



Transitie OV 2023

HTM | kom verder!

Inhoudsopgave

- Samenvatting
- Financiële opgave 2023
- Uitgangspunten
- Continuering bestaande maatregelen voor 2023
- Voorstel voor 2023
- Overzicht maatregelen en opgave (financieel)
- Afgewezen maatregelen
- Risico's

- Bijlagen

Samenvatting

De reiziger zal in 2023 nog onvoldoende zijn teruggekeerd en daarom zijn maatregelen nodig. HTM stelt voor reeds bestaande maatregelen te continueren en gebruik te maken van eerder doorgeschoven aanvullende subsidies, naast een aantal kleinere maatregelen. Het overslaan van haltes, zo heeft onderzoek uitgewezen heeft niet geleid tot reizigersverlies.

Om dit mogelijk te maken is aanpassing nodig van de huidige afspraken in de concessie zodat dat geen onnodige budgetdruk oplevert bij MRDH en HTM. Dat is tevens nodig om investeringen voor de langere termijn te waarborgen, waarvoor op korte termijn ook financieringsbehoefte ontstaat.

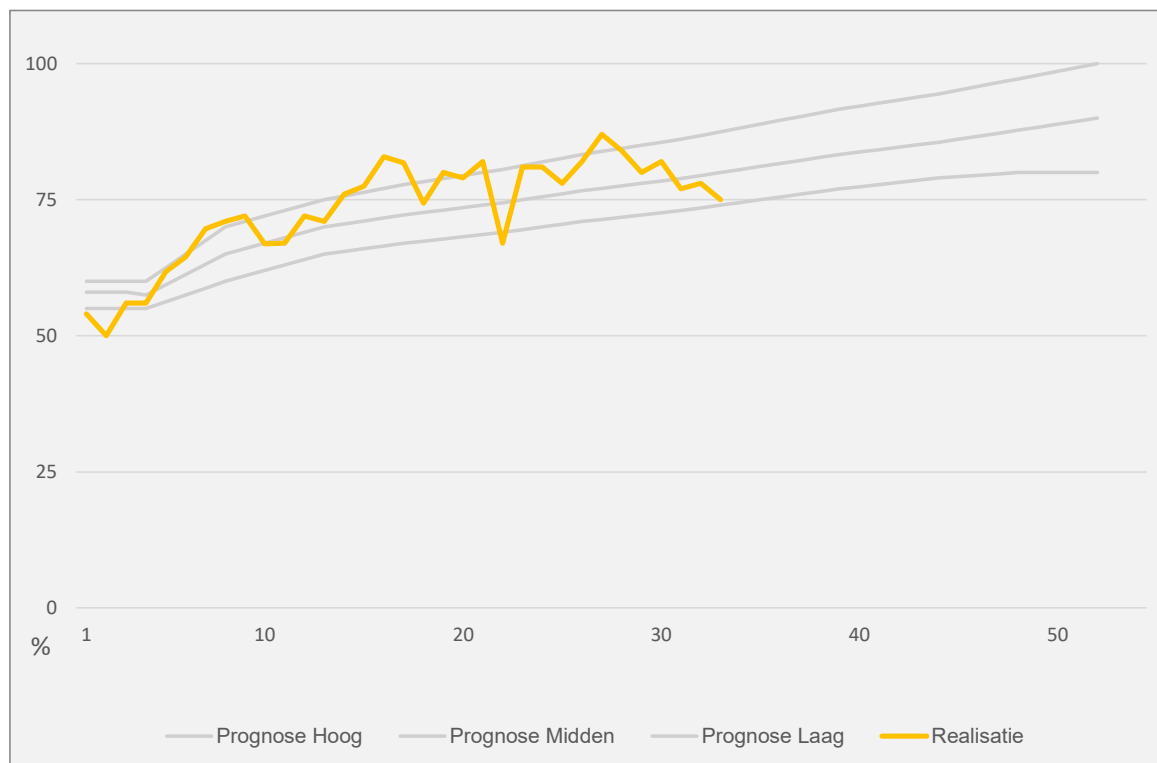
HTM hanteert een midden scenario voor de reizigersopbrengsten 2022 tot en met 2025

	mln €
Opbrengsten 2019	122.5
Prijspeil van 2019 naar 2023	15.6
Referentie 2019	138.0

Scenario Midden			
Uitgangspunten	2023	2024	2025
Terugkeer reizigers eind jaar tov 2019	93%	96%	100%
Autonome groei	2%	2%	2%
Herstelgroei per jaar	1.3%	1.3%	1.3%
Effect OV Betalen in mln €	-1.4	-1.8	-2.3
Effect extra bijdrage SOV in mln €	1.4	-	-
Opbrengsten (pp 2023) in mln €	131.6	133.2	136.5
Opbrengsten tov 2019	95%	96%	99%

Een globale toelichting en beschrijving van de gebruikte uitgangspunten zijn opgenomen in de bijlage.

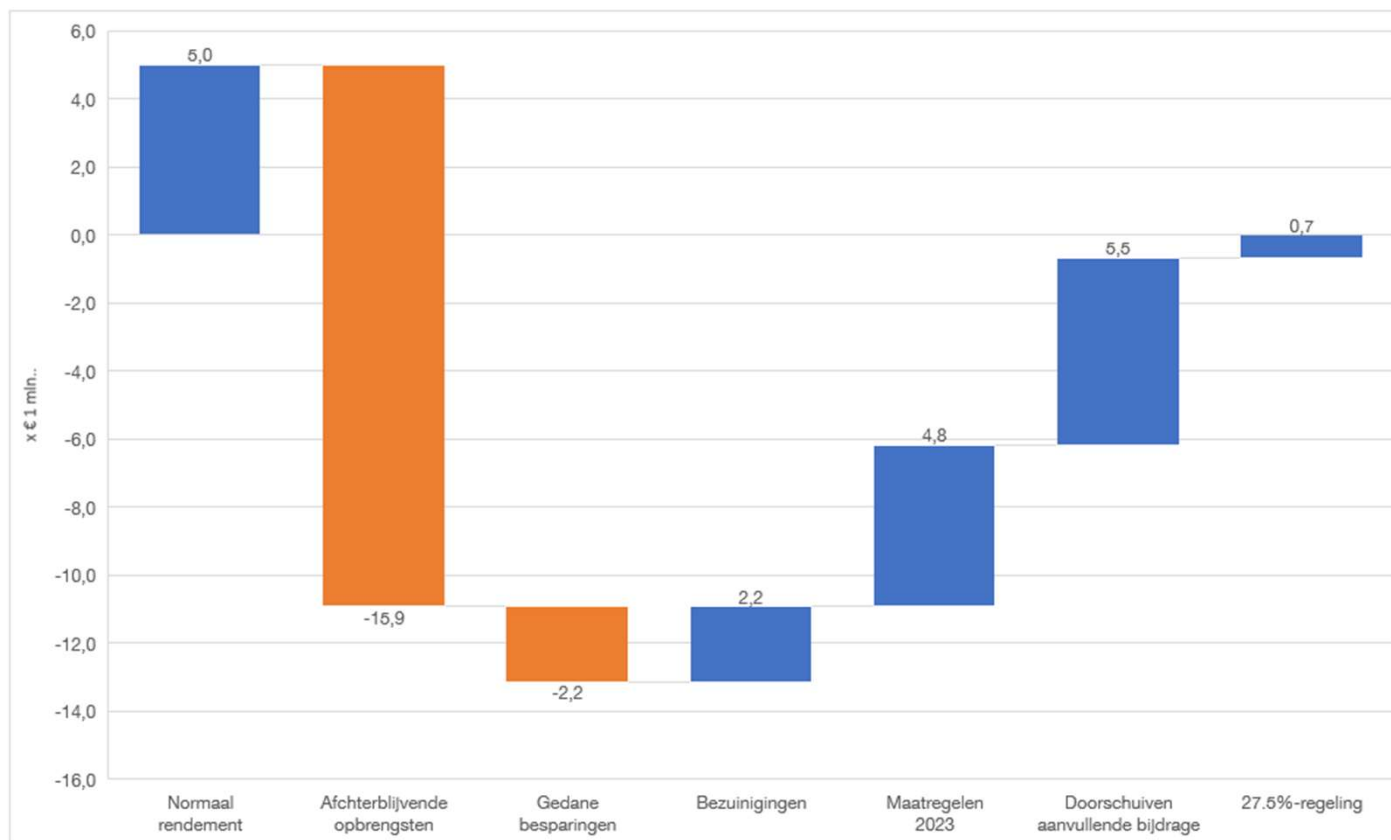
In deze reeks is geen rekening gehouden met de ingebruikname van Bleizo in juni 2019 en normale autonome groei over 2020-2022. Dat betekent dat het referentiejaar 2019 een te laag opbrengstniveau weergeeft, en dat de opbrengsten zich nog wat extra moeten herstellen.



Op basis van budget 2023 en prognose reizigersopbrengsten zal de opgave uitkomen op €13,1 miljoen in plaats van een positief rendement van €5 miljoen

(x 1 miljoen, pp 2023)	<i>2023</i>			<i>2024</i>		
	<i>Rail</i>	<i>Bus</i>	<i>Totaal</i>	<i>Rail</i>	<i>Bus</i>	<i>Totaal</i>
Kostenniveau budget 2023	101,5	45,0	146,6	101,5	45,0	146,6
Bijdrage 20 avenio	1,0		1,0	1,0	-	1,0
vpb	0,5	0,1	0,6	0,5	0,1	0,6
Subtotaal kosten	<i>103,0</i>	<i>45,2</i>	<i>148,1</i>	<i>103,0</i>	<i>45,2</i>	<i>148,1</i>
Bijdrage MRDH	-13,4	19,1	5,7	-13,4	19,1	5,7
Directe reizigersopbrengsten	91,0	16,7	107,7	93,4	17,1	110,5
SOV	21,8	2,0	23,8	20,8	1,9	22,7
Subtotaal opbrengsten	<i>99,3</i>	<i>37,9</i>	<i>137,2</i>	<i>100,7</i>	<i>38,2</i>	<i>138,9</i>
Resultaat Budget	-3,6	-7,3	-10,9	-2,3	-7,0	-9,3
Continueren besparingen uit 2021-2022			-2,2			-2,2
Financiële uitdaging			-13,1			-11,5




Financiële opgave HTM 2023



- Oorzaak: achterblijvende reizigersopbrengsten 93% tov 2019
- Hierdoor een dreigend tekort van € 13,1 mln. in plaats van positief resultaat van € 5 mln. Opgave van € 18,1 mln.
- Bijkomend: stijgende kosten (personeel, energie)

Financiering NST-2 voertuigen, verbouwing Harstenhoekplein en GAVI zijn in deze grafiek buiten beschouwing gelaten, maar wel essentieel onderdeel van opgave komende periode.

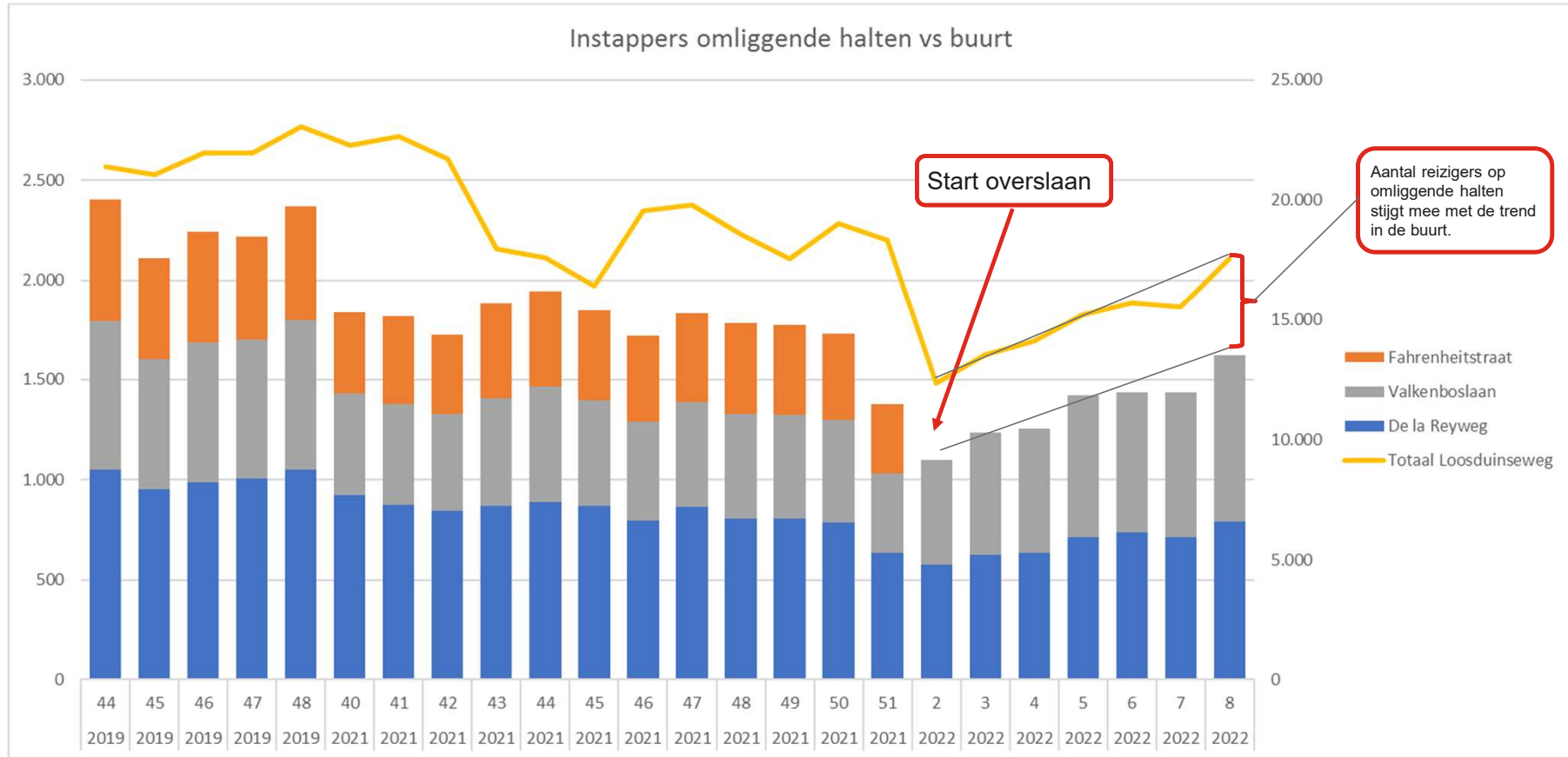
De uitgangspunten van het HTM voorstel zijn gebaseerd op tijdelijk achterblijvende reizigers, krapte op de arbeidsmarkt en noodzakelijke investeringen blijven doen.

- Lijnvoering blijft in stand, eerste rit en laatste rit blijven in stand.
- OV zal in 2025 weer op peil zijn, en een wezenlijke bijdrage leveren aan leefbaarheid van de omgeving, met de aankomende verdichting een wezenlijke opgave. Voor 2025 en 2026 is er een aanzienlijke investeringsopgave in voor zowel tram als bus. 
- Het op peil houden en groeien van de formatie is veel ingewikkeldere opgave geworden sinds Corona. Het duurt lang. Er is sprake van krapte in personeel en hoge werkdruk. 
- HTM heeft meer ruimte nodig om financieel te engineeren dan de concessie nu toelaat. 
- Geen maatregelen die opgave 2025 in gevaar brengen. Dit jaar besluiten over dekking investeringen. Met nieuwe afspraken kan en wil HTM een bijdrage leveren aan de investeringsopgave.
- Geen maatregelen die een dip in werving en/of formatie veroorzaken.
- Er moeten nieuwe afspraken komen rondom de concessie. In ieder geval voor 2023 en 2024, maar liever structureler. Zie slide 15.

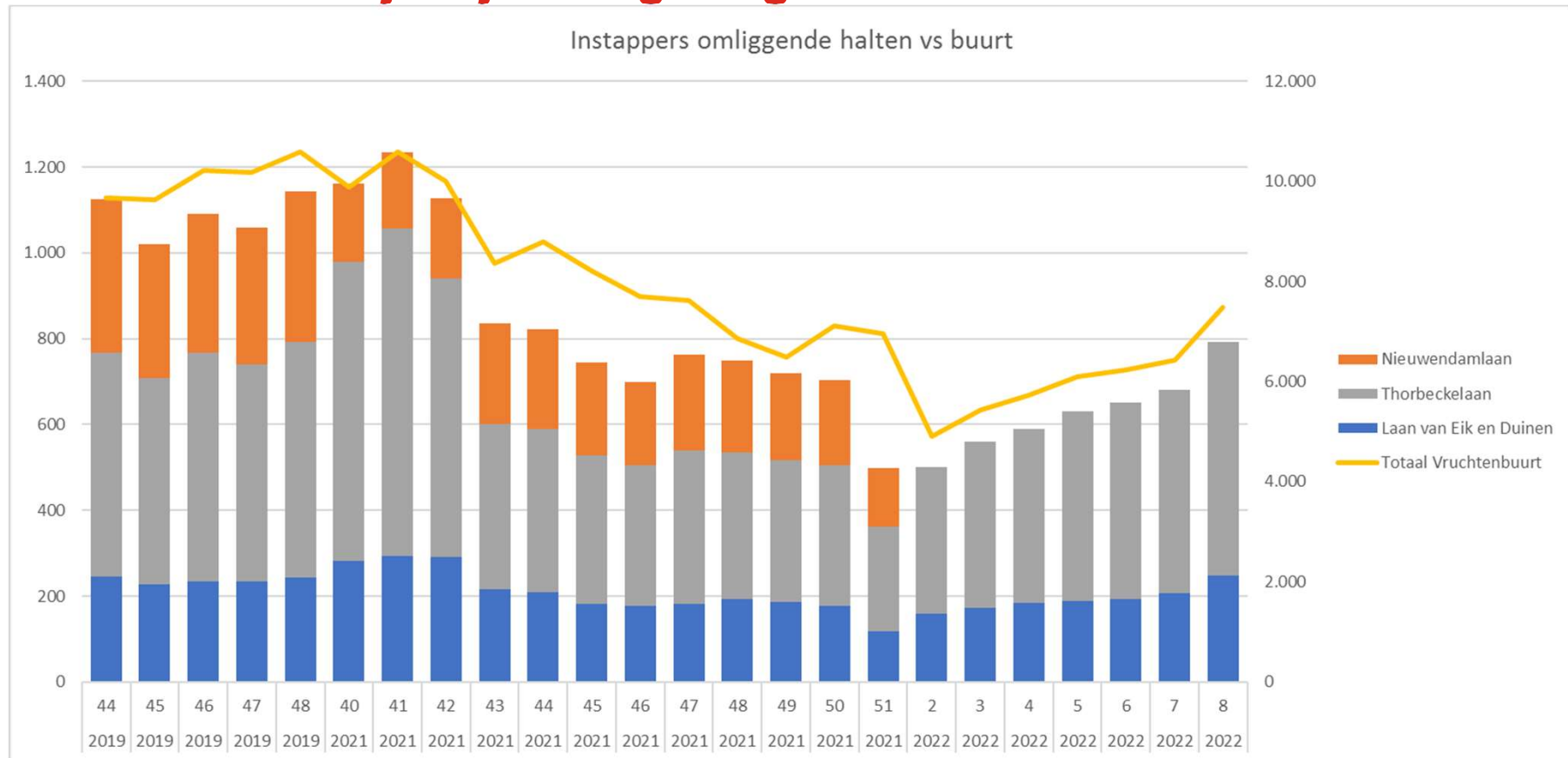
Overzicht van de verwerkte eerder genomen maatregelen in exploitatie ad € 2,2 mln die HTM doorzet.

Maatregel	Structureel effect in miljoenen	
Interne bezuinigingen HTM	1,0	Zonder risico door te zetten
Aanpassing dienstverlening	0,6	Servicewinkel Delft blijft dicht.
Aanpassing dienstregeling	pm	Minder in spits rijden, afgevlakte dienstregeling. Geen nachtnet.
Opheffen haltes (13)	0,5	Analyses laten zien dat dit geen negatieve impact heeft op reizigersaantallen.
Duurzaamheidsmaatregelen	0,1	
Marketingacties	pm	
Totaal	2,2	

Instappers voorheen van Fahrenheitstraat maken gebruik van omliggende halten. Er is geen sprake van reizigersverlies.



Instappers Nieuwendamlaan maken gebruik van omliggende halten. Er is geen sprake van reizigersverlies. Dezelfde conclusies kunnen worden getrokken voor alle tijdelijk overgeslagen halten.



Voorstel HTM voor 2023 (1)

- HTM ziet voor het 4de jaar op rij af van rendement van € 5 mln.
- De dienstregeling per 22 augustus zetten we voort in 2023 incl. verminderde spitsinzet, met evt. opschaling waar nodig in de tijd (voorwaarde: er blijft voldoende personeel beschikbaar bij HTM)
- Kostenbesparingen doorvoeren binnen HTM (€ 6,7 mln.)
 - € 2,2 mln. uit eerder genomen maatregelen (o.a. overslaan haltes, sluiting winkel)
 - € 1,5 mln. Toekomstbestendig roosteren
 - besparingen Sociale Veiligheid (€ 3,0 mln.) ten gunste van exploitatieresultaat
 - besparingen assets binnen AMP ten gunste van exploitatieresultaat
- Bijdrage van gemeenten voor meerkosten bij omleidingen
uitvoeren MRDH kadernota zou € 0,25 mln. per jaar moeten opleveren

Voorstel HTM voor 2023 (2)

- Inzet resterende Aanvullende bijdrage 2021 en 2022 MRDH
maximaal € 5,5 mln. zal op basis van de huidige prognoses nog beschikbaar zijn voor 2023
- Subsidie volgens de 27.5%-regeling
dit betreft 27.5% van de gecontinueerde besparingen 2021-2022 en 27.5% van de besparingen op sociale veiligheid. Totaal aan te vragen subsidie volgens de 27.5% regeling om te komen tot een nul resultaat. à €0,7 mln.
- Aanvullende rijkssteun vanuit vangnetregeling indien reizigersinkomsten lager dan 93 %
omvang afhankelijk van pct. reizigersopbrengsten

Voorstel HTM voor 2023 (3)

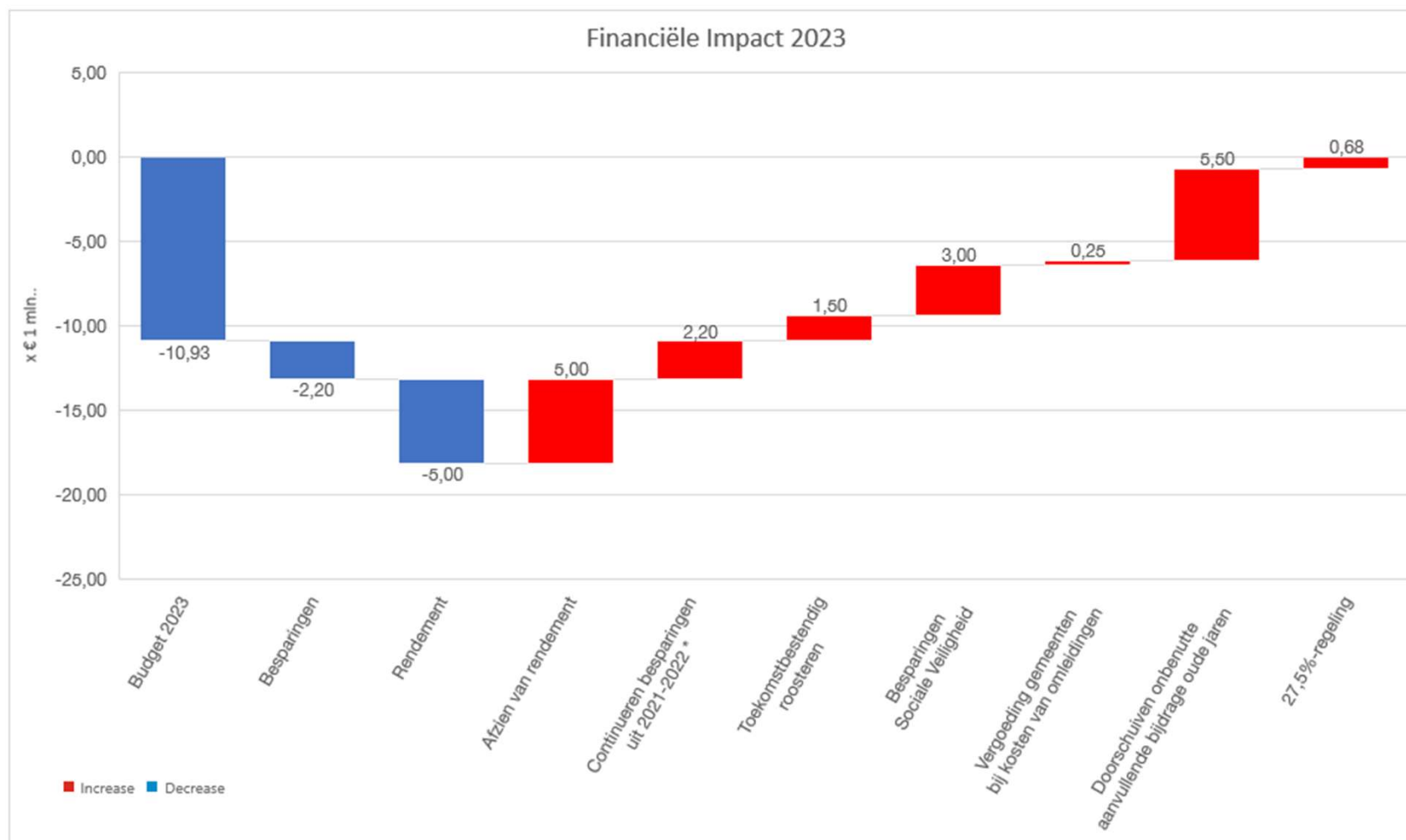
Besparing Sociale Veiligheid ten gunste van exploitatie: continueren huidige maatregelen + aanvullende besparing in 2023 van € 0,5 mln.

KPI's		Concessie eis	2019 t/m q2	2022 t/m q2
Niet betalende reizigers	Rail	6,0%	1,7%	2,3%
	Bus	1,0%	0,8%	0,9%
A- en B-incidenten	Rail	nvt	1.611	1.310
	Bus	nvt	120	216
Klantbeleving SV Algemeen	Rail	7,2	7,7	7,7
	Bus	7,6	7,8	8,3

- De kpi's Sociale Veiligheid vertonen tot op heden geen grote afwijkingen ten opzichte van 2019.
- Het percentage niet betalende reizigers bij Rail wordt nauwlettend gemonitord.
- Verdere afschaling van "menselijk toezicht" is niet gewenst.

Randvoorwaarde: Vervanging verouderde camera's in RandstadRail voertuigen, zoals eerder opgenomen in Transitieprogramma.

Overzicht opgave en maatregelen



Nieuwe afspraken over concessievoorwaarden

HTM lost 18 mln. coronaproblematiek 2023 op via besparingen die bij MRDH geen extra budgetdruk geven. Dit kan alleen als alle besparingen ten goede komen aan het financiële resultaat van HTM.

Daarnaast is op korte termijn zekerheid nodig rondom financiering van en het aantal te bestellen voertuigen, de verbouwing van remise Harstenhoekplein, nieuwbouw van GAVI en stalling Telexstraat ZE gereed maken. Nieuwe afspraken met betrekking tot de concessies kunnen deze financieringsbehoefte in belangrijke mate ondersteunen. Aanpassing is nodig om de maatregelen uit dit voorstel te kunnen realiseren.

Te wijzigen afspraken zijn:

- Opnieuw bekijken van concessieprijs exploitatie Rail en Bus
- Subsidie sociale veiligheid verlagen ten gunste van concessieprijs, met behoud van inhoudelijke resultaten SV
- Flexibele inzet van rijdend personeel en toezichthouders SV financieel mogelijk maken
- Financieel rendement herijken van Rail incl. beheer & onderhoud en Bus

HTM komt hiervoor met concrete voorstellen in september

Afgewezen maatregelen

- Geen verdere afschaling OV in 2023:
*geen optie voor HTM, past niet in vervoersvraag en in de verwachte groei na 2023
kostenverlaging door afschaling kan alleen door minder personeel, dat daarna niet meer terug
te halen is.*
- Geen vertraging instroom ZE-bussen en nieuwe trams:
niet meer mogelijk, aanbestedingen lopen en gecommiteerd aan duurzaamheid
- Geen lagere doelstellingen Sociale veiligheid:
zou gebruik OV minder aantrekkelijk maken en inkomsten verlagen
- Tarieven niet verhogen boven LTI:
gezien hoge indexatie/ inflatie heeft dit niet de voorkeur (betaalbaarheid OV)

Gebruik Vangnet rijk – MRDH 2023

Vangnet 2023

Verwachte reizigersinkomsten (direct & SOV) HTM in percentage 2023 tov. 2019

<i>pct. reizigersinkomsten</i>		<i>opgevangen door</i>
100 - 93 %		de maatregelen uit dit voorstel
93 - 82 %	plus	bijdrage uit Vangnet 2023
< 82 % (bij terugkerende pandemie)	plus	aanvullende bijdrage Rijk/MRDH bovenop Vangnet

Risico's

Risico	Impact	Mitigerende maatregel
Lager dan 93% opbrengsten en geen vangnet door Rijksoverheid	Tot 10 miljoen negatief in 2023	Aanvullende subsidie aanvragen bij MRDH. Indien niet mogelijk uitgangspunten heroverwegen. Tarieven verhogen: Bij iedere verhoging van het kilometertarief van ca. 5% zullen de opbrengsten ca. €1M stijgen (gebaseerd op reizigerskilometers 2021).
Structureel achterblijven reizigersaantallen	Jaarlijks tot 15 miljoen	Structureel naar ander bedieningsmodel en veranderende concessie-afspraken.
Nieuwe maatregelen n.a.v. Corona met impact op OV (van mondkapjes tot lockdown)	8-12 miljoen per periode van maatregelen	Rijksoverheid heeft aangegeven dan in te springen. Hoe en in welke mate is onzeker.

Bijlagen

- detaillering continuering maatregelen in dienstverlening.
- toelichting prognose instappers
- uitgangspunten verwachte groei
- impact ZE bussen en NST2

Detaillering continueren maatregelen in dienstregeling

Maatregelen dienstregeling Rail

- Dienstregeling blijft meer afgevlakt t.o.v. de spitsdienstregeling 2019
 - Behoud tram 34 in plaats van tram 3k en 4k
 - Geen extra spitsversterking tram 2 ter compensatie van lagere capaciteit in de tramtunnel door uitval 3k/4k
 - Minder versterking op (strand)tram 9
 - Minder spitsversterking op tram 6
 - Uitstel introductie spitstram 10; hierdoor ontstaat druk op tramlijn 1 en 16
 - Tram 19 blijft drie keer per uur rijden
- Continueren opheffen halten
 - Monitoring bewijst dat er geen reizigersverlies optreedt.
 - De beoogde rijtijdwinst wordt behaald

Maatregelen dienstregeling Bus

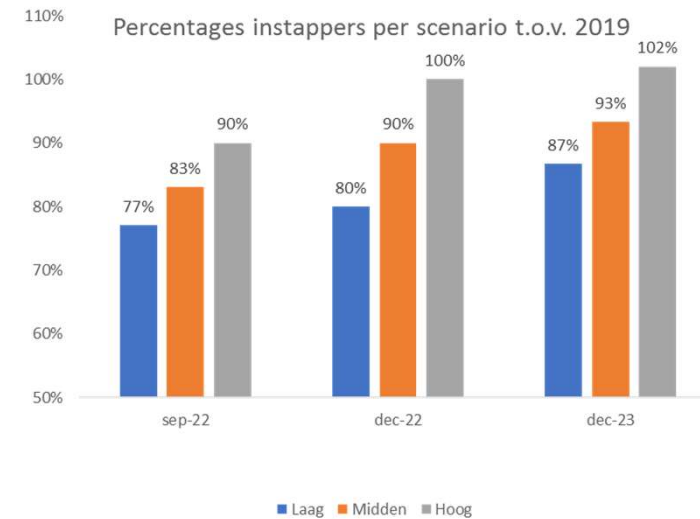
- Nog niet opstarten nachtnet
 - Nachtnet heeft een waardevolle functie in de stad en regio Den Haag, wat pas weer bewezen werd door het goede gebruik tijdens Koningsnacht/The Life I Live
 - Het kost echter relatief veel inzet van personeel, terwijl het als plus op de vaste dienstregeling rijdt
 - Reizigers kunnen alternatieven nemen zoals fiets, taxi's en deelvervoer (maar niet meer het OV)
- Bus 26 rijdt 5 om 5 i.p.v. 6 om 6 en bus 20 rijdt 5 keer per uur i.p.v. 6 keer
- Spitsversterking bus 23 wordt niet hersteld

Toelichting update prognose instappers 2022 - 2025

- Prognose is geactualiseerd met realisatie tot en met maart 2022
- Groei reizigersaantallen in 3 scenario's

Scenario	Percentage eind 2022	Autonome groei per jaar 2023-2025	Herstelgroei per jaar 2023-2025
Laag	80%	2%	4.7%
Midden	90%	2%	1.3%
Hoog	100%	2%	-

- Door de herstelgroei zijn het aantal reizigers in alle scenario's eind 2025 op het niveau 2019.
- Te vergelijken met scenario's van KiM (november 2021): basis scenario groei naar 100% en pessimistisch scenario groei naar 85% in december 2022 (rapport kwam uit voor huidige lockdown).
- Impact door mogelijk nieuwe najaarsgolf met lockdown (niet verwerkt in cijfers)
 - Indien er in het najaar wederom strenge overheidsmaatregelen, dan daalt het aantal reizigers met ongeveer 10 procent gedurende 4 maanden, conform effecten Omicron golf
 - In het midden-scenario is het effect van een najaarsgolf ruim 7 miljoen euro in 2023, uitgaande van vergelijkbare effecten op de reizigersaantallen als tijdens de Omicron golf.
- Bij het maken van de prognose gerekend met extra groei van 5% in de zomermaanden doordat reismotief recreatie sneller terugkeert dan woon-werk. Dit lijkt in 2022 geen realiteit te zijn geworden.



Uitgangspunten verwachte groei vanaf 2023

- **Verwachte autonome groei in opbrengsten en reizigers door langere termijn trends en stijging LTI**
 - Voor 2023 en verder wordt er een autonome reizigersgroei verwacht van 2% per jaar.
 - Deze groei is conform de strategie van HTM en gebaseerd op de verwachte bevolkingsgroei in Den Haag (bron: PBL en CBS), groei van mobiliteit in Nederland (bron: KiM) en groeiend aandeel van het OV (bron: KiM).
 - Extra opbrengstengroei door stijging LTI: LTI voor 2022 is 2,1%, voor 2023 is deze vooralsnog 7,24%. 2024 en 2025 voorspeld op 2%.
- **Studenten en abonneementhouders**
 - In 2022 een extra bijdrage aan SOV door verlenging reisrechten van een jaar voor studenten door studievertraging.
 - Deze extra bijdrage zal in 2023 50% zijn van 2022.
 - Er wordt aangenomen dat de SOV gelden worden gecorrigeerd met de LTI.
 - Risico lagere aantallen studenten voor 2022-2023 door invoer studiefinanciering in 2023-2024 is laag, vooraanmeldingen universiteiten voor 2022-2023 al hoger dan vorig jaar en Hoge Scholen zien geen grote afname.
 - Ontwikkelingen abonnementen parallel aan saldo-reizigers.
- **Derving door introductie EMV-techniek**
 - Door de introductie van EMV wordt een significante derving verwacht. Deze is door het project bepaald op 2,3 mln per jaar in 2025, met ingroei naar dit bedrag vanaf 2022.
 - Dit bedrag is voor de prognose per maand verdeeld over de concessies.
- Zolang Corona beperkt impact heeft op de ziekenhuiszorg zijn, worden er geen maatregelen verwacht met grote impact op het OV
- Impact van inflatie en energiekosten nog niet meegenomen in deze prognose

Nieuwe trams

- **Aanbesteding voor 50-62 nieuwe trams gestart in mei 2021**
- **Gunning eind 2022**
- **Dan bekend welke leverancier**
- **In 2023 start het ontwerpen van de tram**
- **Naar verwachting 2026 eerste nieuwe, ruime en gelijkvloerse trams**

Remisering - GAVI

- **Nota van Uitgangspunten GAVI terrein vastgesteld**
- **GAVI noodzakelijk om de komst nieuwe trams in 2026 mogelijk te maken**
- **Ruimte voor circa 40 trams**
- **Voorontwerp eind 2022 gereed**



Remisering - aanpassen

- **Remise Scheveningen: sporen en een aantal aanpassingen zijn noodzakelijk**
- **Remise Lijsterbesstraat: tijdens de verbouw van Scheveningen worden trams hier gestald**
- **Sporen en een aantal andere aanpassingen zijn daarvoor noodzakelijk**



Aanpassingen infrastructuur

- **Uitvoering tram 16 in 2023 afgerond**
- **Start uitvoering tram 6 en resterende onderdelen traject tram 1**
- **Gevolgd door tram 12**

E-bussen

- Aanbesteding voor circa 40 12 meter en 60 18 meter bussen start in september
- Aanpassing busgarage Telexstraat noodzakelijk
- In overleg met MRDH en EBS verhuist EBS naar een nieuw garageterrein in Poeldijk
- Welke oplaadmethode is afhankelijk van het type bus
- Duurzaam en toegankelijk busvervoer

