseren van een bezuiniging om de afgenomen reizigersopbrengsten te compenseren als vanuit het ontwikkelen van een robuust toekomstvast OV-netwerk.

De vervoerders hebben de ruimte gekregen om, passend bij hun ontwikkelvrijheid en hun inzicht van de OV-markt, vervoerkundige voorstellen in te dienen. Anders dan bij de gebruikelijke vervoerplanprocedure zijn geen inhoudelijke kaders gesteld. In een beperkt aantal gevallen voldoen de voorstellen niet (geheel) aan de eisen uit de kadernota OV en/of de Programma's van Eisen. Gezien de (financiële) urgentie en de noodzakelijke aanpassingen om te komen tot een toekomstvast net, wordt het acceptabel geacht om ook voorstellen buiten eerder, pré-corona, vastgestelde beleidskaders, toe te staan.

De vervoerders hebben met oog voor de besparing, maar ook gelet het aantal betrokken reizigers en mogelijke reisalternatieven voorstellen geformuleerd voor aanpassingen van het vervoeraanbod.

Het moge duidelijk zijn dat de maatregelen zowel bestuurlijk als voor de reizigers impact hebben, maar het merendeel van de maatregelen voldoet aan de bestuurlijk vastgestelde Kadernota OV en de Programma van Eisen voor de Concessies (zie kolom "Past binnen PvE/Kadernota OV").

De voorgestelde maatregelen geven de verschillen ten opzichte van de dienstregeling die vanaf 3 januari 2021 gereden wordt.

A. Voorstellen HTM

Type	Omschrijving	Betrokken reizigers per dag	Alternatief voor reizigers / aandachtspunten	Past binnen PvE / Kadernota
A	Spreadingsdienstregeling voor Rail en Bus, zoals de variant die gereden wordt sinds januari 2021. Zie <i>Frequentietabellen DIRK-neutrale spreadingsdienstregelingen</i> in de achterin bijgevoegde tabellen.		Frequenties tram 15, 17 en 19 op sommige delen van de dag voldoen niet aan Kadernota OV.	Nee, maar is conform de besluitvorming in november 2020.
A	Samenvoegen weinig gebruikte halten Rail, in totaal 18 halten, waarbij de	Analyse met effect per halte is apart in beeld gebracht	OV wordt voor veel reizigers aantrekkelijker. Voor de meeste halten zijn	Ja

Type	Omschrijving	Betrokken reizigers per dag	Alternatief voor reizigers / aandachtspunten	Past binnen PvE / Kadernota
	gemiddelde snelheid stijgt met ongeveer 0,4 km/uur. Tram 9 halte Riouwstraat Tram 6 halte Aegonplein Tram 12 halte Copernicusplein Tram 12 halte Fahrenheitstraat Tram 16 halte Frankenslag Tram 16 halte Statenplein Tram 16 halte Alberdingk Thijmstraat Tram 16 halte Van Geysterenweg Tram 2 halte Nieuwendamlaan Tram 2 halte Fahrenheitstraat Tram 2 halte Stuyvesantstraat Tram 1 halte Vlietbrug Tram 1 halte Ary van der Spuyweg Tram 3 halte Heliotrooplaan Tram 11 halte Boreelstraat Tram 11 halte Doornstraat Tram 15 halte Broekpolder Tram 17 halte Treubstraat		er alternatieve halten in de nabije omgeving (voor reizigers binnen 500 meter te bereiken vanaf hun vertrekpunt).	
B	Bezuinigen frequenties Rail t.o.v. Spreidingsdienstregeling, passend binnen Kadernota OV. Zie <i>Frequentietabellen voorstellen Rail categorie B</i> in achterin bijgevoegde tabellen. (De beoogde invoeringsdatum van deze maatregelen is jaardienstregeling 2022. Een definitief besluit wordt voorgelegd bij de eerste	Derving is verwerkt in besparing	Derving component is relatief groot, omdat door verplichtingen in Kadernota OV hoofdzakelijk op drukke momenten gesneden kan worden.	Ja

Type	Omschrijving	Betrokken reizigers per dag	Alternatief voor reizigers / aandachtspunten	Past binnen PvE / Kader-nota
	driemaandelijke herijking van het Transitieprogramma)			
B	Bezuinigen frequenties Bus t.o.v. Spreidingsdienstregeling, passend binnen PvE. Zie <i>Frequentietabellen voorstellen Bus categorie B</i> in achterin bijgevoegde tabellen. (De beoogde invoeringsdatum van deze maatregelen is jaardienstregeling 2022. Een definitief besluit wordt voorgelegd bij de eerste driemaandelijke herijking van het Transitieprogramma)	Derving is verwerkt in besparing		Ja

B. Voorstellen EBS Haaglanden-Streek

Type	Omschrijving	Betrokken reizigers ¹ per dag (pré-corona)	Alternatief voor reizigers / aandachtspunten	Past binnen PvE / Kader-nota
A	Strekken van lijn 30 in Rijswijk Plaspoelpolder; opheffen van haltes Patentlaan en De Bruyn Kopsstraat.	150	Tram 17 op halte Patentlaan of bus 30 Verrijn Stuartlaan	Ja
A	Strekken van lijn 32 over de N223 in De Lier. De lijn krijgt dan twee nieuwe haltes aan de N223 bij de rotondes met de Sportlaan en de De Ruijterstraat. (Ingangsdatum zo snel mogelijk na 1 juli 2021 afhankelijk van aanpassing infrastructuur)	500	De twee nieuwe haltes aan de N223. Loopafstanden kunnen flink toenemen.	Ja
A	Opheffen lijn 50; <i>Het streven is om op termijn van lijn 30 tussen Zoetermeer en Rijswijk een robuuste basislijn te maken met een frequentie van minimaal 4x per uur overdag.</i>	250	Lijn 30 tussen Zoetermeer en Rijswijk	Ja
A	Samenvoegen lijn 61 en lijn 51 (tussen Delft en Rijswijk) tot een nieuwe stadslijn tussen Delft en Rijswijk. Frequentie zal in het begin op 2x per uur liggen. Streven is om dit te verhogen naar 4x per uur. (Ingangsdatum zo snel mogelijk na 1 juli 2021 afhankelijk van aanpassing infrastructuur)	...	Nieuwe routevoering ligt nog niet vast en daarmee is het ook niet zeker welke haltes precies gaan vervallen.	?

¹ Hier wordt met name gefocust op reizigers waarvoor verbindingen wegvallen, niet zo zeer waarvoor de frequentie afneemt

Type	Omschrijving	Betrokken reizigers ¹ per dag (pré-corona)	Alternatief voor reizigers / aandachtspunten	Past binnen PvE / Kader-nota
A	Lijn 53 opheffen en haltes Lange Kleiweg toevoegen aan Delfthopper (Ingangsdatum zo snel mogelijk na 1 juli 2021)	83	Delfthopper voor haltes op Lange Kleiweg en lijn 61 of trein voor reizigers tussen Delft en Rijswijk	Ja
B	Frequentie lijn 31 in de spits verhogen naar 6x per uur tussen 's-Gravenzande en Den Haag als het huidige aanbod van 3x per uur niet meer voldoet	n.v.t.	n.v.t.	Ja
B	Frequentie lijn 33 (Delft – Maassluis) verlagen van 2x naar 1x per uur, als het aanbod langere tijd laag blijft	n.v.t.	n.v.t.	Ja
B	Frequentie lijn 34 (Monster – Maassluis) verlagen van 2x naar 1x per uur	n.v.t.	n.v.t.	Nee, tussen Naaldwijk en Monster
B	Frequentie verhogen nieuwe lijn 61 Delft-Rijswijk van 2x naar 4x per uur op werkdagen overdag	n.v.t.	n.v.t.	Ja
B	Lijn 144 opheffen	n.v.t.	Avondbediening Duinrell	Ja
B	Frequentie lijn 455 (Delft – Zoetermeer) verhogen in de spits van 4x naar 6x per uur (buiten de vakantie), streeffrequentie R-net	n.v.t.	n.v.t.	Ja
B	Frequentie lijn 456 (Schiedam – Den Haag) verhogen in de spits van 4x naar 6x per uur (buiten de vakantie), streeffrequentie R-net	n.v.t.	n.v.t.	Ja

C. Voorstellen EBS Voorne, Putten en Rozenburg

Type	Omschrijving	Betrokken reizigers ² per dag (pré-corona)	Alternatief voor reizigers / aandachtspunten	Past binnen PvE / Kader-nota
A	Versneld keren in Zuidland voor korte ritten	n.v.t.	n.v.t.	Ja
A	Betrouwbaarheid Calandbrug verbeteren of een snelweghalte realiseren bij Rozenburg voor verbinding naar Schiedam na opening blankenburgverbinding.	n.v.t.	Effecten op korte termijn maar vooral op lange termijn.	Ja
B	Bandbreedte Frequenties lijn 403 (Rockanje – Spijkenisse) Spits: 6-8 x/uur Dal: 4-6 x/uur Spits (vakantie): 4-6 x/uur Dal (vakantie): 4 x/uur Zaterdag: 2-4 x/uur Zondag: 2-4 x/uur Avond (elke dag): 2 x/uur	n.v.t.	n.v.t.	Ja
B	Bandbreedte Frequenties lijn 404 (Rockanje – Spijkenisse) (Incl. lijn 104) Spits: 6-10 x/uur Dal: 4-6 x/uur Spits (vakantie): 6 x/uur Dal (vakantie): 4-6 x/uur Zaterdag: 2-4 x/uur Zondag: 2-4 x/uur Avond (elke dag): 2-4 x/uur	n.v.t.	n.v.t.	Ja

² Hier wordt met name gefocust op reizigers waarvoor verbindingen wegvallen, niet zo zeer waarvoor de frequentie afneemt

B	Bandbreedte frequenties lijn 403/404 traject Brielle – Oostvoorne – Rockanje – Hellevoetsluis Spits: 2-4 x/uur Dal: 2 x/uur Spits (vakantie): 2 x/uur Dal (vakantie): 2 x/uur Zaterdag: 2 x/uur Zondag: 2 x/uur Avond (elke dag): 1-2 x/uur (in het geval van 1 keer per uur krijgen Rockanje en Oostvoorne via beide kanten 1 rit per uur zodat er netto 2 ritten per uur zijn. Mogelijk niet helemaal goed over het uur verdeeld.	n.v.t.	n.v.t.	Ja
B	Bandbreedte Frequenties lijn 84 (Spijkenisse Centrum – Maaswijk) Spits: 6-10 x/uur Dal: 4-6 x/uur Spits (vakantie): 4-6 x/uur Dal (vakantie): 4 x/uur Zaterdag: 2-4 x/uur Zondag: 2 x/uur Avond (elke dag): 2 x/uur	n.v.t.	n.v.t.	Ja
B	Bandbreedte Frequenties lijn 87 (Spijkenisse Halfweg – De Gaard) Spits: 4 x/uur Dal: 4 x/uur Spits (vakantie): 2-4 x/uur Dal (vakantie): 2-4 x/uur Zaterdag: 2-4 x/uur Zondag: 2 x/uur Avond (elke dag): 2 x/uur	n.v.t.	n.v.t.	Ja

B	Bandbreedte Frequenties lijn 105 (Hellevoetsluis – Rozenburg – Spijkenisse) (Spijkenisse - Rozenburg) Spits: 4 x/uur Dal: 4 x/uur Spits (vakantie): 2-4 x/uur Dal (vakantie): 2-4 x/uur Zaterdag: 2 x/uur Zondag: 2 x/uur Avond (elke dag): 2 x/uur	n.v.t.	n.v.t.	Ja
B	Bandbreedte Frequenties lijn 105/106 (Rozenburg – Brielle – Hellevoetsluis - Zuidland) Spits: 2 x/uur Dal: 2 x/uur Spits (vakantie): 1-2 x/uur Dal (vakantie): 1-2 x/uur Zaterdag: 0 x/uur Zondag: 0 x/uur Avond (elke dag): 0 x/uur	n.v.t.	n.v.t.	Ja

D. Voorstellen RET

Metro

Type	Omschrijving	Betrokken reizigers per dag (pré-corona)	Alternatief voor reizigers / aandachtspunten	Past binnen PvE / Kader-nota
	Verlengen '3 januari dienstregeling'			
A	Lijn B • Werkdagen: 1e rit vanaf Hoek van Holland gaat vertrekken om 5:45 ipv 5:15 (vanaf de overige stations op HL blijft gelijk). Heeft gevolgen voor ca. 3 reizigers • Zondag t/m donderdag: de laatste rit vanaf Schiedam naar Hoek van Holland gaat vertrekken om 0:18. De ritten vertrek Schiedam om 0:03 en 0:33 komen te vervallen. De laatste rit op zo t/m do vanaf Hoek van Holland naar Schiedam gaat vertrekken om 0:48. De ritten vertrek Hoek van Holland om 0:33 en 1:03 vervallen. Voor 42 reizigers betekent dit dat ze een kwartier eerder moeten reizen. • Vrijdag en zaterdag: de laatste ritten vanaf Schiedam naar Hoek van Holland gaan vertrekken om 0:18 en 0:48. De ritten van 0:03 en 0:33 vervallen. De laatste ritten vanaf Hoek van Holland ri			Ja

Type	Omschrijving	Betrokken reizigers per dag (pré-corona)	Alternatief voor reizigers / aandachtspunten	Past binnen PvE / Kader-nota
	Schiedam gaan vertrekken om 0:48 en 1:18 uur. De ritten van 0:33 en 1:03 vervallen. Reizigers kunnen hierdoor in het weekend een kwartier later reizen op de Hoekse Lijn.			
A	Lijn E zondag t/m donderdag: de laatste rit vanaf Leidschenveen richting Rotterdam gaat vertrekken om 0:37. De rit van 0:51 uur tot Rotterdam Centraal komt te vervallen. Gem 0,4 reizigers moeten hierdoor een kwartier eerder vertrekken.			
A	Inkorten Ommoord pendel tot Alexander (daardoor lagere frequentie tussen Kralingse Zoom en Alexander)	ca 2.000 reizigers		
B	De spitsverdichtingen gaan weer rijden zodra dat nodig is. Naar verwachting is dat allereerst het geval bij Centraal – Pijnacker Zuid			Ja

Tram

Type	Omschrijving	Betrokken reizigers per dag (pré-corona)	Alternatief voor reizigers / aandachtspunten	Past binnen PvE / Kader-nota
	Verlengen '3 januari dienstregeling'		Een 20-minutenfrequentie op werkdagen overdag tussen Bachplein en Woudhoek / Holy (eis R-net kadernota: kwartierdienst)	
A	Lijn 7 in de avonduren en zondagochtend ingekort tot Centraal – Burgemeester Oudlaan (bediening tussen Centraal en Willemsplein vervalt, betreft ca. 250 reizigers)		(gedeeltelijk) vervallen van traject lijn 7 naar Willemsplein (traject maakt deel uit van R-net in de kadernota, bediening minimaal 4/uur overdag, 3/uur avond/zaterdag/zondag)	
	Aanvullend voor de zomervakantiedienstregeling (2021 e.v.) - Lijn 4, 7 en 8 op zaterdag elke 20 minuten rijden i.p.v. elke 15 minuten - Lijn 20 wordt geschrapt - Lijn 23 wordt op zaterdag en zondag ingekort tot Beverwaard – Rotterdam Centraal.			
B	Frequentie lijn 20 op werkdagen van 8 naar 4 per uur			

Bus

Type	Omschrijving	Betrokken reizigers per dag (pré-corona)	Alternatief voor reizigers / aandachtspunten	Past binnen PvE / Kader-nota
	Verlengen '3 januari dienstregeling', uitgezonder het terugdraaien van een aantal frequentieverlagingen (zie tabel <i>Onderstaande busmaatregelen uit het '3 januari pakket' worden NIET verlengd</i>)			
A	31 Vervalt zondag (i.p.v. 1/uur) (Alexander via Oostgaarde)	280		nee
A	35 Vervalt avond en zo ochtend (Alexander - Melanchtonweg)	130		nee
A	37 Vervalt op zaterdag (Alexander – Capelsebrug)	290		ja
A	37 Vervalt op werkdagen	610		ja
A	38 Avond en zondagochtend traject Rotterdam Centraal – Crooswijk vervalt	100		nee
A	47 Vervalt zaterdag (Station Blaak - Noordereiland)	320		ja
A	47 Vervalt werkdagen	430		ja
A	51 Vervalt zaterdag (Stations Schiedam Centrum – Woudhoek)	170		ja
A	54 Vervalt avond (Schiedam Centrum - De Gorzen)	90		nee
A	63 Route inkorten tot IJssel Zalmplaat (Hoogvliet via Zalmplaat en Binnenban)	500		ja
A	79 Vervalt zaterdag (Poortugaal via Delta Psychiatrisch Centrum)	70		ja
A	79 Vervalt zondag	60		ja

A	83 Vervalt avond en zaterdag- en zondagochtend (Kralingse Zoom – Keizerswaard)	100		nee
A	121 Vervalt (Hof van Spaland – Woudhoek)	60		ja
A	143 Spitslijn Zuidplein – Geerlaan	-		nee
A	144 Route in Drievliet door de lus in een richting (Zuidplein – Ridderkerk)	-		ja
A	144 Tussen Slikkerveer en Drievliet van 4 á 6 naar 2/uur	-		ja
A	144 's Avonds en op zondag ingekort tot Koningsplein	-		ja
A	146 Route in Drievliet door de lus in één richting (Zuidplein – Ridderkerk)	-		ja
A	173 Als versnellingsmaatregel op deze R-net-lijn komt de halte Hoekeindsebrug te vervallen.	10		ja
A	188 Vervalt geheel (Station Barendrecht via Waterschap)	40		ja
A	245 Route in Drievliet via de Vlietlaan (Kralingse Zoom – Ridderkerk)	-		ja
A	245 Route heen en terug via Burg. De Zeeuwstraat i.p.v. Rotterdamseweg	-		ja
A	245 Verlengd naar Dordrecht (spits halfuur, dal uur, niet zaterdag)	-		ja
A	290 Optioneel route door Donkersloot nader bekijken (spitslijn Zuidplein – Ridderhaven)	-		ja
A	526 Vervalt geheel (StopenGo Maassluis)	10		ja
A	557 Vervalt geheel (StopenGo Vlaardingen)	20		ja
A	574 Vervalt geheel (StopenGo Lansingerland)	20		ja
B	32 Zaterdag van 6 (Overschie - station Zuid) naar 4/uur	2.360		ja
B	35 Dal van 3 naar 2/uur	930		nee
B	38 Dal van 6 naar 4/uur (Crooswijk 2/uur)	1.690		nee

B	51 Werkdag van 2 naar 1/uur	730		ja
B	61/62 Frequentie ochtendspits van 4 naar 3/uur (Hoogvliet metro - resp. Oudelande en Westpunt)	-		ja
B	76 Werkdag van 6 naar 5/uur (Zuidplein – Keizerswaard)	4.730		ja
B	126 Daluren van 2 naar 1/uur op traject Vlaardingen Oost – Maassluis (Schiedam Centrum – Maassluis West)	480		nee

Onderstaande busmaatregelen uit het ‘3 januari pakket’ worden NIET verlengd.

Type	Maatregel
	30 Frequentie zaterdag weer verhoogd 3 naar 4/uur
	35 Frequentie zondag weer verhoogd van 1 naar 2/uur
	36 Frequentie zaterdag weer verhoogd van 3 naar 4/uur
	53 Frequentie ochtendspits weer verhoogd van 2 naar 3/uur
	54 Frequentie ochtendspits weer verhoogd van 2 naar 3/uur
	66 Frequentie middagspits weer verhoogd van 6 naar 8/uur
	97 Frequentie middagspits weer verhoogd van 4 naar 6/uur
	140 Frequentie ochtendspits weer verhoogd van 2 naar 4/uur (va Rijnsingel)
	144 Frequentie spitsrichting weer verhoogd van 4 naar 6/uur
	146 Frequentie spitsrichting weer verhoogd van 4 naar 6/uur
	BOB bussen gaan weer rijden (bij herstel uitgaansverkeer)
	245 Frequentie spitsrichting weer verhoogd van 3 naar 4/uur

Bijgevoegde figuren: Frequentietabellen HTM

[illegible][illegible]

[illegible][illegible][illegible][illegible][illegible]

	Categorie B 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	

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 structurelere 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

Tijdslijn en gezamenlijk perspectief:



maatschappelijke opgaven:

verduurzaming, verduurzaming mobiliteit,

verstedelijking, agglomeratiekracht

regionale beleidsopgaven

Toekomstbeeld OV

MIRT-MOVE, Groeifonds

.....



pre-corona:

- hoge klantwaardering
- reizigersgroei
- verhoogde efficiency
- verduurzaming sector



corona:

- reizigersaantallen dalen sterk
35 % normaal
- vitale sector
- DO's, vervoerders en Rijk zetten
aanvullende middelen in
Rijk: BVOV (93/95% kosten)
DO's: subsidies op 100%
Vervoerders: verlies (5/7%)



post-corona:

*vasthouden kwaliteit
pre-corona
groot financieel
vraagstuk
≠ vasthouden aan
maatschappelijke
opgaven nu en
toekomst*



toekomstbestendig: (blijvend) bijdragen aan maatschappelijke opgaven en doelen

wendbaar: beter in staat te reageren op gewijzigde omstandigheden

flexibel: meebewegen met veranderende maatschappelijke vraag

Oplossingsrichtingen en effecten:

Maatregelen	Toelichting en verwacht effect	Landelijke afspraken nodig?
Spreiding *	Door middel van landelijke spreidingsafspraken wordt beter ingespeeld op de veranderde vraag en worden bezuinigingen gerealiseerd op de inzet van voertuigen en personeel	Ja , zonder landelijke afspraken wordt het ingewikkeld om als afzonderlijke DO afspraken te maken met bedrijven en onderwijsinstellingen
Arbeidsmarkt *	Door een transitie van de arbeidsmarkt wordt de wendbaarheid en productiviteit van het personeel vergroot, dit leidt tot een besparing op de personeelskosten	Ja , voor het aanpassen van de CAO voor het streekvervoer dienen onderhandelingen met alle vervoerders plaats te vinden. Vervoerders kunnen dit dus alleen op landelijk niveau aanpakken. Voor stadsvervoer ligt dit anders, maar landelijke afspraken zijn nodig om ook de stadsvervoerders in beweging te krijgen
Materieel	Door op een andere manier om te gaan met de aanschaf van en het beheer en onderhoud van assets kunnen kostenbesparingen gerealiseerd worden. Wanneer het tekort de komende jaren deze impact heeft, is er geen ruimte voor investeringen in nieuw, schoner materieel en is doorrijden met bestaande fossiele brandstoffen benodigd. De bijdrage aan het Klimaatakkoord vanuit de OV-sector is daarmee onmogelijk.	Nee , hiervoor zijn geen landelijke afspraken nodig Ja
Maatregelen die zonder meer nodig zijn als er geen afspraken worden gemaakt op landelijk niveau (financieel en inhoudelijk)		
Vervoerkundige maatregelen / dienstregeling	Als er onvoldoende financiële en inhoudelijke steun van het Rijk komt zijn verregaande vervoerkundige maatregelen nodig om het OV overeind te houden. Het gaat dan om het schrappen van lijnen, verder verlagen van frequenties en daarmee uithollen van de kwaliteit van het OV	Nee
Sociale veiligheid	Als er onvoldoende financiële en inhoudelijke steun van het Rijk komt zijn aanvullende maatregelen nodig ten aanzien van sociale veiligheid. Zie presentatie voor de voorstellen.	Nee
Tarifiering	Als er onvoldoende financiële en inhoudelijke steun van het Rijk is verhoging van de tarieven een instrument waarmee extra opbrengsten gegenereerd kunnen worden. Tegelijkertijd vormt dit een bedreiging voor de aantrekkelijkheid van het OV.	Nee



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Wanneer het Rijk geen bijdrage levert, inhoudelijk en/of financieel, aan spreiding en arbeidsmarkt de decentrale overheden en vervoerders sterk beperkt worden in de mogelijkheden financiële maatregelen te treffen. De impact van het tekort zal dan primair moeten worden opgelost op straat, daarmee met direct en groot effect voor de reiziger, van nu en in de toekomst.

Q&A behorende bij agendapost BcVa Transitieprogramma OV en Corona

1. Opgave

Vraag	Antwoord
Waarom worden er zoveel maatregelen voorgesteld als we er van uit gaan dat de reizigers wel weer terug gaan komen?	Het klopt dat we de huidige crisis zien als een tijdelijke dip in de reizigersgroei die we zagen. Tegelijkertijd zien we ook dat die dip een grote financiële impact heeft. Daarom zullen we maatregelen moeten nemen om deze impact (die meerjarig is) te overbruggen. Daarnaast willen we de crisis aangrijpen om het OV waar mogelijk te versterken.
In de visie geven jullie aan dat het reizigersgedrag gaat veranderen en erg onzeker is. Hoe verstandig is het dan om nog te investeren in infrastructuur?	Zelfs als het reizigersgedrag dusdanig verandert dat de druk op het OV, zoals we deze voor de huidige coronapandemie kenden, afneemt zal deze afname in onze regio teniet worden gedaan door de toename van het aantal reizigers als gevolg van verstedelijking in onze regio. Daarom blijft het verstandig om te investeren in infrastructuur. Wel zullen wij een gevoeligheidsanalyse uitvoeren op onze projecten.
Hoe zijn de scenario's waar mee gewerkt wordt tot stand gekomen?	De gekozen scenario's zijn ontwikkeld door Transdev en worden inmiddels door alle DO's gebruikt om transitieplannen te maken. Transdev heeft de scenario's gebaseerd op diverse bronnen, waaronder het Kennisinstituut voor Mobiliteit. Zoals bij alle scenario's geldt ook hier dat ze een grote mate van onvoorspelbaarheid kennen. Hoe een en ander in de praktijk uit zal pakken is nog erg ongewis. Daarom wordt voorgesteld het Transitieprogramma in 2021 driemaal en in 2022 en verder te herijken en waar nodig bij te sturen.
Zorgen jullie voor voldoende afstemming met de provincie Zuid-Holland?	Met de provincie vindt regulier overleg plaats over hun aanpak van het transitieprogramma. Het gaat daarbij voornamelijk om afstemming qua aanpak en vervoerkundige maatregelen. Deze afstemming loopt goed, de aanpak van de provincie en de MRDH sluiten op elkaar aan.
Hoe is de financiële opgave zoals die in het programma is opgenomen opgebouwd?	Doorgerekend is de financiële impact van de lagere reizigers aantallen in de periode 2021-2030, dus de vermindering van de reizigersopbrengsten als gevolg van corona. Dit is gebeurd aan de hand van een paar landelijk gehanteerde scenario's. Daarbij is gekeken naar een optimistisch scenario (snel reizigersherstel) en een pessimistisch scenario (langzaam reizigersherstel). Voor het basisscenario, het meest pessimistische scenario, is er in de periode 2021-2030 sprake van een tekort van 1169 miljoen euro. In het meest positieve scenario resteert een tekort van 379 miljoen euro voor diezelfde periode. Dat betekent dat er in de periode 2021-2024 ten minste sprake zal zijn van een tekort van 189 miljoen euro.

2. Lobby

Vraag	Antwoord
Is het wel verstandig om het hele pakket voor het basisscenario (worst case) op dit moment vast te stellen, gezien de onderhandelingen met het Rijk maar ook met oog op het vervolgproces wat betreft bestuurlijke besluitvorming (herijking door BcVa, geen zienswijzen op vervoerkundige of tariefbesluiten ook al worden die veel later geactiveerd)?	Om de volgende redenen is wenselijk om uit te gaan van dat donkere, zwarte scenario: 1) inzicht voor onszelf, 2) argumentatie richting Rijk om de noodzaak van rijkssteun te onderbouwen en 3) zo nodig (stapsgewijze) effectuering. Om eventuele zorgen weg te nemen wordt het betreffende gedeelte van de agendapost (de doorkijk naar 'worst case') geheim verklaard. Dus openbaar: rijkssteun, visie, kortetermijnmaatregelen, geheim: verder gaande aanvullende maatregelen.
Hoe wordt invulling gegeven aan het versterken van de lobby richting het Rijk?	Onze lobby is op ambtelijk niveau al vrij sterk door onze positie in het DOVA en de rechtstreekse betrokkenheid bij de totstandkoming van het Landelijk Transitieprogramma door deelname in zowel de SG Transitieprogramma als WG Financiën. Daarnaast is er de afgelopen periode ook op bestuurlijk niveau invulling gegeven aan de lobby en heeft de voorzitter van de BCVa zitting in het Nationaal OV-Beraad. Op basis van het regionale transitieprogramma kunnen we onze lobby nog sterker richten.
Hoe kansrijk is de lobby bij het Rijk?	Het is lastig om een inschatting te geven van de kansrijkheid van de lobby. De demissionaire status van het kabinet helpt daar niet bij. Bovendien zijn er veel sectoren die het Rijk trachten te bewegen tot extra steun. We kiezen ervoor om onszelf niet rijk te rekenen en te werken met een scenario waarbij we uitgaan van geen of minimale steun van het Rijk. De belangrijkste argumenten in de lobby die de DO's en vervoerders momenteel voeren zijn: 1) het Rijk bestempelt het OV als vitale functie waardoor ingrijpen – ook op basis van de huidige financiële regeling BVOV niet gestimuleerd wordt, 2) de krapte in de BDU en de krappe marges in de sector maken het volledig zonder aanvullende overheidssteun moeilijk zo niet onmogelijk de klappen op te vangen, 3) de DO's zullen, zeker voor het MRDH-gebied ruimte moeten houden voor toekomstige investeringen nu
Als de BVOV 2021 wordt verlengd tot het einde van het jaar, zijn de maatregelen dan niet nodig?	In het voorliggende Transitieprogramma wordt uitgegaan van een BVOV t/m Q3. Dan resteert er <u>in het optimistische scenario</u> een financiële opgave van 379 miljoen euro in 2021-2030 (waarvan 189 miljoen euro in de periode 2021-2024). Als de BVOV wordt verlengd t/m Q4, vermindert dat het financiële tekort met ongeveer 45 miljoen euro. Daarmee blijft er dus nog steeds een forse resterende opgave.

3. Maatregelenpakket

a. No regret

Vraag	Antwoord
Wat heeft de MRDH van de gemeente nodig om de ambitie wat betreft spreiding te doen slagen?	Vooraf: als grote werkgever hiernaar handelen én (bestuurlijke) afspraken maken met scholen. Daarnaast ook steeds benoemen in de lobby bij het Rijk (die gaat niet alleen over geld, maar ook over beleidsmaatregelen waaronder spreiding).
Hoe zeker is het dat de spreidingsafspraken ook daadwerkelijk gaan lukken?	Dit is afhankelijk van de mate waarin het Rijk, gemeenten, bedrijven en onderwijsinstellingen afspraken willen gaan maken. Hier ligt dus een grote verantwoordelijkheid voor raadsleden en wethouders om afspraken te maken met lokale scholen en werkgevers. Onze inschatting nu is dat er zeker veel kansen liggen en dat het dus vrij kansrijk is. MRDH zal de inzet van gemeenten samen met Bereikbaar Haaglanden en de Verkeersonderneming gaan ondersteunen.
Zijn spreidingsafspraken wel echt no regret? Wat als dit in de praktijk niet aansluit bij de wens van de reiziger?	Op basis van de huidige inzichten lijken spreidingsafspraken aan te sluiten bij de veranderde behoefte van de reiziger. Mocht dit in de praktijk toch niet het geval blijken dan gaan we samen met de vervoerders in gesprek over hoe te handelen.
Wat gebeurt er op het moment dat de no regretmaatregelen (in het bijzonder spreidingsafspraken) onvoldoende werken?	Mocht dit het geval zijn dan zullen er aanvullende maatregelen moeten worden genomen.

b. Korte termijnpakket

Vraag	Antwoord
Algemeen	
Is het echt nodig om dit korte termijnpakket vast te stellen? Waarom wachten we niet af hoe de komende periode de reizigersopbrengsten zich gaan ontwikkelen?	Zoals eerder gezegd: de financiële opgave bedraagt tussen de 379 en 1.169 miljoen euro, afhankelijk van reizigersherstel en aanvullende rijkssteun. Bij het nu voorgestelde maatregelenpakket wordt een bandbreedte gehanteerd wat betreft de verwachte financiële effecten. Het korte termijn maatregelenpakket zal naar verwachting 263 tot 405 miljoen euro opleveren. Daarmee is er dus een zeer grote kans dat het nu voorgestelde pakket uiteindelijk nog niet voldoende zal blijken te zijn. De kortetermijnmaatregelen zijn dus minimaal nodig, maar naar alle waarschijnlijkheid zijn er op termijn nog meer maatregelen nodig. Daarom wordt niet gewacht maar wordt nu gehandeld.
Steunen de vervoerders het korte termijnpakket?	Ja, er is bij de vervoerders commitment op het korte termijn pakket. Hoewel niemand deze

	maatregelen echt wil nemen is er dus voldoende basis om deze maatregelen daadwerkelijk uit te gaan voeren.
Interne bedrijfsvoering	
Waarom is niet concreter gemaakt hoe vervoerders in hun eigen bedrijfsvoering snijden? M.a.w. doen vervoerders wel genoeg?	Welke maatregelen vervoerders intern willen nemen is aan de vervoerders, daar gaat de MRDH niet over. Daarom is in het voorstel niet nader geconcretiseerd wat vervoerders al dan niet gaan doen op het gebied van arbeidsmarkt. Alle vervoerders zijn met personeel en bonden in gesprek over de (effecten van) de interne maatregelen. MRDH en gemeenten zijn in die gesprekken geen partner. Om ervoor te zorgen dat er wel iets gebeurt hebben we besloten om een taakstelling mee te geven. Dit omdat wij als opdrachtgever voor het OV gebaat zijn bij een toekomstvaste arbeidsmarkt. De nadere invulling is aan vervoerders.
Wat gebeurt er op het moment dat vervoerders geen maatregelen nemen op het gebied van arbeidsmarkt?	Onze eigen bijdrage is gekoppeld aan het vernieuwen van de arbeidsmarkt. Op het moment dat (één van) de vervoerder(s) geen maatregelen treft zal deze bijdrage dus ook niet worden uitgekeerd. Daarmee beoogt MRDH een prikkel te geven aan de betrokken partijen.
Andere organisatie/ afspraken tussen MRDH en Vervoerder	
In onze beleving regelen we de omleidingskosten al volgens de Kadernota OV. Wat is het verschil, ook voor lopende projecten? Waarop is de verwachte besparing van €10-20 mln. gebaseerd?	Dit lijkt te verschillen per gemeente. Daarom zullen we dit de komende tijd samen verder uit zoeken. Het genoemde bedrag is gebaseerd op het bedrag dat vervoerbedrijven en MRDH momenteel kwijt zijn aan wegomleidingen en buitendienststellingskosten die (vooral) veroorzaakt worden door handelen van gemeenten (als wegbeheerder).
Wij hebben als gemeenten geen ruimte om een bijdrage te leveren aan de omleidingskosten, onze begroting laat al een negatief resultaat zien. Hoe gaan jullie daar mee om?	Er is actief gezocht naar de minst pijnlijke maatregelen om het financiële vraagstuk aan te pakken. Op het moment dat er sprake is van een dergelijke situatie zullen wij dus ook in gesprek moeten over het oplossen van dit probleem. Het niet kunnen leveren van een dergelijke bijdrage kan ertoe leiden dat andere, meer pijnlijke maatregelen nodig zijn.
Vervoerkundige maatregelen	
Waardoor wordt het verschil tussen HTM en RET veroorzaakt wat betreft vervoerkundige maatregelen (minder verstrekkend voor HTM)?	Bij besluitvorming BCVa 25-11-2020 heeft HTM aan MRDH voorgesteld middelen vanuit Assets en Sociale Veiligheid over te hevelen naar Exploitatie waardoor het voorzieningenniveau meer dan EBS en RET in stand kon worden gehouden. Het Assetsbudget waarvoor MRDH bij alle vervoerders rekening- en risicodragend

	is, aan RET-zijde staat financieel onder druk, waardoor RET die mogelijkheid niet heeft. Aangezien dezelfde maatregelen hoofdzakelijk doorgetrokken worden, blijft dat (verschillende) uitgangspunt staan. Ook zijn de lijnennetten van beide vervoerders zijn niet hetzelfde. Ook niet qua gebruik. RET heeft (veel) meer buslijnen dan HTM, en (veel) meer regiobediening. Daarom doet de HTM meer voorstellen voor frequentieaanpassingen, in plaats van de maatregelen die de RET voorstelt (waar echt slechte(re) lijn(-delen) opgeheven worden).
Kunnen jullie aangeven in hoeverre de vervoerkundige maatregelen niet leiden tot een onomkeerbare schade aan het imago van het OV? M.a.w. is er sprake van maatregelen die het OV niet te veel uithollen?	Veel van de maatregelen die door vervoerders worden voorgesteld passen bij de veranderde vraag als gevolg van Corona. De verwachting is dan ook dat het merendeel van de reizigers niet of nauwelijks hinder zal ondervinden van de maatregelen. In het kader van de monitoring zullen we in de gaten houden hoe de maatregelen in de praktijk uit zullen pakken.
Waarom worden er ook permanente veranderingen voorgesteld? De coronacrisis is toch een tijdelijke situatie?	Allereerst is het van belang te beseffen dat de impact van de coronacrisis (lagere reizigers aantallen en dus lagere opbrengsten) nog jarenlang door zal werken. De opgave is de eerste jaren dus ook zo groot dat het tijd kost voordat de maatregelen zichzelf terug verdiend hebben. Het transitieprogramma biedt vervoerders de ruimte om vervoerkundige maatregelen door te voeren. Ook buiten Corona hebben op basis van de concessieafspraken onze vervoerders daartoe het initiatief. Daarom kunnen zij voorstellen doen voor vervoerkundige aanpassingen met een permanent karakter. Uiteindelijk besluiten de wethouders binnen de BCVa in afstemming met hun raden en met advies van de ACVa Uiteindelijk besluit de MRDH als opdrachtgever of maatregelen permanent of tijdelijk zijn. Overigens is het altijd zo dat als de vraag weer aantrekt ook permanente maatregelen ongedaan kunnen worden gemaakt (zie ook monitoring).
Klopt het dat er meer maatregelen worden genomen in het landelijk dan in het stedelijk deel van de regio?	Nee, dit klopt niet. Dit verschilt per onderwerp. Vervoerkundig gebeurt er bijvoorbeeld weliswaar meer in het landelijk gebied, omdat de reizigers aantallen daar gering zijn. Maar qua sociale veiligheid gebeurt er meer in stedelijk gebied, omdat daar het allergrootste deel van de inzet plaatsvindt.

Sociale veiligheid

Sociale veiligheid (25% minder conducteurs/beheerders): Welke inzichten heeft de MRDH om te onderbouwen dat de veiligheid in Rotterdam geborgd blijft? Waarom is de besparing bij RET zo veel groter t.o.v. HTM (5%) en EBS (15%)?

Omdat momenteel bij RET een hoge inzet van SV-medewerkers plaatsvindt: én mobiele teams (zoals HTM deze heeft) én vaste tramconducteurs én metrobeheerders. Bij EBS is de SV-inzet vergeleken met het railvervoer minimaal. Desondanks zien we geen significant verschil in veiligheidsbeleving tussen bijvoorbeeld het RET-railvervoer en het HTM-railvervoer. Zie ook onderstaand schema voor een nadere duiding.

Bijlage: Informatie Sociale Veiligheid

	Financiën (x € mln.)		Klantoordeel veiligheid algemeen		Klantoordeel veiligheid rit	
	Jaaromzet (circa)	Budget SV	Eis concessie	Realisatie	Eis concessie	Realisatie
Voorne-Putten Rozenburg (EBS)	17	0,2	7,5	7,8	7,0	8,4
Haaglanden – Streek (EBS)	33	0,5	7,5	8,2	7,0	8,5
Haaglanden Stad (HTM)	32	0,4	7,5	8,1	7,0	8,6
Bus Rotterdam e.o. (RET)	62	1,0	7,5	7,8	7,0	8,2
Rail Haaglanden (HTM)	96	21	7,1	7,7	-	8,1
Rail Rotterdam: tram (RET)	160	40	-	8,0	7,1	8,3
Rail Rotterdam: metro (RET)			-	7,6	7,1	8,1

Voor alle concessies: cijfers van 2019 (cijfers van 2020 zijn vertekend door effect corona).

Wat gaan jullie doen op het moment dat blijkt dat de sociale veiligheid in het OV als gevolg van de maatregelen achteruitgaat?

De sociale veiligheid in het OV wordt op reguliere basis gemonitord (zowel qua beleving als qua incidenten). Als er een toename aan incidenten (en daarmee een afname van de sociale veiligheid) ontstaat zullen we bekijken hoe te handelen. Belangrijke notie is dat het ongedaan maken van maatregelen kan betekenen dat er andere, meer pijnlijke maatregelen noodzakelijk kunnen zijn.. Het Transitieprogramma wordt periodiek herijkt, zodat ook over dit thema met regelmaat bestuurlijk gesprek zal plaatsvinden.

c. Lange termijnmaatregelen

Vraag	Antwoord
Waarom neemt MRDH de suggestie niet over om (een pilot) met het kinderkaartje in te voeren als noregret-maatregel op de korte termijn (najaar?) om het OV aantrekkelijker te maken voor gezinnen?	Deze is genoemd als onderdeel (ter verzachting van) het verder gaande tariefvoorstel van +30%.
Hoe verhoudt het later instromen van zero-emissiebussen (geen onderdeel van het eerste pakket) zich tot duurzaamheidsdoelstellingen en exploitatiekosten?	Er zit inderdaad een spanning tussen deze maatregel en de duurzaamheidsambities. Financieel gezien is hij echter aantrekkelijk (en daarmee levert hij een bijdrage aan de opgave waarvoor we gesteld staan) omdat langer doorgereden kan worden met financieel afgeschreven bussen; het uitstel van investeringen compenseert de (iets) hogere exploitatiekosten van dieselmotoren ten opzichte van elektrische bussen. Doordat de maatregelen een in tijd beperkte impact heeft (2 jaar later) menen we

	dat het financiële effect opweegt tegen het in tijd iets later realiseren van de duurzaamheidsambitie.
Waarom moet ik nu al een prioritering aangeven voor de lange termijn maatregelen? Is het niet voldoende om nu aan te geven welke maatregelen ik wel en niet zie zitten?	Het transitieprogramma heeft tot doel om wat meer stabiliteit en rust te krijgen rondom Corona en OV. Vanuit die blik helpt het ons als we weten aan welke knoppen we kunnen draaien in het geval de reizigersaantallen en/of het uitblijven van extra rijksmiddelen uitblijft. Daarom is het voorstel nu om deze knoppen te identificeren en vast te stellen, de nadere uitwerking vindt plaats bij de periodieke herijking van het programma.
Waarom wordt niet nu al het tarief in beperkte mate verhoogd?	Verhoging van de OV-tarieven ligt bestuurlijk erg gevoelig. Daarom hebben we besloten om nu geen tariefverhoging op te nemen in het maatregelenpakket. Uiteraard kan de afweging worden gemaakt om dit instrument alsnog in te zetten.

d. Eigen bijdrage MRDH

Vraag	Antwoord
De bijdrage vanuit de MRDH zal voor lokaal maatwerkvervoer wederom maximaal 50% zijn. Ziet de MRDH in dat dit overkomt alsof een deel van de taakstelling doorgeschoven wordt naar de gemeente i.p.v. teruggelegd richting Rijk?	Voor alle maatregelen geldt: ondanks onze inzet op rijkssteun zullen we ook zelf (vervoerbedrijven, MRDH én gemeenten) onze verantwoordelijkheid moeten nemen; het financiële vraagstuk is (helaas) te groot om zonder impact te worden opgelost. Het aanbod van MRDH wat betreft aanvullende bijdrage lokaal maatwerkvervoer is bedoeld om als verzachting van de pijn bij gemeenten die ontstaat door vervoerkundig logische ingrepen in het OV (namelijk daar waar er sprake is van relatief weinig reizigers, dus relatief hoge subsidie nodig). Gemeenten hebben een eigenstandige keuze of ze met maatwerkvervoer de (mogelijke) impact voor reizigers willen verkleinen.
Kun je uit de stukken concluderen dat de MRDH alleen een eigen bijdrage doet wanneer ingestemd wordt met de maatregelen wat betreft sociale veiligheid (slide 34)? Waarom wordt die specifieke relatie zo gelegd?	Nee. De MRDH koppelt haar bijdrage aan het daadwerkelijk realiseren van straks door de BCVa besloten maatregelen door vervoerders. De MRDH-bijdrage is dus niet vrijblijvend, maar voorwaardelijk. Eén van die voorwaarden is dat vervoerbedrijven daadwerkelijk de afgesproken SV-maatregelen effectueren. We zullen dit nader uitwerken en verduidelijken in de stukken die naar de BC gaan.
Waarom worden er geen middelen overgeheveld vanuit de investeringsbudgetten? Dan is het financiële probleem zo opgelost?	We verwachten dat we uiteindelijk weer terugkomen in de situatie waarin het OV uit zijn voegen barstte. Daarnaast zal de druk op het OV verder toe nemen vanwege de grote verstedelijkingsopgave. Om dat te voorkomen

	blijven investeringen in de infrastructuur noodzakelijk. Het is daarom onverstandig om nu middelen uit de investeringsbudgetten over te hevelen, aangezien we die middelen op de (middel)lange termijn nog hard nodig zullen hebben en ook zonder bijdrage aan de exploitatie van het OV al ontoereikend zijn voor het realiseren van de door de regio geformuleerde opgaven en ambities. Daarnaast valt met het verkleinen van onze investeringsbudgetten ook de cofinanciering richting het Rijk weg, wat nog meer negatieve consequenties kan hebben.
Van het beschikbare geld om de opgave als gevolg van de corona op te vangen, zet MRDH nu slechts een deel in. Waarom niet meer, zodat er minder maatregelen 'op straat' hoeven worden genomen?	In de eerste plaats wil MRDH ook bij eventuele aanvullende maatregelen nog een evenredige financiële bijdrage kunnen leveren. In de tweede plaats: mocht blijken dat het reizigersherstel plaatsvindt volgens het optimistische scenario, dan is een deel van de 'groeigelden' straks nodig voor het oorspronkelijke doel, namelijk om de groei die dan in latere jaren plaatsvindt, te faciliteren. Daarom is het onverantwoord om nu reeds alle beschikbare 'groeigelden' in te zetten om het tekort als gevolg van corona te verminderen.
Zijn er gesprekken geweest met de grootaandeelhouders van de RET (=gemeente Rotterdam) en HTM (=gemeente Den Haag) over extra bijdragen aan het OV?	Voor zover wij weten vinden er gesprekken plaats tussen de vervoerders en hun grootaandeelhouders. Of daarbij afspraken worden gemaakt over bijvoorbeeld het (tijdelijk) toestaan van verlies is ons niet bekend.

4. Monitoring

Vraag	Antwoord
Hoe worden de raden meegenomen in de periodieke herijking van de maatregelen in het vervolgproces?	Net als bij de besluitvorming van 24 maart zullen we in het proces zorgen voor voldoende tijd voor het gesprek tussen wethouder en raad, zodat de wethouders in de BC goed voorbereid het juiste gesprek met elkaar kunnen voeren.
Wanneer is er wat jullie betreft voldoende reizigersaanbod om weer op te gaan schalen? M.a.w. op basis van welke indicatoren gaan jullie monitoren?	Bij het monitoren hanteren wij de indicatoren zoals die in de diverse concessies zijn opgenomen. Indien de reizigersaantallen op het gewenste niveau zitten zal dus waar nodig opgeschaald worden.