OV en Corona 2021

Adviescommissie Vervoersautoriteit

7 oktober 2020

Inhoud presentatie

1. Stand van zaken 2020

2. Verwachtingen 2021 en verder

3. Maatregelen MRDH: proces afwegingskader

1. Stand van zaken 2020

4 fasen:

1. Januari – half maart 2020: précorona
   - Eerdere groei van het openbaar vervoer (ca. 3 % per jaar, op sommige knelpunten 10% per jaar) zet zich door

2. Half maart – 1 juni 2020: afgeschaalde dienstregeling
   - ‘Intelligente lock-down’: scholen dicht, thuiswerken, alle ‘leisure’ vrijwel gesloten
   - OV als vitale sector: basisdienstregeling (ca. 50%) om vitale functies te bedienen
   - Alleen voor noodzakelijke reizen
   - 1,5 meter, ook in het OV
   - OV-gebruik van 10 á 15% van normale situatie

1. Stand van zaken 2020

4 fasen:

3. 2 juni 2020 – eind september: hervatting reguliere dienstregeling
   - Afspraken met Rijk over Beschikbaarheidsvergoeding (zie latere sheets)
   - Verplichting mondkapjes in (alleen) het OV: alle zitplaatsen weer in gebruik
   - Zo veel mogelijk terug naar reguliere dienstregeling
     - Uitzondering aantal spitsritten, scholierenritten, nachtbussen en weekendmetro
   - Gebruik stijgt langzaam: in augustus naar ca. 55% t.o.v. normale situatie, daarna stabilisatie

4. Eind september - ????
   - ‘Tweede golf’, aanscherping coronamaatregelen
   - OV-gebruik daalt weer
   - Onzekerheid over tijdsduur.
     Verwachting: in ieder geval t/m eerste helft 2021 forse impact op OV-gebruik.

1. Stand van zaken 2020

Financiële effecten

- Daling van aantal reizigers leidt tot minder inkomsten voor vervoerbedrijven
- Rijk stelt Beschikbaarheidsvergoeding voor 2020 beschikbaar: vervoerbedrijven krijgen tot 93% van hun kosten vergoed. Resterende 7% van de omzet is verlies voor vervoerbedrijven.
- Verwacht verlies in 2020 voor OV-concessies in MRDH-gebied: ca € 25 mln.
- MRDH (en andere decentrale overheden) stellen volledige exploitatiesubsidies beschikbaar, ook al heeft er (tussen maart en juni) minder OV gereden
  - MRDH draagt daarmee aan het beperkt houden van de verliezen van de vervoerbedrijven
  - Voorwaarde van het Rijk om aanspraak te kunnen maken op Beschikbaarheidsvergoeding

=> Vervoerbedrijven daarmee gered van acuut faillissement,
maar geen situatie die ook in 2021 houdbaar is!

2. Verwachtingen 2021 en verder

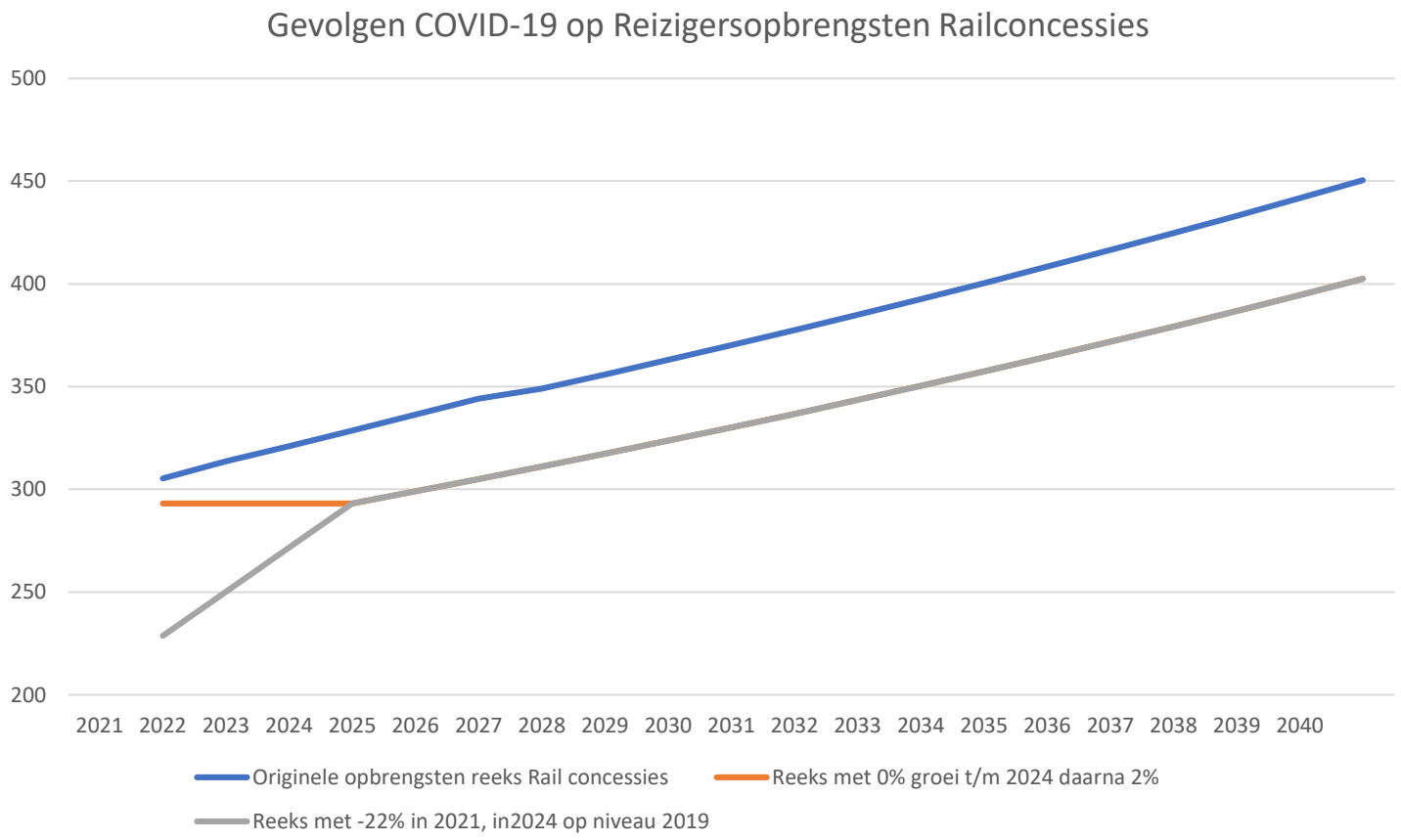
- Noodzaak voor vervoerbedrijven om financieel weer op ‘€0,-’ te komen
- 1e helft 2021: Rijk continueert Beschikbaarheidsvergoeding, maar waarschijnlijk met ruimte voor optimalisaties
- Daarna ‘perspectief’ op aanvullende ‘soberder’ rijkssteun, maar nog niet bekend hoeveel en onder welke voorwaarden
- Rijk vraagt om transitieplannen om weer te komen tot toekomstvast OV-systeem
- Tijdelijke dip in reizigersaantallen (hoe lang en hoe diep?)
- Waarschijnlijk na 2024 weer groei t.o.v. 2019, door ‘corona’ blijvend op lager niveau dan eerst verwacht

2. Verwachtingen 2021 en verder

Inhoudelijk perspectief:

- (Nog) geen advisering KIM op betekenis huidige coronaperiode voor langere termijn
- Wel brokstukken van ervaringen:
  - (Te) forse groei OV afgelopen jaren, OV kwalitatief sterk product
  - In Azië herstel van OV-mobiliteitsvraag in periode van circa 4 jaar na SARS
  - NL heeft relatief laag OV-gebruik nu ten opzichte van andere EU-landen
  - Verduurzaming en leefkwaliteit krijgen meer en meer aandacht in mobiliteitsbeleid
  - Voor Zuid Holland:
    - Achterstand in noodzakelijke investeringen om reizigersgroei op te vangen – daarom forse inzet op groeifonds
    - Verstedelijking leidt tot forse inwonersgroei 240.000 tot 2040 – daarmee potentieel nieuwe reizigers
    - Flexibiliteit van reizen neemt toe; minder vaste dagen en tijden – daarom pilots HTM en RET ‘vierkante dienstregeling’ (minder spits, meer dal)

2. Verwachtingen 2021 en verder



3. Maatregelen MRDH: proces afwegingskader

<u>Urgentie: voorkomen dat OV omvalt!</u>

Doel:

- Continuïteit van de uitvoering van OV; daarvoor is continuïteit van OV-bedrijven noodzakelijk
- Bieden van voldoende toekomstperspectief voor vervoerbedrijven
  voor gezonde bedrijfsvoering op lange termijn

2021: maatregelen moeten er toe leiden dat vervoerbedrijven op '€ 0' kunnen uitkomen (geen verlies, geen winst).
2022 en daarna: voldoende perspectief op redelijk rendement (normale situatie).

N.B: dit is niet hetzelfde als dat MRDH er voor moet zorgen dat in de periode 2020-daarna alle winsten van de vervoerbedrijven hetzelfde zullen zijn als dat het zonder corona geweest zou zijn; vervoerbedrijven hebben ook eigen verantwoordelijkheid.

3. Maatregelen MRDH: proces afwegingskader

- Juli 2020: aan vervoerbedrijven gevraagd om scenario's te ontwikkelen om weer voldoende perspectief voor continuïteit te krijgen.
- Uitgangspunten:
  - Behoud kwaliteit OV-systeem staat op eerste plaats
  - Gemaakte concessieafspraken zijn startpunt. Vervoerbedrijven hebben ook een eigen verantwoordelijkheid.
  - Oplossingen dienen te passen binnen budgettaire begrenzingen van MRDH.
- MRDH ontwikkelt momenteel afwegingskader om de voorstellen van de vervoerder te kunnen beoordelen

PROCES

Datum	Processtap	Door / met
7 oktober	Bespreken proces	Adviescommissie Va
Uiterlijk 12 oktober	Doorsturen concept afwegingskader	Aan Bc Va, Adviescommissie, METROCOV
12 oktober – 27 oktober	Gelegenheid behandeling binnen eigen gemeenten	Door Bc Va-leden, met eigen raden
14, 15 en 16 oktober	Technische informatiesessies	Voor Bc Va-leden en METROCOV
Uiterlijk 21 oktober	Indienen advies	METROCOV
26 oktober	Technische informatiesessie	Adviescommissie
28 oktober	Besluitvorming over afwegingskader	Bc Va
28 oktober	Verzenden vastgesteld afwegingskader, gelegenheid voor advies	naar Adviescommissie
4 november	Extra vergadering Adviescommissie, indienen advies	Adviescommissie
25 november	Bespreken eventueel advies Adviescommissie en eerste voorstellen vervoerders. Besluitvorming over (eerste) inhoudelijke voorstellen	Bc Va
3 januari 2021	Start nieuwe dienstregeling (landelijke afspraak)	Vervoerbedrijven
Januari – maart 2021	Implementatie overige maatregelen	Vervoerbedrijven
Uiterlijk 1 april 2021	Indienen transitieplannen voor 2e helft 2021 en daarna (eis van Rijk)	Bc Va, vervoerbedrijven

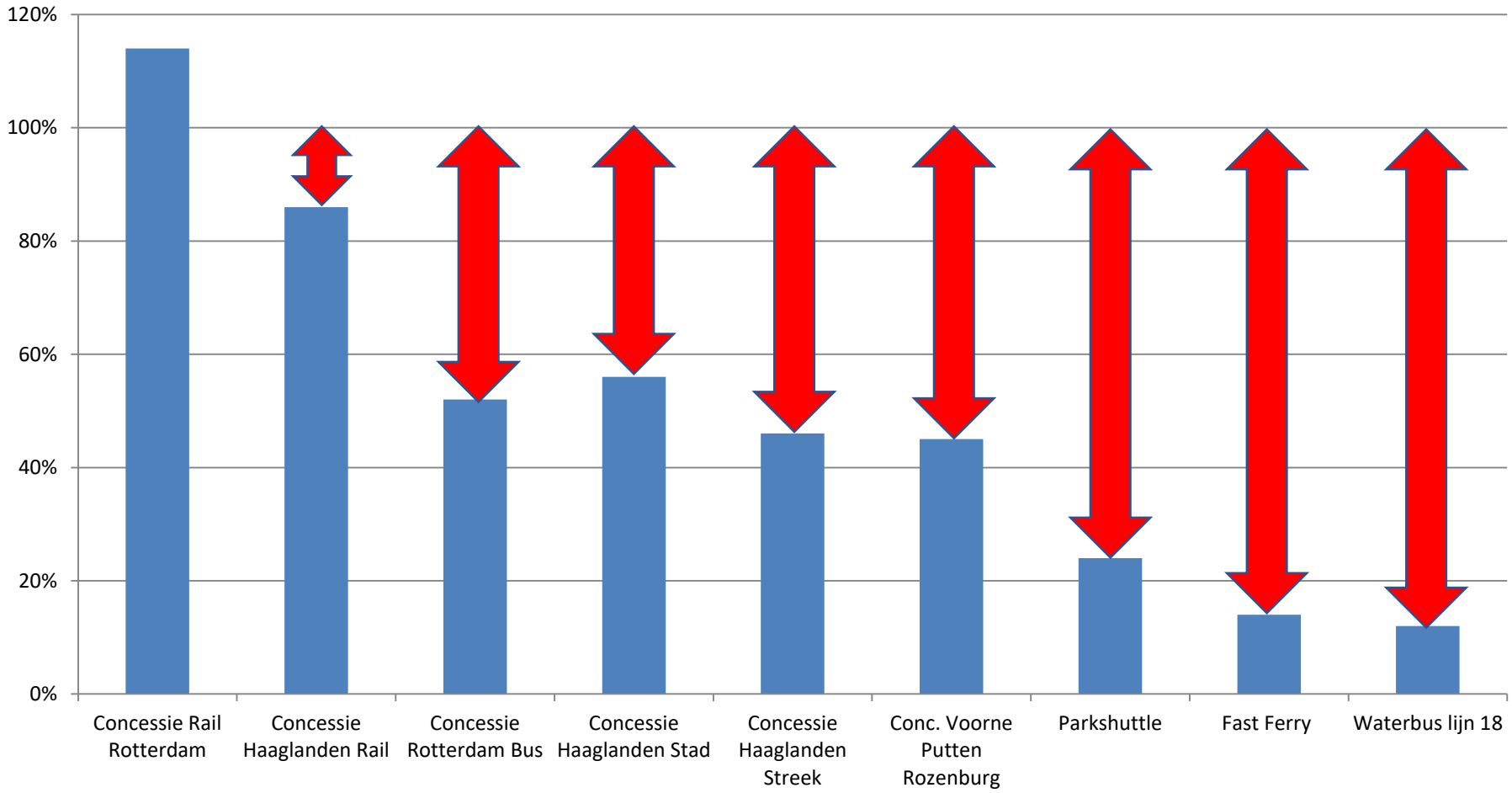
Bijlage: achtergrondinformatie

1. Aanleiding en context
2. Doel en opgaven MRDH

1. Aanleiding en context

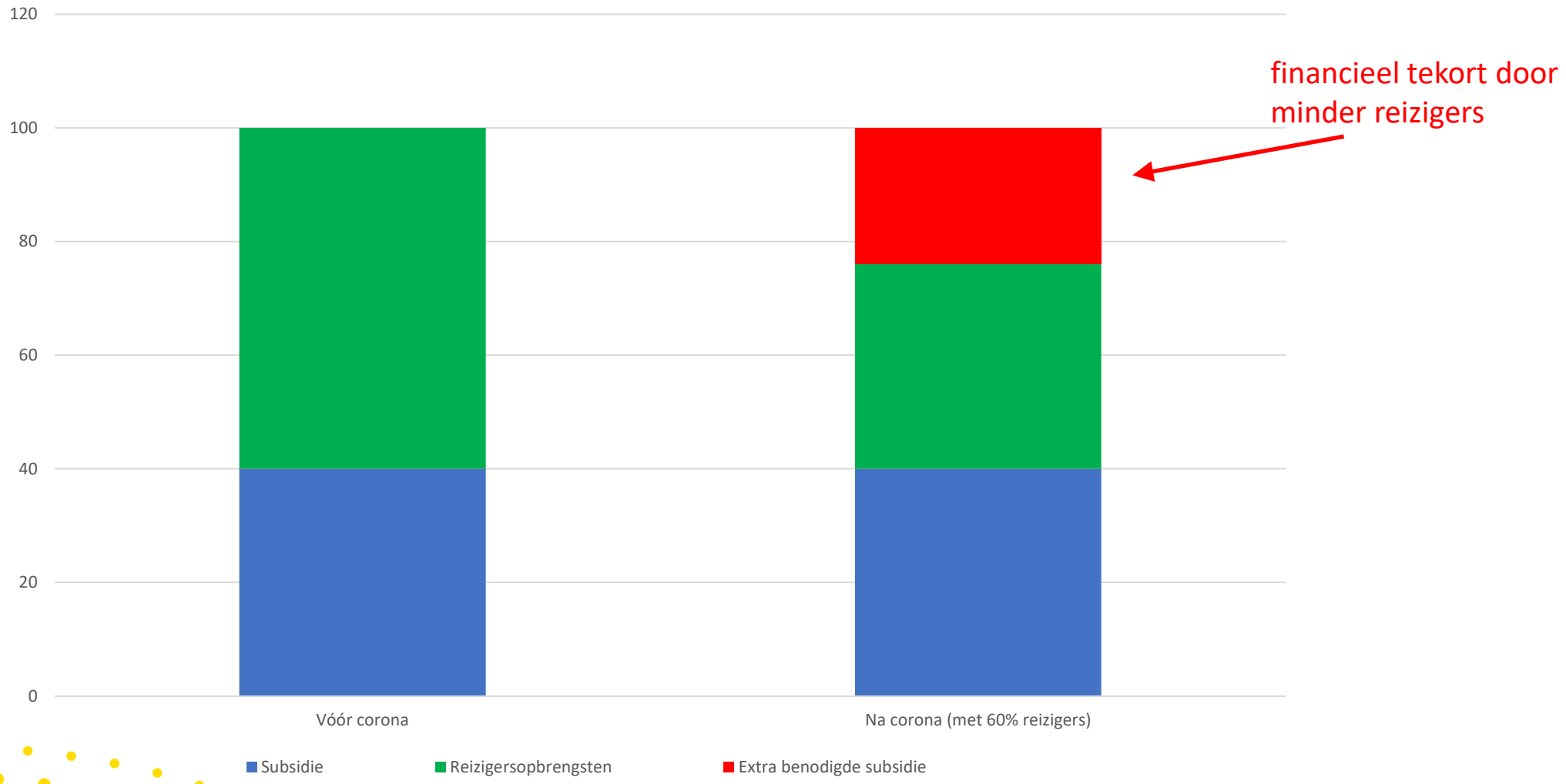
- Door corona substantieel minder aantal reizigers = minder reizigersinkomsten = verliezen voor vervoerbedrijven;
- Normaliter ca. € 300 mln. reizigersinkomsten per jaar. 1% daling = - €3 mln. per jaar. Momenteel (september 2020): ca. 40% minder reizigers dan normaal;
- Verliezen worden slechts gedeeltelijk gecompenseerd door Rijk in 2020 en 1e helft 2021 (Beschikbaarheidsvergoeding), nog onzeker welke compensatie daarna;
- Continuïteit van OV daardoor in gevaar;
- MRDH heeft vervoerders gevraagd voorstellen te doen voor maatregelen (‘scenario’s) waarmee continuïteit OV gewaarborgd is;
- Voorliggend afwegingskader beschrijft criteria waarop voorstellen vervoerders beoordeeld worden.

Kostendekkingsgraad ‘pré-corona’

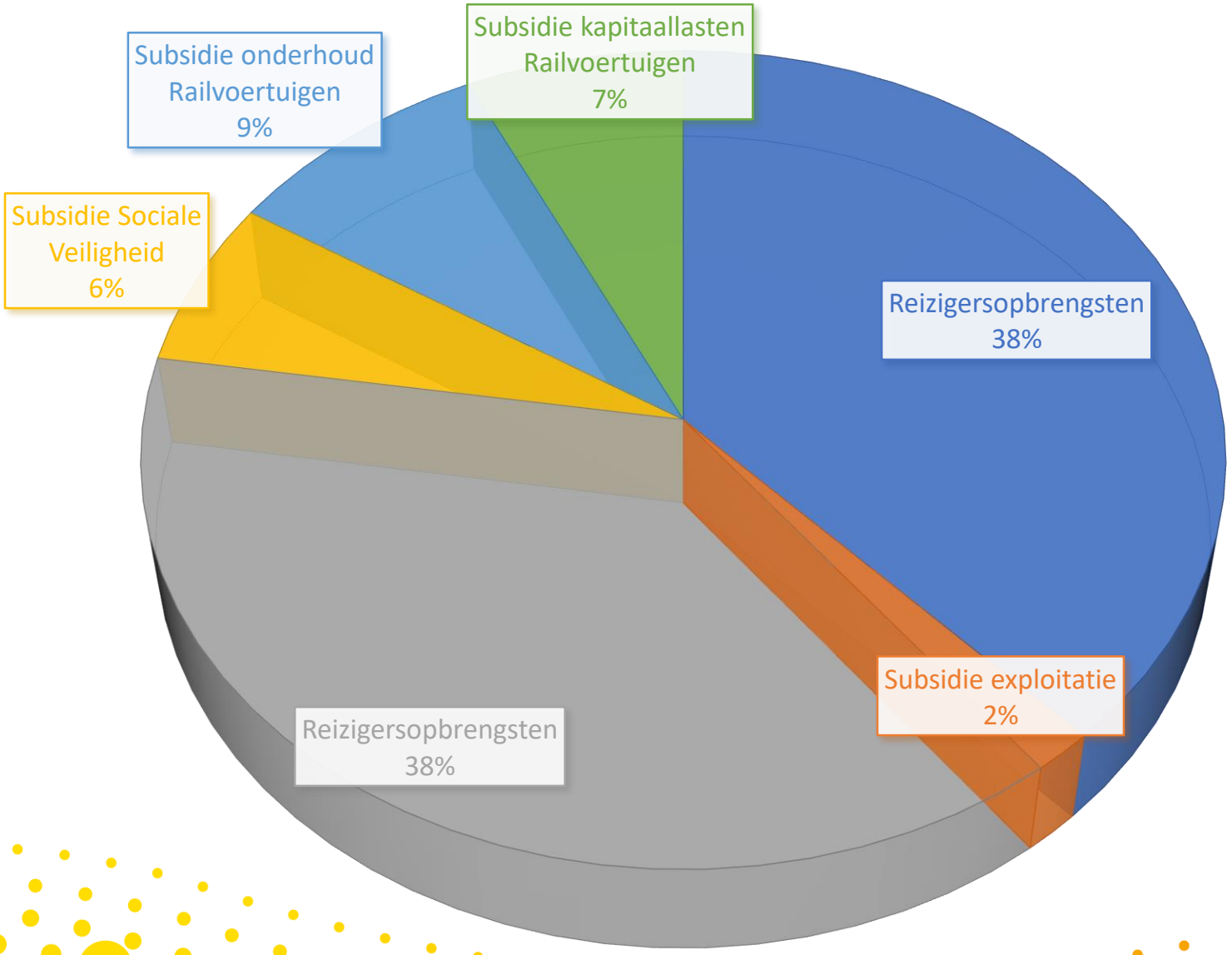


= benodigde subsidie (als % van omzet)

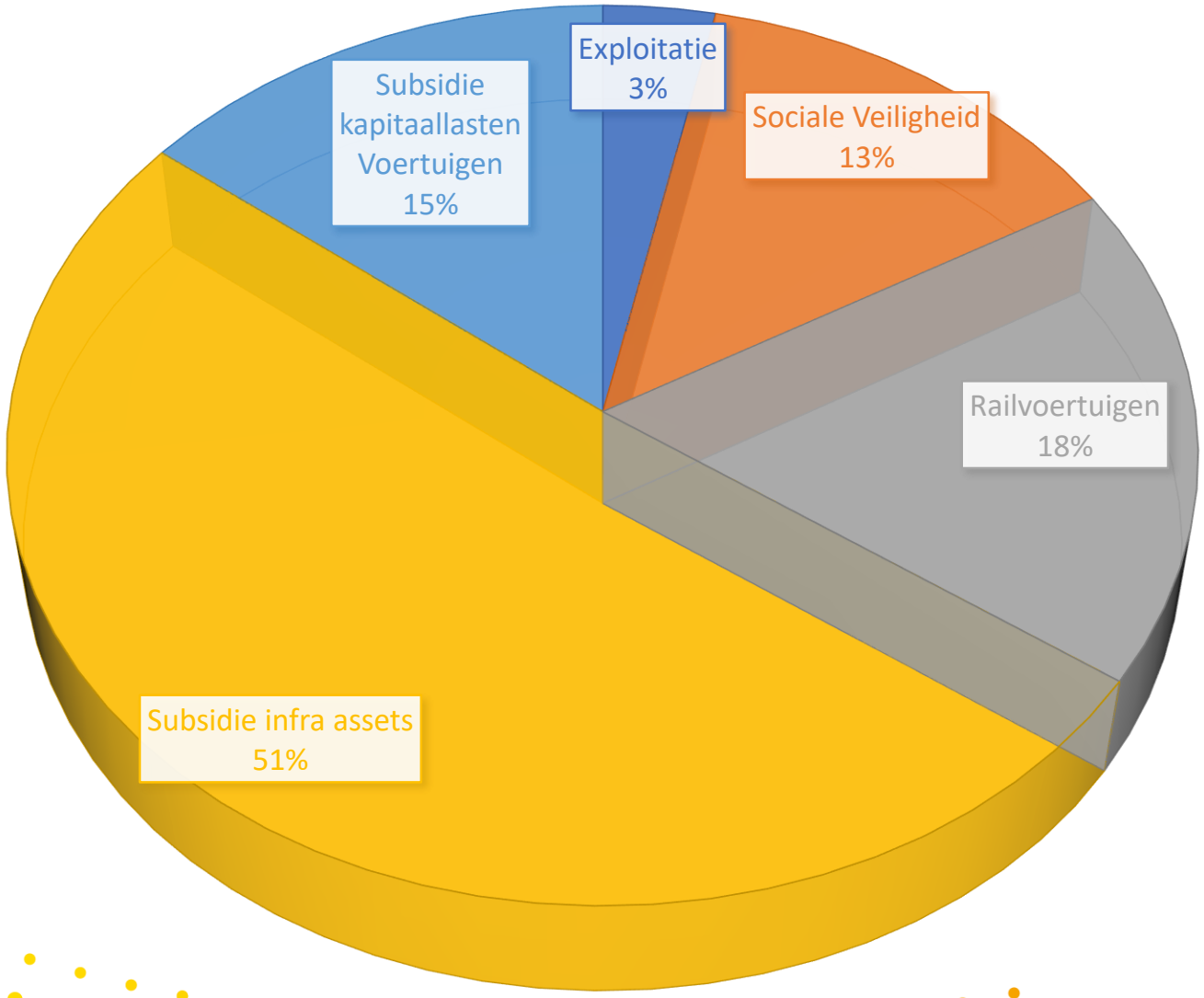
Dekking kosten



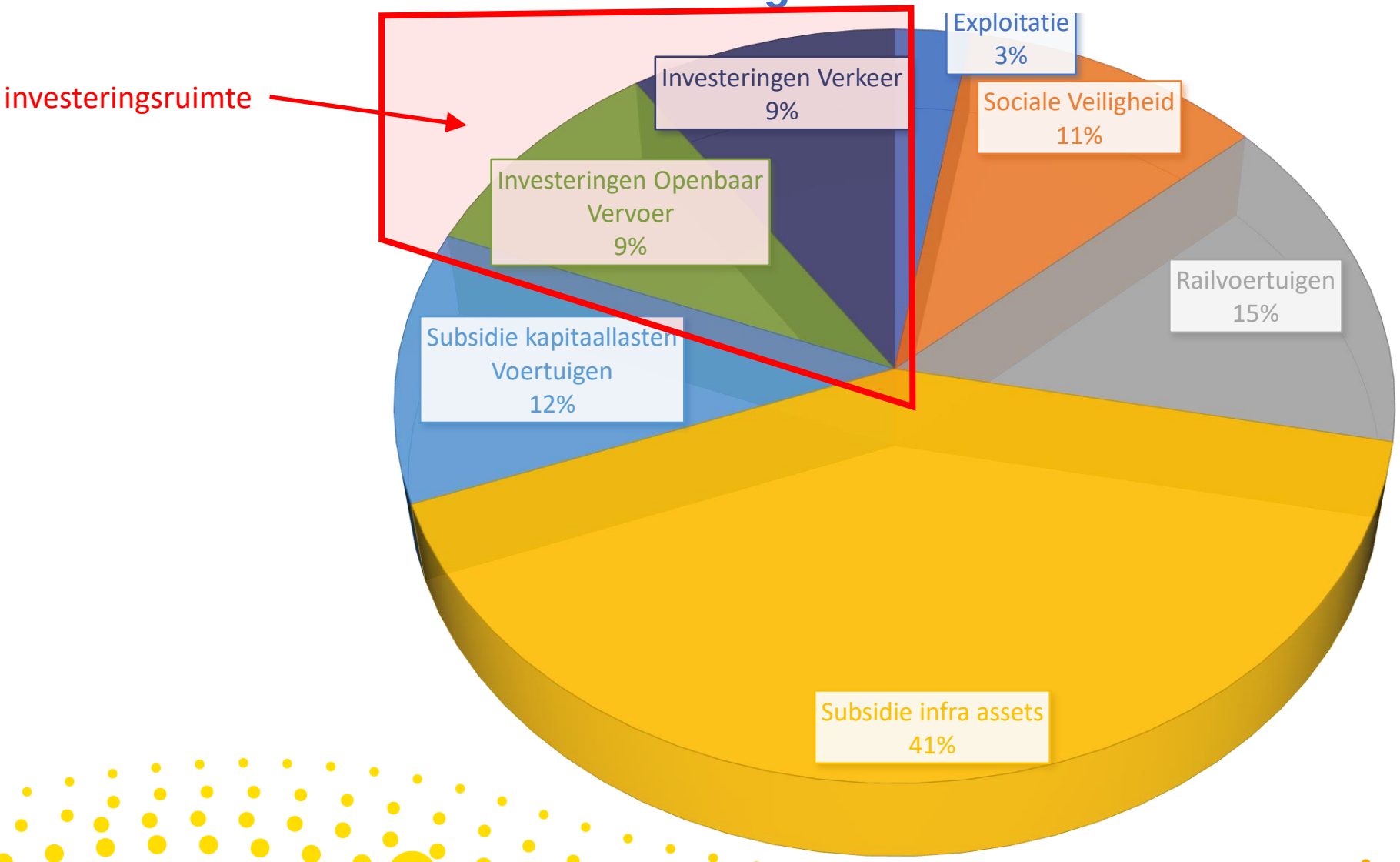
Opbrengsten vervoerbedrijven MRDH-regio



OV-subsidies MRDH



OV-subsidies als onderdeel van totale V&V-investeringen MRDH



1. Aanleiding en context

Hoofdprincipes OV-concessies:

- *Vervoerbedrijven hebben alleenrecht om OV aan te bieden in bepaald concessiegebied;*
- *MRDH heeft wettelijke bevoegdheid om dit alleenrecht te verlenen: OV-concessies;*
- *Aan OV-concessie zijn ook voorwaarden gekoppeld: Programma van Eisen met o.a. minimumeisen aan het voorzieningenniveau (lijnen, frequenties, bedieningstijden); vervoerders hebben tijdens concessieverleningsprocedure in biedingen (offertes) substantieel meer geboden dan minimumeisen MRDH.*
- *Daarnaast afspraken gemaakt over totaal aan te bieden voorzieningenniveau (totale hoeveelheid dienstregelinguren / dienstregelingkilometers;*
- *Binnen de begrenzingen van het Programma van Eisen hebben vervoerders ontwikkelruimte: vrijheid om zelf te bepalen waar de afspraken hoeveelheid vervoer wordt aangeboden, mits wordt voldaan aan minimumeisen Programma van Eisen;*
- *MRDH toetst vervoerkundige wijzingen aan de hand van beleidsdoelstellingen MRDH.*

1. Aanleiding en context

- *Vervoerbedrijven zijn opbrengstverantwoordelijk:*
  - *Op basis van vooraf gemaakte inschatting van reizigersinkomsten subsidieert MRDH waar nodig het verschil tussen kosten en reizigersopbrengsten;*
  - *Mee- en tegenvallers zijn voor rekening van vervoerders, binnen vooraf vastgelegde begrenzingen;*
  - *Door corona: onvoorziene omstandigheid, reden om (tijdelijk) andere afspraken te maken over subsidie per gereden dienstregelingkilometer;*
- *Met RET en HTM in de concessieafspraken gemaakt dat hoger dan verwachte reizigersopbrengsten (grotendeels) weer ten goede komen aan OV: vervoerbedrijven investeren samen met MRDH in OV;*
- *Lage marges in OV-sector: 1-3%. Tot nu toe mogelijk in relatief voorspelbare markt met groeipotentieel en met bedrijven met maatschappelijke verantwoordelijkheid. Daardoor relatief weinig ruimte om uit eigen vermogen tegenvallers op te vangen;*
- *Probleem speelt bij alle vervoerbedrijven in geheel Nederland.*
  Elk vervoerbedrijf staat voor eigen opgave: in het gehele gebied van de MRDH zijn de gevolgen van corona merkbaar.

1. Aanleiding en context

- Financiële nood 2020 is groot, financiële nood vanaf juli 2021 naar verwachting nog groter (soberder rijkssteun)
  - Snel ingrijpen noodzakelijk, scherpe keuzes maken
  - Anders: faillissement vervoersbedrijven = geen OV meer
    (in deze tijd ook niet zomaar mogelijk om ander vervoerbedrijf vervoer te laten verrichten)
- Ingrijpen bij voorkeur per 1-1-2021, uiterlijk 1-3-2021
  - Door bijzondere omstandigheid zijn bestaande besluitvormingsprocedures (bijv. vervoerplanprocedure) onhaalbaar
  - (Andere) vormen van betrokkenheid colleges en raden organiseren
- Aan vervoerders is gevraagd om met oplossingen (scenario's) te komen. Wijze waarop voorstellen worden beoordeeld, wordt beschreven in dit afwegingskader (hoofdstuk 3 en 4).

1. Aanleiding en context

Door corona minder reizigers = minder reizigersinkomsten.
Momenteel (september 2020) ca. 45% minder reizigers dan in september 2019.

N.B.: effecten van corona op reisgedrag middellange termijn (2021-2025) zijn nog onduidelijk. Bepaalde ontwikkelingen zijn zichtbaar, maar onzeker in hoeverre deze structureel zijn (ook ‘na corona’) en in welke mate.

Momenteel zichtbare trends:

- Deels thuiswerken / digitaal onderwijs: minder vervoervraag
- Reizen op andere tijden / plaatsen: minder in de spits, meer in de dalperiode

-> Noodzaak dat maatregelen flexibel zijn: mogelijkheid om in te spelen op wijzigende ontwikkelingen: zo nodig tijdig bij- of afschalen.

2. Doel en opgaven

Opgaven:

- Langetermijn ambities en opgaven MRDH zijn ongewijzigd.
- Ambities en opgaven zijn vastgelegd in bestaande MRDH-beleidsdocumenten, met name
  - Strategische Bereikbaarheidsagenda (SBA), de
  - Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid (UAB)
  - Kadernota Openbaar Vervoer.
- Door corona verandert mogelijk wel het tempo en de route naar realisatie van ambities en opgaven

2. Doel en opgaven

Strategische Bereikbaarheidsagenda en Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid:

- Het aantal mensen dat de belangrijkste economische toplocaties met OV in 45 minuten (inclusief voor- en natransport) kan bereiken moet tussen 2015-2025 groeien met 10%.
- Vanuit 90% van de woongebieden moet het aantal arbeidsplaatsen/ voorzieningen dat met OV kan worden bereikt tussen 2015-2025 groeien met 10% .
- De waardering van 90% van de Stedenbaanknopen moet naar tenminste een 7,5.
- De CO2-uitstoot van het vervoerssysteem moet in 2025 met 30% omlaag t.o.v. 2015.

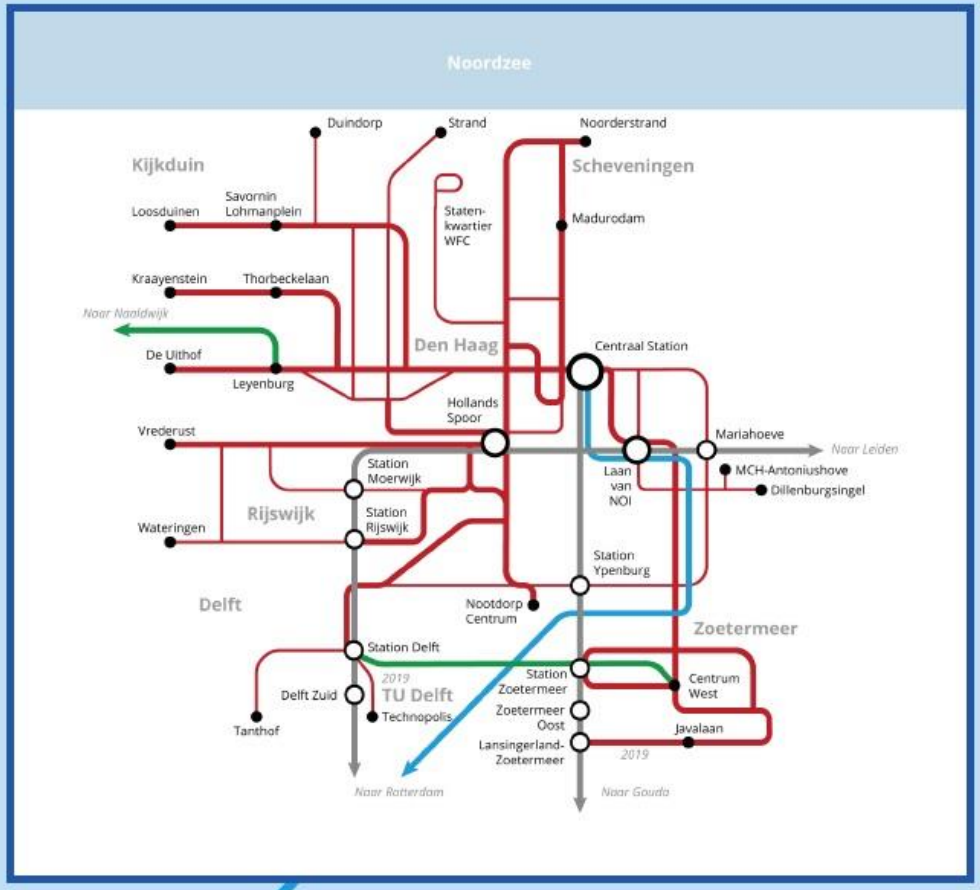
2. Doel en opgaven

Kadernota Openbaar Vervoer

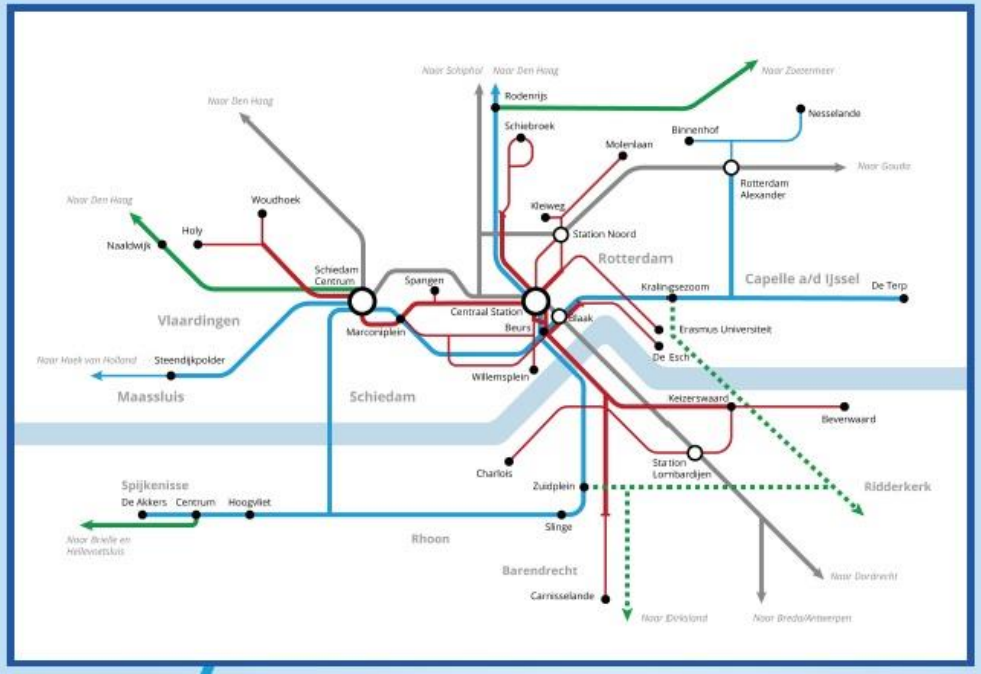
- Ruimte om het OV door te ontwikkelen aan de hand van de vraag van de reiziger en de behoefte van de samenleving: ontwikkelvrijheid voor vervoerbedrijven om het precieze vervoerproduct voor de reiziger te ontwikkelen, binnen de kaders in de Programma's van Eisen van de OV-concessies;
- Minimumeisen aan lijnvoering en frequenties R-net;
- Op verbindingen met weinig vraag zoekt MRDH met de vervoerders en gemeenten naar passende maatwerkoplossingen;
- Om de vraag van de reiziger zo goed mogelijk te bedienen, reizigersgroei te bereiken en het OV efficiënter te maken streeft MRDH naar innovatie en vernieuwing;
- Hoge ambities wat betreft klantinterface, materieel en duurzaamheid, betrouwbaarheid en veiligheid van het OV: hoge klantwaardering openbaar vervoer

2. Doel en opgaven

R-net Den Haag



R-net Rotterdam



Legenda

R-net metro (verbindende lijnen/lijndelen)
Minimaal 6x per uur (overdag),
Minimaal 4x per uur (avond/zaterdag/zondag)

R-net metro (ontsluitende lijnen/trajectdelen)
Kan volstaan met lagere frequentie, afhankelijk van de vervoervraag

R-net tram (verbindende lijnen/lijndelen)
Minimaal 6x per uur (overdag)
Minimaal 4x per uur (avond/zaterdag/zondag)

R-net tram (ontsluitende lijnen/trajectdelen)
Minimaal 4x per uur (overdag),
Minimaal 3x per uur (avond/zaterdag/zondag)

R-net Bus
Minimaal 6x per uur (spits)
Minimaal 4x per uur (overdag/zaterdag/zondag)
Minimaal 2x per uur (avond)
ingroeimodel op basis van vervoervraag mogelijk
(zie PvE busconcessies van MRDH (12 april 2017))

R-net Bus
Lijnen die niet tot MRDH-concessies behoren

Spoorlijnen
Vallen niet onder de bevoegdheid van MRDH

De minimumfrequenties op de kaarten sluiten hogere frequenties zeker niet uit.