

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 reizigersaantallen 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

	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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).</p>
<p>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?</p>	<p>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.</p>
<p>Waarom worden er ook permanente veranderingen voorgesteld? De coronacrisis is toch een tijdelijke situatie?</p>	<p>Allereerst is het van belang te beseffen dat de impact van de coronacrisis (lagere reizigersaantallen 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.</p> <p>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).</p>
<p>Klopt het dat er meer maatregelen worden genomen in het landelijk dan in het stedelijk deel van de regio?</p>	<p>Nee, dit klopt niet. Dit verschilt per onderwerp. Vervoerkundig gebeurt er bijvoorbeeld weliswaar meer in het landelijk gebied, omdat de reizigersaantallen daar gering zijn. Maar qua sociale veiligheid gebeurt er meer in stedelijk gebied, omdat daar het allergrootste deel van de inzet plaatsvindt.</p>

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)			-	8,0	7,1	8,3
Rail Rotterdam: metro (RET)	160	40	-	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 dieselbussen 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

	<p>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.</p>
<p>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?</p>	<p>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.</p>
<p>Zijn er gesprekken geweest met de grootaandeelhouders van de RET (=gemeente Rotterdam) en HTM (=gemeente Den Haag) over extra bijdragen aan het OV?</p>	<p>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.</p>

4. Monitoring

Vraag	Antwoord
<p>Hoe worden de raden meegenomen in de periodieke herijking van de maatregelen in het vervolgproces?</p>	<p>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.</p>
<p>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?</p>	<p>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.</p>