

Behoud niveau dienstregeling 2022 voor 2023 e.v. in Haaglanden en VPR

Van: Jan Kees Korteweg & Jasper Vermeer

Datum: 31 augustus

Aan: Metropoolregio Rotterdam Den Haag

T.a.v.: Gertjan Nijsink en Koen Idzenga

CC: Marc Rosier en Bart Nijhof

Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) heeft EBS gevraagd om voor 2023 in beeld te brengen welk tekort er op treed door de als gevolg van corona lagere reizigersinkomsten. Daarbij is EBS gevraagd om maatregelen voor te stellen die dit tekort op lossen.

De MRDH heeft EBS gevraagd om uit te gaan van het productievolume 2022 voor de dienstregeling 2023 en de beste inschatting van de reizigersopbrengsten in 2023 en verder. In eerste instantie was de vraag hierbij uit te gaan van de situatie waarin er geen steun vanuit het rijk zou zijn. Inmiddels is duidelijk dat er wel een financiële regeling wordt ontworpen door het rijk. De voorwaarden om hier een beroep op te doen zijn nog niet volledig duidelijk zijn, net zo min als de hoogte van de bijdrage voor elke specifieke concessie. Er is hiervoor dan ook niet meer dan een eerste voorzichtige inschatting opgenomen in deze (versie van de) notitie.

1) Het tekort in beeld

Voor beide concessies is vastgesteld dat bij de geprognosticeerde reizigersomzet 2023 en verder een fors financieel tekort ontstaat.

	Opbrengsten tekort
HGL 2023	-6.016
VPR 2023	-1.668
2023 totaal	-7.684
HGL 2024	-6.398
VPR 2024	-1.850
2024 totaal	-8.248

Bij de prognoses 2023 e.v. dienen uiteraard allerlei disclaimers te worden toegevoegd, omdat de ontwikkeling van het herstel, gezien de ervaring van de laatste jaren, een moeilijk te voorspellen proces is.

Het scenario voor herstel (prognose) is afkomstig vanuit het Transdevmodel (scenario 2). In dit model, gebaseerd op de prognoses van het KIM van najaar 2020, wordt er van uitgegaan dat het aantal reizigers in 2025 weer op het niveau van 2019 is. Dat is 100%, dus zonder autonome groei. Het Transdev model berekent een gemiddeld herstelpercentage voor heel Nederland. EBS heeft dit model specifiek gemaakt door onderscheid te maken naar doelgroepen en lokale verschillen tussen concessies. We verwachten bijvoorbeeld dat het aantal recreatieve reizigers goed zal herstellen, maar dat forensen blijvend minder ritten per week zullen maken, terwijl het aantal scholieren op dit moment al grotendeels terug is op het niveau van 2019. We werken ons model ieder kwartaal bij op basis van het werkelijke aantal instappers per doelgroep in de voorliggende periode.

Voor het bepalen van de verwachte reizigersopbrengsten in 2023 e.v. hebben wij een correctie gedaan op het model om van instappers naar euro's te komen, op basis van de in de afgelopen maanden gerealiseerde verhouding tussen instappers en opbrengsten. In Haaglanden hebben we bovendien een tweetal extra correcties gedaan om de reizigersopbrengsten in basisjaar 2019 te bepalen. Enerzijds hebben we de opbrengsten voor een heel jaar bepaald op basis van de opbrengsten vanaf augustus 2019, de start van de concessies, waarbij we gebruik maken van een jaarpatroon dat we van MRDH hebben ontvangen. Anderzijds hebben we een correctie gedaan op lijn 45 omdat die in 2019 nog gedeeltelijk buiten de concessie viel. Tot slot hebben we de reizigersopbrengsten in beide concessies gecorrigeerd voor het effect van de introductie van EMV.

Het verfijnde model met de correcties leidt tot een herstel van reizigersopbrengsten, exclusief vergoeding voor het studentenreisproduct ('SOV'), in 2025 van 96% in Voorne-Putten & Rozenburg en 93% in Haaglanden. In 2023 is het herstel 86% om 84% en in 2024 91% om 89%. Voor de SOV geldt dat het omzetniveau van voor corona is behouden. Dit komt doordat op korte termijn niet de hoeveelheid reizen, maar het aantal studenten met een studentereisproduct bepalend is voor de hoogte van de vergoeding. Worden reizigersopbrengsten en SOV samengenomen dan is er dus sprake van een hoger percentage. In Voorne-Putten bijvoorbeeld komt het herstelpercentage in 2023 dan uit op 93% i.p.v. 86%. In alle gevallen zijn de reizigersopbrengsten vergeleken met het niveau van 2019, prijspeil 2022.

Voor de volledigheid hebben we gekeken welke aanvullende inkomsten ook benoemd moeten worden voor een eerlijk vergelijk. Er zijn eigenlijk maar twee soorten aanvullende inkomsten buiten de subsidie, de SOV en de reizigersinkomsten: dit zijn inkomen uit advertenties en de vergoeding voor gedeelde inkomsten bij gratis OV Rozenburg.

De advertentie-inkomsten, orde grootte €60k, bieden hier geen soelaas, want deze zaten ook in de oorspronkelijke businesscase en bovendien buiten de post reizigersinkomsten waarover we nu spreken. Wel moeten we voor een eerlijk vergelijk meenemen de dervingsvergoeding die EBS ontvangt van de gemeente Rotterdam voor het vrij vervoer voor kinderen en oudere inwoners van Rozenburg. Deze post bedraagt in 2023 € 206k. In de oorspronkelijke prognoses voor 2023 was dit geen derving, maar inkomen en onderdeel van de reizigersopbrengsten.

Omdat er al eerder maatregelen zijn afgesproken is het tekort in werkelijkheid kleiner dan hierboven geschetst. In het transitieprogramma is er meerwerk ingekocht door MRDH voor lijn 33/34 in Haaglanden. In bijlage 1 'toelichting verrekening subsidie Meerwerk lijn 33/34' is dit nader toegelicht. Door dit geld in 2023 uit te keren wordt het tekort van Haaglanden verkleind met € 900k

Vanuit het besparingsprogramma MRDH is eerder al een bedrag toegezegd in combinatie met gerealiseerde besparingen (27,5% daarvan). Voor de concessies Haaglanden en Voorne Putten opgeteld is het huidige beeld dat vanuit dit programma een aanvraag kan worden ingediend van bijna € 3,0 mln. De berekeningen zijn nog niet ingediend waarmee de uiteindelijke berekening kan afwijken. De bijdrage vanuit dit programma verkleint het tekort in 2023 in Haaglanden met € 2.174 en in Voorne-Putten met € 827k.

Per saldo rest het volgende tekort:

	Opbrengsten tekort	Besparing 27,50%	Bijdrage 33/34	Vrij reizen Rozenburg	Netto tekort
HGL 2023	-6.016	2.174	900		-2.942
VPR 2023	-1.668	827	-	206	-635
2023 totaal	-7.684	3.001	900		-3.783
HGL 2024	-6.398		300		-6.098
VPR 2024	-1.850		-	206	-1.644
2024 totaal	-8.248		300		-7.948

2) Maatregelen

MRDH heeft EBS gevraagd om maatregelen te bedenken, zogenaamde ‘knoppen waaraan gedraaid kan worden’, die dit tekort kunnen oplossen. Deze knoppen betreffen de mogelijkheden om besparingen en/of extra opbrengsten te generen. Het moet dan vooral gaan om andere knoppen dan ‘snijden in de dienstregeling’ gezien de toename van reizigers en verwachte groei in de vraag naar mobiliteit in de metropoolregio. Het wel snijden in de dienstregeling zou een zeer nadelig effect op het gebruik van openbaar vervoer betekenen, waardoor meerdere lange termijn (ruimtelijke) opgaven in de regio in gevaar zouden komen. We komen hier bij (wel opgenomen) knop ‘vervoerkundige maatregelen’ nog op terug.

EBS ziet de volgende knoppen:

1. Bijdrage Rijksoverheid (TVOV)
2. Bijdrage uit hiervoor extra vrijgemaakte middelen MRDH
3. Bijdrage EBS
4. Aanpassing concessievoorwaarden die mogelijk tot besparingen kunnen leiden
5. Tarieven proposities en kilometer tarief
6. Vervoerkundige maatregelen

Na verwerking van de bovenstaande maatregelen, die in het vervolg van dit document nader toegelicht worden, zou het tekort voor 2023 en 2024 als volgt (deels) kunnen worden opgelost:

	Netto tekort	1) TVOV Rijksdeel	2a) TVOV DO-deel	3) Bijdrage EBS	2b) Aanvullende bijdrage MRDH	4) Aanpassen concessie	Resultaat
HGL 2023	-2.942	1.250	625	717	350		-0
VPR 2023	-635	250	125	216	44		-
2023 totaal	-3.577	1.500	750	933	394	-	-0

HGL 2024	-6.098				1.098	5.000	0
VPR 2024	-1.644				644	1.000	-0
2024 totaal	-7.742	-	-	-	1.742	6.000	-0

Ad 1: Rijksbijdrage TVOV

Vanuit het Rijk is er een regeling in wording: de TVOV. Deze is bedoeld om het Openbaar vervoer financieel te ondersteunen daar waar de reizigersopbrengsten door Corona nog voor gaten in de begroting zorgen. Op het moment van schrijven is nog niet duidelijk hoeveel geld er beschikbaar komt en ook de voorwaarden zijn nog niet helemaal helder. Op verzoek van de MRDH brengen wij hier wel in beeld hoe deze ‘knop’ mogelijk een deel van het tekort op zou kunnen vullen. In totaal stelt het rijk 150 miljoen beschikbaar voor alle OV-concessies in Nederland inclusief het hoofdrailnet. Gezien het aandeel van de twee EBS-concessies op het totaal van Nederland rekenen we maximaal op 1,5 miljoen. Van DO's wordt verwacht hier ook een bedrag aan toe te voegen. Hierover meer in de volgende paragraaf.

Ad 2: Bijdrage uit door MRDH vrijgemaakte middelen

De MRDH heeft vanuit diverse besparingen een bedrag van 37 miljoen vrijgemaakt dat kan worden ingezet om tekorten bij de drie vervoerders op te vangen. MRDH geeft aan dat hierover nog geen zekerheid kan worden gegeven hoeveel hiervan aan EBS kan worden verstrekt.

Behoud niveau dienstregeling

EBS heeft desondanks toch een inschatting gemaakt van welke bijdrage aan EBS realistisch zou zijn als wordt gelet op de omvang van de beide streekconcessies in het geheel van de MRDH. Dit berekende bedrag lijkt toch noodzakelijk om in 2023 het tekort in reizigersopbrengsten af te dekken. We gaan ervan uit dat er maximaal 3,7 miljoen euro beschikbaar is voor de EBS-concessies gezamenlijk. Een deel van dat geld (€750k) zal door de MRDH moeten worden ingezet om in 2023 aanspraak te kunnen maken op de TVOV bijdrage van het Rijk. In de tabel terug te vinden als het 'TVOV DO-deel'.

Een tweede deel (€600k in 2023 en €1.950k in 2024) kan als 'aanvullende bijdrage MRDH' worden uitgekeerd ten behoeve van instandhouding van het voorzieningenniveau in haar beide streekconcessies. Het is overigens nog onduidelijk of de voorwaarden van de TVOV hiervoor de ruimte bieden.

Wat er dan nog resteert van de 3,7 miljoen (€400k) kan als reserve gelden en werken als aanvulling daar waar de werkelijkheid negatief afwijkt van de prognoses.

Ad 3: Bijdrage EBS

Naast de bovengenoemde knoppen heeft de MRDH ook aangegeven dat vervoerders wederom een eigen bijdrage moeten leveren. De forse negatieve resultaten van 2020, de twee daaropvolgende jaren zonder rendement en de in die jaren al gerealiseerde besparingen maken dat er weinig extra kan worden bijgedragen door EBS. EBS heeft sinds de start van haar concessies binnen de MRDH als gevolg van Corona een negatieve cashflow en heeft ook tot dusver geen enkele positieve dotatie aan haar vermogen kunnen doen. Toch ziet EBS binnen de huidige aannames en de nu voorliggende berekeningen de mogelijkheid om in het tekort van 2023 een deel voor eigen rekening te nemen.

Ad 4: Aanpassing concessievoorwaarden

Om een resterend tekort weg te nemen kan mogelijk binnen de concessievoorwaarden worden gezocht naar financiële ruimte.

Graag gaan we met de MRDH op onderzoek waar mogelijkheden liggen. In eerdere gesprekken heeft EBS een concessieverlenging als mogelijke maatregel geopperd. Verlenging van een concessie biedt de mogelijkheid om met toekomstige resultaten huidige tekorten op te vangen.

Voor de Metropoolregio biedt dit ook de mogelijkheid om de einddata van de beide streekconcessies gelijk te trekken, echter is EBS bewust van de regelgeving omtrent verlengingen en uitbreiding van concessies. Wellicht is de 'knop' voor deze discussie niet het juiste moment en zou dit bij een herijking van het concessiecontract beter kunnen passen. Voor 2023 stellen we dan ook niet voor aan deze knop te draaien, maar voor 2024 moet dit een oplossing gaan bieden voor het dan nog resterende tekort.

Ad 5: Tarieven

Een gemakkelijke manier om de reizigersopbrengsten te verhogen is een aanvullende tariefsverhoging boven op de Landelijke Tarief Index (LTI). Alhoewel deze knop niet onbenoemd kan blijven kleeft hier een groot nadeel aan. Deze maatregel heeft een negatieve impact op het herstel van de reizigersaantallen en -inkomsten. Voor 2023 is de LTI

7,02% en daar komt mogelijk nog iets bij. Een extra verhoging versterkt in de ogen van de klant de perceptie dat (ook) het openbaar vervoer fors duurder wordt en dus moet er gerekend worden met een negatieve impact op imago en prijselasticiteit (minder reizigers en minder reizen, door een hogere prijs). We stellen dan ook voor niet aan deze knop te draaien. Wel brengen we hieronder in beeld wat de verwachte impact op de financiën zou zijn:

- Voor de concessie VPR betekent een stijging van het kilometertarief van 20 procent een geprognoseerde omzetstijging van € 250.000.
- Voor de concessie HGL betekent een stijging van het kilometertarief van 20 procent een geprognoseerde omzetstijging van € 750.000.

Ad 6a: Vervoerkundige maatregelen, verhoging efficiency en/of kostenverlaging door reductie DRK's

De oplossing voor de vervoerkundige maatregelen zijn beperkt uitgewerkt, omdat MRDH eigenlijk als uitgangspunt heeft gekozen niet aan deze 'knop' te willen draaien. Binnen de concessie Haaglanden zijn een aantal kleine maatregelen te bedenken die een relatief beperkte impact hebben op de reiziger. De verwachting is dat deze een maximaal bijdrage van 0,3 mln opleveren. Te denken valt hierbij aan een beperking van de stadsdienstregeling in Delft inclusief het opheffen van het Hoppersysteem. EBS heeft verder diverse maatregelen uitgewerkt, maar ze zijn alle gericht op het reduceren van kosten en dus verlagen van ons productievolume.

Ad 6b: Vervoerkundige maatregelen, optimalisatie Lijnennet

Zoals elk jaar zijn er ook bij een gelijkblijvend productieniveau optimalisaties van het netwerk aan de orde. Deze wijzigingen worden toegelicht in bijlage 2. De ingangsdatum voor dienstregeling 2023 ligt op zondag 8 januari 2023.

3) Voorlopige conclusie

Met de knoppen 1 t/m 4 kan voor beide concessies het tekort in reizigersopbrengsten worden opgelost. Grote onzekerheden zijn de precieze invulling en voorwaarden van de TVOV. Daarnaast impliceert knop 3 een forse opgave voor EBS en MRDH gezamenlijk om te komen tot een aanpassing van de concessie met het oog op 2024 e.v.. Uiteraard zijn ook de opbrengsten geprognoseerd en zou het herstel anders kunnen zijn dan in deze berekeningen is opgenomen, waardoor de totale opgave groter of kleiner kan zijn dan hier geschetst.

Belangrijke disclaimer: In deze opstelling gaan we ervan uit dat de MRDH naar vermogen kan bijdragen zonder dat dit leidt tot een korting op de Rijksbijdrage. Zoals we nu begrijpen bestaat deze mogelijkheid in de TVOV staat deze mogelijkheid nog niet. In dat geval ontstaat er weer een tekort ter grootte van de Rijksbijdrage minus de reservepost van MRDH.

Graag gaan we snel met de MRDH in gesprek om onze notitie te bespreken om vervolgens snel vast te stellen hoe en met welke kwantiteiten EBS de dienstregeling voor HGL en VPR 2023 moet gaan opstellen.

8 september 2023
J.C. Korteweg, COO EBS

Bijlages:

- 1: toelichting verrekening subsidie Meerwerk lijn 33/34
- 2: Dienstregelingswijzigingen 2023 EBS Haaglanden Streek

Bijlage 1: toelichting verrekening subsidie Meerwerk lijn 33/34

In het kader van het transitieprogramma van MRDH is sinds 2020 al veel gebeurd. Hierin is ondermeer besloten tot het toekennen van extra subsidie voor het meerwerk op lijn 33/34 in de concessie Haaglanden.

Vanaf 2021 heeft de MRDH extra meerwerk ingekocht boven op het vervoerplan 2021. Dit betreft de frequentieverhoging op de lijnen 33 en 34 in de concessie Haaglanden. Voor 2021 en daaropvolgende jaren is het overeengekomen budget voor dit meerwerk € 300k (prijspeil 2021). Dit budget is tot dusver nog niet opgevraagd door EBS vanwege de toereikende dekking van de BVOV. De bedragen van 2021, 2022 en 2023 verkleinen het tekort in 2023 met €900k en in volgende jaren steeds met €300k. Hierbij geldt de aanname dat de dekking BVOV in 2022 toereikend is en de inzet van de € 300k voor 2022 niet nodig is.

Bijlage 2 Dienstregelingswijzigingen 2023 EBS Haaglanden Streek

Voor dienstregelingsjaar zijn wij voornemens om de huidige dienstregeling in grote lijnen voort te zetten, afhankelijk van behoud van de BVOV en de extra subsidie voor het handhaven van de huidige frequenties op de lijnen 33 en 34. Wijzigingen die hoe dan ook plaats zullen vinden worden hieronder kort besproken. De ingangsdatum voor dienstregeling 2023 ligt op zondag 8 januari.

Lijn 42 Voorschoten – Wassenaar

Om bezoekers van Duinrell vanuit Leiden en de noordelijke Randstad beter van dienst te zijn verleggen wij het eindpunt van lijn 42 naar Duinrell. Op deze manier kan er met een naadloze overstap op station Voorschoten ook vanuit het noorden naar Duinrell gereisd worden, de reistijd neemt daarbij ook af. Nu moet er nog gereisd worden met lijn 43 naar Wassenaar waarbij er geen goede overstap geboden kan worden tussen deze lijn en lijn 44 naar Duinrell.

Met dit nieuwe eindpunt wijzigt de route binnen Wassenaar ook, komende vanaf Voorschoten wordt er na de halte Van Oldebarneveltweg gereden via de Van Zuylen Nijveeltstraat en Storm van 's-Gravenzandeweg. Nieuwe haltes zijn Johan de Wittstraat, Dr. Mansveltkafe en Duinrell. De haltes Stadhoudersplein, Van Duivenvoordelaan en Starrenburglaan komen te vervallen voor lijn 42, overige lijnen blijven hier wel stoppen. In- en uitstappers van de halte Stadhoudersplein hebben op loopafstand een alternatief in de halte Van Oldebarneveltweg, vanaf de overige vervallen haltes voor lijn 42 kan met lijn 44 naar de Van Oldebarneveltweg worden gereisd om over te stappen op de lijn naar Voorschoten.

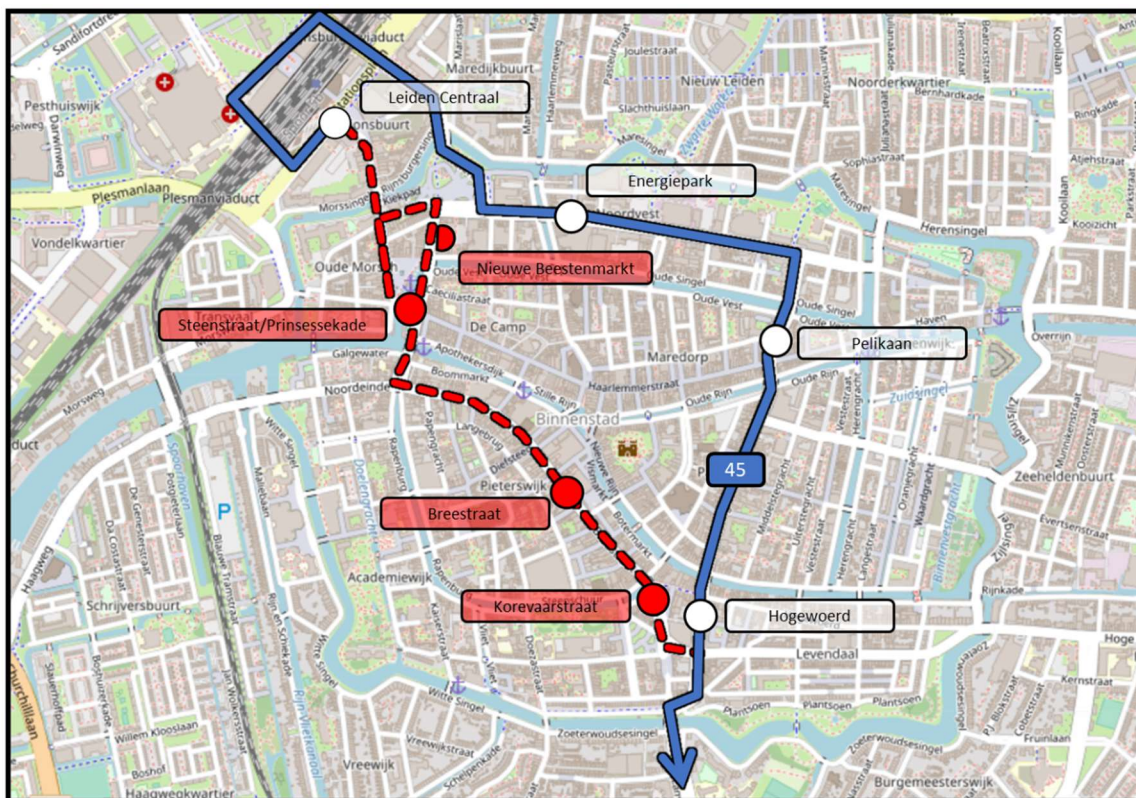


Naast de nieuwe route wijzigt ook het lijnnummer. Met ingang van de nieuwe dienstregeling worden lijn 42 en 46 samengevoegd onder één lijnnummer 46. Zo ontstaat er een doorgaande verbinding tussen Voorburg, Leidschendam (Mall of the Netherlands), Voorschoten, Wassenaar en Duinrell.

De vernieuwde lijn 46 zal 7 dagen per week naar Duinrell gaan rijden. Om dit mogelijk te maken zal lijn 46 eerder stoppen met rijden dan in de huidige dienstregeling. In 2023 zullen de laatste ritten rond 19:30 vertrekken, dat is nu nog rond 21:00. Gezien de lage gemiddelde bezetting van de vervallen ritten (gem. onder de 5) verwachten wij geen grote aantallen klachten, ook omdat er veel alternatieven zijn voor lijn 46.

Lijn 45 Den Haag – Leiden

In het centrum van Leiden gaat lijn 45 via een nieuwe route naar het Centraal Station rijden. Deze wijziging is vanwege de wens van de gemeente Leiden om het aantal busbewegingen door de Breestraat te halveren. In de nieuwe situatie gaat lijn 45 net als R-netlijn 400 via de HOV-centrumroute rijden. De reistijd zal hierbij gelijk blijven aan de huidige dienstregeling. Op onderstaand kaartje zijn de nieuwe en de vervallen route te zien, ook staan de nieuwe en oude haltes vermeld. Reizigers met bestemming Breestraat kunnen uitstappen op de nieuwe halte Hogewoerd of kunnen overstappen op één van de stadslijnen van Arriva die door de Breestraat blijven rijden.



Overige wijzigingen

Naast bovengenoemde wijzigingen houden wij de rijtijden up-to-date en voeren wij deze zoals elk jaar door in de dienstregeling. Daarnaast houden wij nauwlettend in de gaten waar de bezetting in de bussen te hoog wordt en zullen wij daar waar nodig versterkingsritten toevoegen