

Onderweg naar toekomstvast OV na corona



**Transitieplan
Openbaar
Vervoer
Zuid-Holland**



**provincie
Zuid-Holland**

Inhoud

| | |
|--|----|
| 1. Samenvatting | 3 |
| 2. Gevolgen corona voor openbaar vervoer | 5 |
| 3. Landelijk Transitieplan | 7 |
| 4. Nul-scenario | 9 |
| 5. Provinciale kaders | 10 |
| Bijlage 1: Bussenlening | 19 |
| Bijlage 2: Transitieplannen bij andere overheden | 23 |

1. Samenvatting

Door corona heeft het openbaar vervoer (OV) aanzienlijk minder reizigers. Om het OV in stand te houden, zetten we als provincie op dit moment onze subsidies aan de vervoerders 100% door en steunt het Rijk het OV met een beschikbaarheidsvergoeding. We moeten ons voorbereiden op een situatie na corona 2022-2025, met tussen de 20% en 40% minder reizigers aan het begin van 2022 in vergelijking met 2019 en zonder Rijksbijdrage. Daarvoor is dit Transitieplan bedoeld.

Beleidsmatige uitgangspunten

Het beleidsmatige uitgangspunt voor het OV blijft dat het OV-net bijdraagt aan verstedelijking en economische bereikbaarheid en daarnaast een sociale functie heeft. De ambities en doelen uit het Toekomstbeeld OV 2040 blijven van kracht. Er wordt op basis hiervan een samenhangend nieuw toekomstvast netwerk ontwikkeld, waarin elke reiziger optimale keuzevrijheid heeft in de modaliteit die hij kiest. Snelle, frequente lijnen, goede afstemming tussen modaliteiten en optimaal gebruik van infrastructuur gaan hand in hand. Ketenvoorzieningen en ketendiensten zijn er voor snel, comfortabel vervoer van en naar de halte, passend bij ieders behoefte.

Nul-scenario

Op dit moment is er grote onzekerheid qua reizigersaantallen en de aanvullende Rijksbijdrage. Dit zorgt ervoor dat de kaders waarvan uit kan worden gegaan niet vastliggen. Dit heeft invloed op de uitwerking van dit Transitieplan. We houden rekening met twee scenario's: een nul-scenario en een normaal scenario. Als het Rijk stopt met steun en de reizigersaantallen zijn laag, dan treedt het nul-scenario in werking. Hierbij zal de vervoerder moeten afschalen, met naar schatting (maximaal) 30% minder dienstregelingen dan normaal. Dit houdt in dat het voorzieningenniveau in veel gevallen naar het absolute basisniveau wordt teruggebracht om een basisbereikbaarheid te kunnen blijven bieden. Hierbij wordt in de concessies een combinatie van de volgende maatregelen genomen: verminderen frequenties; verminderen paralleliteit; verminderen fijnmazigheid en opheffen van lijnen op een deel van de dag of de hele dag. De beleidsmatige doelen kunnen dan niet worden behaald.

Invulling Transitieplan bij normaal scenario

In het Transitieplan gaan we uit van een normaal scenario, waarbij reizigersaantallen aan het eind van dit jaar 80% bedragen van normaal, en dat het Rijk het OV tijdens corona blijft steunen. Hierbij gelden de volgende uitgangspunten:

- De provincie handhaaft in beginsel de huidige subsidie voor openbaar vervoer met mogelijk (tijdelijk) andere voorwaarden als dit in overeenstemming is met de wet- en regelgeving, zodat er bijvoorbeeld geen sprake is van ongeoorloofde staatsteun. Dit betekent dat de provincie, ook als er als gevolg van de pandemie minder wordt gereden dan contractueel afgesproken, in overleg gaat met onze vervoerders hoe wij de beschikbare middelen zo goed mogelijk kunnen inzetten voor onze reizigers. Het aanpassen van de concessievoorwaarden vergt een apart besluit van Gedeputeerde Staten;
- De vervoerder is en blijft opbrengstverantwoordelijk en houdt de ontwikkelrol;
- De vervoerder wordt ook voor de keten verantwoordelijk. De vervoerder gaat de reis van deur tot deur vormgeven;
- Bestaande vaste lijnen mogen pas door vervoerders worden opgeheven als de alternatieve (keten)diensten aantoonbaar net zo goed zijn;
- Tarieven voor het OV mogen niet worden verhoogd, wel verlaagd op tijdstippen om reizigers beter te spreiden;
- Vervoerders kunnen een lening of garantstelling aanvragen voor (duurzaam) materieel. Het verstrekken van een subsidie in de vorm van een lening of het afgeven van een garantstelling voor materieel vraagt aparte besluitvorming van Provinciale Staten.

Voor een succesvolle transitie is samenwerking nodig tussen vervoerders, provincie, regio's en wegbeheerders. Naast exploitatie wordt gekeken naar optimalisering van de infrastructuur door middel van doorstromingsmaatregelen en betere haltes en ketenvoorzieningen. Hiervoor worden de mogelijkheden voor subsidies voor OV-infrastructuur via de Subsidieregeling Mobiliteit (SRM) verruimd.

Gedragbeïnvloeding is een belangrijke component. Aan de ene kant om zoveel mogelijk reizigers zo snel mogelijk weer van het OV gebruik te laten maken. Anderzijds om reizigers beter te spreiden over de dag. We zetten daarom in op een stevige marketing en een scholieren-, studenten- en werkgeversaanpak.

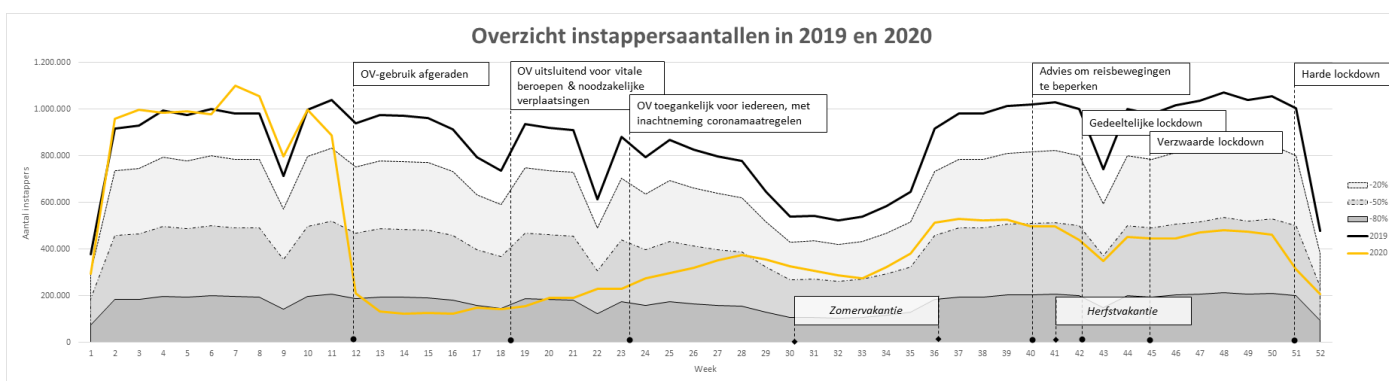
Er is een onderscheid in maatregelen op korte termijn (snel te realiseren, snel effect mogelijk) en langere termijn. Voor de korte termijn is marketing, kleine veranderingen met scholieren-, studenten- en werkgeversaanpak en slim afschalen reëel om kosten te besparen en reizigers terug te krijgen in het OV. Voor de lange termijn zijn dat een toekomstvast netwerk, investeringen in infrastructuur, nieuwe concepten enzovoorts. Urgentie zit op korte termijn, structuurverbeteringen zijn meer de lange termijn. Uitdaging zit erin om de korte termijn zodanig te managen dat er voldoende vervoer is om op langere termijn met structuurverbeteringen verder te versterken.

2. Gevolgen corona voor openbaar vervoer

Voor de periode na corona moet het OV veranderingen ondergaan. Dit Transitieplan maakt keuzes op hoofdlijnen en schetst kaders voor het OV. Op basis van dit Transitieplan worden plannen per concessie uitgewerkt.

Door corona zijn reizigersaantallen fors ingezakt. Hierdoor maken vervoerders verlies ten opzichte van de situatie voor corona. Deze verliezen worden nu nog grotendeels afgedekt door de beschikbaarheidsvergoeding van het Rijk.

In onderstaand figuur is weergegeven wat de impact van corona is op de reizigersaantallen. De zwarte lijn geeft de reizigersaantallen per week weer in 2019 voor alle concessies van de provincie Zuid-Holland samen. De gele lijn geeft de reizigersaantallen voor 2020 weer voor dezelfde concessies.



Figuur 1: reizigersaantallen per week in 2019 en 2020 voor alle Zuid-Hollandse concessies.

Het is op dit moment nog niet duidelijk wat de reizigersaantallen na corona zullen zijn. Vervoerders hebben last van deze onzekerheid en inschatting van een businesscase voor de toekomst is moeilijk. De nieuwe businesscase moet uitgaan van een nieuw aanbod met een bepaalde hoeveelheid inkomsten. Dit onduidelijke beeld zorgt er ook voor dat de markt niet klaar is voor nieuwe aanbestedingen.

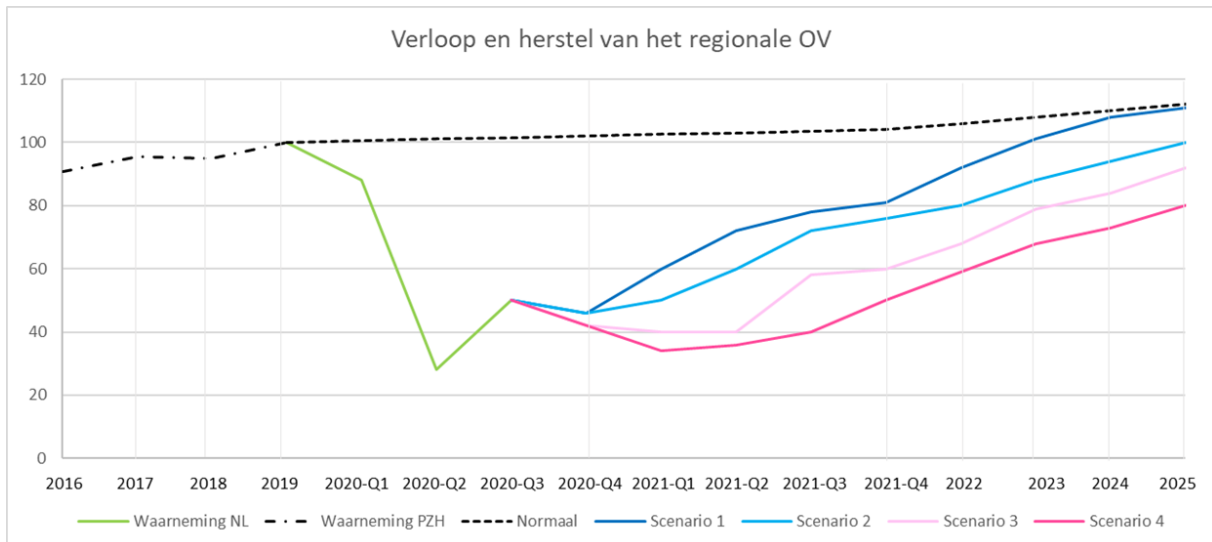
Onzekerheid en twee scenario's

Op dit moment is op diverse vlakken nog onduidelijkheid. Dit heeft naast de ontwikkeling van de pandemie op zich betrekking op:

- De continuïteit van de beschikbaarheidsvergoeding na juni 2021. Als de beschikbaarheidsvergoeding wordt doorgezet, is niet duidelijk in welke vorm dit zal zijn;
- Het aantal reizigers dat na corona terugkeert en daarmee de reizigersopbrengsten van de vervoerder;
- De uitkomst van het proces van het landelijk Transitieplan.

Door deze onzekerheden is het moeilijk om een nieuwe businesscase te maken voor de concessies.

In de volgende figuur zijn verschillende scenario's weergegeven die zijn ontwikkeld voor de toekomstige reizigersontwikkeling. Deze scenario's worden gehanteerd voor het landelijke Transitieplan. Landelijk worden de scenario's 2 ('optimistische scenario') en 4 ('pessimistische scenario') nader uitgewerkt en financieel doorgerekend. Van 2016 tot en met 2019 is de provinciale reizigersontwikkeling weergegeven.



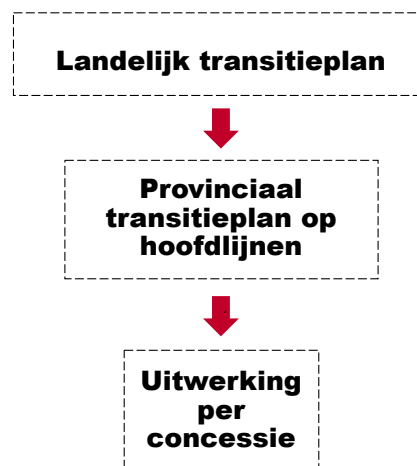
Figuur 2: scenario's herstel van het regionale OV, bron: PZH en Transdev

Er zijn twee scenario's waar we rekening mee houden: een negatief en een normaal scenario. In een negatief scenario krijgen we te maken met een langzaam herstel van de reizigersaantallen en stopt het Rijk geheel met compensatie van verliezen. We gaan hierbij uit van scenario 4. Als alle kaders ongewijzigd blijven houden onze vervoerders rekening met een afname van 30% tot 40% in het aantal dienstregelingen per concessie om kosten te besparen en zo de dienstverlening te kunnen continueren.

In een normaal scenario herstellen reizigersaantallen na corona zich weer vrij snel en draagt het Rijk eraan bij verliezen af te dekken voor een langere periode. We gaan hierbij uit van scenario 2. In de uitwerking van het transitieplan gaan we uit van dit scenario.

Plaats van het provinciale Transitieplan in de ontwikkelingen

Het provinciale Transitieplan is onderdeel van een breder pakket. Op landelijk niveau wordt een Transitieplan uitgewerkt, wat input is voor de kaders van het provinciale Transitieplan. Vervolgens vindt een doorvertaling plaats per concessie. Dit is weergegeven in de volgende figuur.



Transitieplannen bij andere overheden

Andere overheden maken een vergelijkbaar proces door als Zuid-Holland. In bijlage 2 is opgenomen wat de gedachtes op dit moment zijn van andere overheden. Over het algemeen moet de situatie in Zuid-Holland vooral worden vergeleken met andere provincies en minder met de MRDH of de Vervoerregio Amsterdam. Dit komt omdat deze laatste twee overheden ook veel railinfrastructuur en trams en metro's bezitten en daardoor de vergelijking met Zuid-Holland anders wordt.

3. Landelijk Transitieplan

Er wordt gewerkt aan een landelijk Transitieplan door de gezamenlijke decentrale overheden. Dit plan is onderdeel van de afspraken met het Rijk om steun vanuit de Rijksoverheid door te zetten na afloop van de huidige beschikbaarheidsvergoeding.

Op dit moment is de inhoud van het landelijk Transitieplan nog niet gereed. Het (concept) landelijk Transitieplan adviseert decentrale vervoersautoriteiten op het gebied van:

- A. Vervoerkundige uitgangspunten;
- B. Processen hervormen;
- C. Marketing en communicatie om reizigers terug te winnen voor het OV;
- D. Start gesprekken tot modernisering van CAO's.

Daarnaast moet het Transitieplan er mede voor zorgen dat de marktspanning terugkomt in het OV, zodat vervoerders weer willen inschrijven bij aanbestedingen.

Op het moment van schrijven is de inhoud van de landelijke Transitieplannen zoals hieronder weergegeven.

A. Vervoerkundige uitgangspunten

1. Basiskwaliteit op orde: Kwaliteit van het netwerk op plekken en tijden met een grote (potentiële) vervoersvraag behouden en daar waar mogelijk versterken. Dit vraagt om het vaststellen van een minimum kwaliteitsniveau, gegeven de functie van de lijn in het netwerk (frequenties, bedieningsperioden).
2. Versnellen: Verbeteren van de doorstromingskwaliteit met als doel een beter en meer betrouwbaar product voor de reiziger en een betere concurrentiepositie ten opzichte van de auto. Daarnaast betekent het versnellen van lijnen een besparing op de exploitatiekosten.
3. Flexibilisering van vervoer: Prioriteit geven aan het herstructureren van het aanbod op plekken en tijden met een (zeer) beperkte vervoersvraag. Daarbij is aandacht voor andere manieren om de kleine en diffuse vervoersvraag te bedienen (fiets/scooter, vraaggestuurd vervoer, vrijwilligersinitiatieven).
4. Vraagspreiding: Vasthouden van de door corona ontstane spreiding van de spitsdrukke. Niet alleen leidt dit tot een grote kostenbesparing, ook resulteert dit voor reizigers in een groter comfort en (op korte termijn) betere mogelijkheden om afstand te houden.

B. Processen hervormen

5. Flexibilisering van concessievoorwaarden: Ruimte creëren om binnen vervoerplannen minder rigide om te gaan met eisen uit het PvE, daar waar kleine aanpassingen relatief grote kostenbesparingen met zich meebrengen.
6. Flexibilisering en wendbaarheid: Grotere flexibiliteit inbouwen in de vervoerplan-/dienstregelingsprocedure om snel te kunnen inspelen op fluctuaties in de vraag (mandaat, afspraken op voorhand over af- en opschalen).
7. Bestuurlijke samenwerking versnellen: Meer ruimte voor concessiegrensoverschrijdende afspraken zodat concessiegrenzen niet beperkend zijn bij netwerkoptimalisaties.

C. Marketing en communicatie om reizigers terug te winnen voor het OV

Hierbij worden gezamenlijke marketing- en communicatie-acties bepaald om reizigers weer te verleiden van het OV gebruik te maken na corona.

D. Start gesprekken tot modernisering van CAO's

In dit spoor wordt gekeken naar modernisering van CAO's. Dit is een gesprek tussen werkgevers en werknemers, waar de decentrale overheden buiten staan.

Marktverkenning

Op dit moment is er geen marktspanning; vervoerders willen vanwege de onzekere situatie niet inschrijven op concessies. Het is belangrijk dat er weer marktspanning ontstaat, en de Nederlandse markt weer aantrekkelijk wordt voor OV-bedrijven om inschrijvingen te doen. Als vervoerders afhaken is dat ongunstig voor de concurrentie, waardoor minder of geen aanbiedingen per concessie worden gedaan. De continuïteit en kwaliteit van het OV van onze provincie komt hierdoor in gevaar.

Er is een landelijke marktverkenning gehouden naar de wensen van de vervoerders voor er weer aanbesteed kan worden. De belangrijkste bevindingen van deze verkenning zijn:

- Vervoerders zien verschillende mogelijkheden om verliezen te beperken, maar deze vergen veelal een aanpassing van bestaande contractuele afspraken;
- Het teruglopen van investeringsbereidheid en -mogelijkheden van vervoerders kan beleidsdoelen in gevaar brengen;
- De investering in ZE-voertuigen vormen een specifiek aandachtspunt, waarbij de behoefte bestaat aan alternatieve financieringsvormen;
- De animo om deel te nemen aan nieuwe aanbestedingen is sterk gerelateerd aan het (eerst) oplossen van de problemen rondom de bestaande concessies;
- Er bestaat op dit moment onder vervoerders weinig enthousiasme voor alternatieve aanbestedingsvormen.

4. Nul-scenario

Het is mogelijk dat het Rijk stopt met ondersteuning en dat reizigersaantallen zich slechts langzaam herstellen. Dit is het nul-scenario. In dit scenario stopt het Rijk met de beschikbaarheidsvergoeding en wordt deze niet omgezet in een alternatieve financiering. Hiernaast valt het aantal reizigers dat na corona weer van het OV-gebruik maakt tegen zoals beschreven in scenario 4 van hoofdstuk 2.

Als deze situatie zich voordoet – en de provinciale bijdrage aan vervoerders en andere randvoorwaarden blijven gelijk – wordt in dit scenario voor onze Zuid-Hollandse concessies rekening gehouden met een terugval in de opbrengsten van ongeveer € 70 mln. voor de periode 2022-2025. Indien de vervoerders een vergelijkbare kostenbesparing willen realiseren, is een grootschalige afschaling van het aanbod van openbaar vervoer met (maximaal) 30% noodzakelijk.

Bezuiniging van (maximaal) 30% op het aantal DRU's is zeer ingrijpend voor het OV. De kaasschaafmethode volstaat dan niet meer om het OV in stand te houden. Dit houdt in dat vervoerders een combinatie van de volgende maatregelen moeten nemen om het vervoer te kunnen blijven continueren:

- Verminderen frequenties. Hierdoor rijden lijnen minder vaak. Dit geldt ook voor sterke lijnen in het netwerk zoals R-netlijnen en de MerwedeLingelijn.
- Verminderen parallelliteit. Hiermee worden verbindingen opgeheven die (deels) dezelfde route rijden. Hierdoor moet vaker worden overstapt.
- Verminderen fijnmazigheid. Lijnen worden opgeheven die in de buurt van elkaar rijden. Hierdoor wordt de loopafstand tot de halte groter. Dit heeft vooral impact op stadsdiensten.
- Opheffen lijnen waar weinig gebruik van wordt gemaakt op tijden dat het gebruik laag is, of de gehele lijn opheffen. Er wordt dan een vangnet georganiseerd in de vorm van een ketenvoorziening.

De meeste van bovenstaande maatregelen zorgen ervoor dat het OV minder aantrekkelijk wordt voor de reiziger. Hierdoor zal het aantal reizigers nog verder dalen, waardoor het OV in een negatieve spiraal terecht komt. Hierdoor kunnen bestaande beleidsdoelstellingen van het OV niet meer gehaald worden. De in het volgende hoofdstuk genoemde kaders en uitgangspunten zijn in dit scenario daarom niet haalbaar.

Er kan voor worden gekozen de bovenstaande maatregelen te verzachten, maar dan moeten er tijdelijk forse extra middelen voor het OV worden vrijgemaakt.

5. Provinciale kaders

Dit hoofdstuk schetst de provinciale kaders op hoofdlijnen van het Transitieplan. Op basis van deze kaders worden per concessie deelplannen uitgewerkt. Hierbij wordt uitgegaan van het normale scenario uit hoofdstuk 2.

Huidige provinciale kaders

De beleidsdoelstellingen voor openbaar vervoer zijn tot nu toe:

- Accommoderen van de extra reizigersvraag door toename van aantal woningen en daarmee het aantal inwoners en economische groei;
- Optimale keuzemogelijkheden en -vrijheid bieden in vervoer: mensen kiezen de vervoerswijze die hen het beste uitkomt afhankelijk van motief en tijdstip;
- Bieden van vervoer aan reizigers zonder alternatief.

Dit uit zich in de volgende beleidsuitwerkingen:

- Ruimtelijke ontwikkeling vindt zoveel mogelijk plaats langs assen van hoogwaardig OV;
- OV richt zich met name op de vraag van de meeste reizigers en waar OV sterk in is, te weten snelle verplaatsingen tussen kernen waar stromen goed gebundeld kunnen worden. Deze lijnen zijn snel, frequent en betrouwbaar;
- OV is een schakel in een keten van vervoer. Verknoping van verschillende vervoersvormen is noodzakelijk;
- Iedereen heeft vervoer. Dit hoeft niet altijd met een bus te zijn; waar te weinig vraag is wordt met alternatieve vervoersvormen de vraag ingevuld.

Noot: Deze lijn is ook verwoord in de concept omgevingsvisie, die ter inzage heeft gelegen, maar wel nog moet worden vastgesteld door GS en PS.

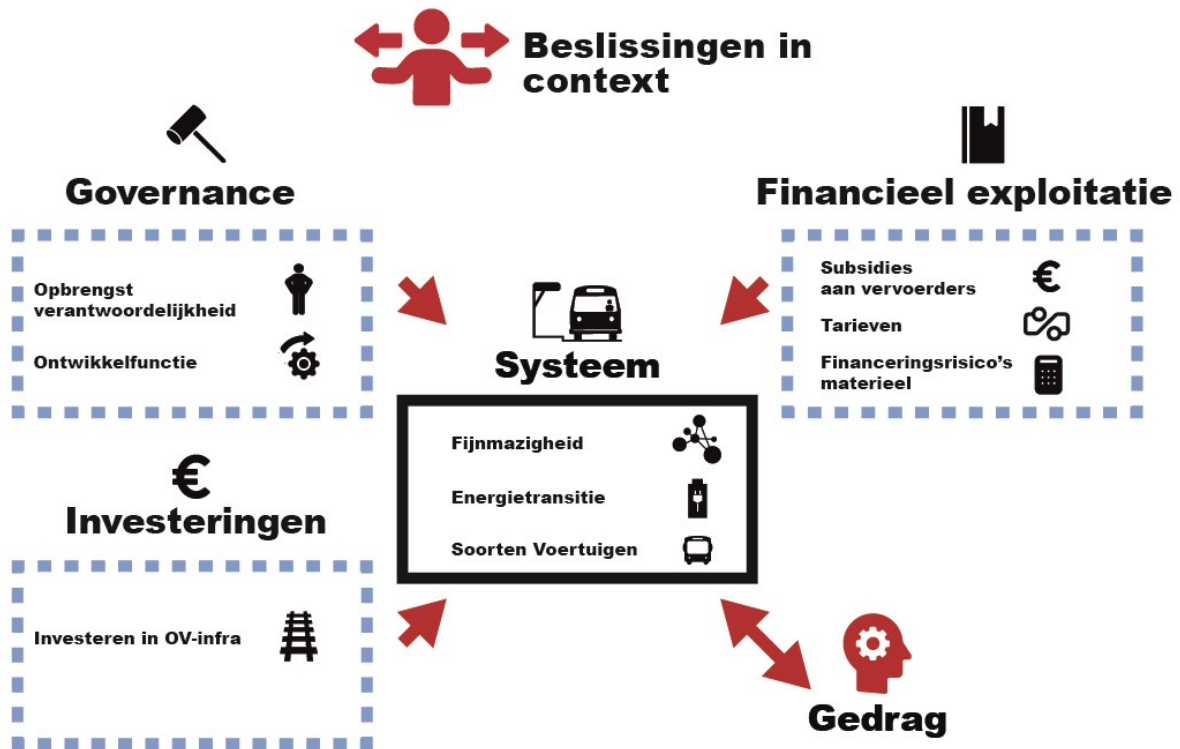
OV is op dit moment in de provincie Zuid-Holland globaal volgens de volgende kaders ingericht:

- De ontwikkelfunctie en opbrengstverantwoordelijkheid liggen bij de vervoerder. De vervoerder ontwikkelt het netwerk en de dienstregeling volgens de kaders die de provincie stelt in het Programma van Eisen (PvE) van een concessie. In de praktijk schrijft de provincie ook corridors voor, zoals R-net en HOV-lijnen met minimum frequentie-eisen;
- Er zijn vier concessies: Zuid-Holland Noord (ZHN), Treindienst Alphen aan den Rijn – Gouda (TAG), Drechtsteden Molenlanden Gorinchem (DMG), Hoeksche Waard Goeree-Overflakkee (HWGO) en het contract voor de Waterbus Rotterdam Drechtsteden;
- Per jaar geeft de provincie circa € 80 miljoen subsidie aan de vervoerders voor het uitvoeren van de dienstregeling. De overige omzet van de vervoerders komt uit reizigersinkomsten en de OV-studentenkaart en bedraagt ongeveer hetzelfde;
- In het PZI (Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur) is circa € 700 miljoen opgenomen voor investeringen in OV-infrastructuur, als spoorlijnen, busbanen, stations en bushaltes;
- Tarieven zijn gebaseerd op het Tarievenkader OV en diverse moties en amendementen voor het verlagen van OV-tarieven. Hierdoor hebben we de laagste OV-tarieven van Nederland;
- De provincie heeft zich gecommitteerd aan het Bestuursakkoord Zero Emissie(ZE)-bussen. Vanaf 2025 mogen alleen ZE-bussen instromen, vanaf 2030 moeten alle bussen ZE zijn, tenzij de introductie van ZE een vermindering van het voorzieningenniveau betekent.

Deze kaders worden in het vervolg van dit Transitieplan als uitgangspunten gehanteerd. Als er wijzigingen aan deze kaders worden aangebracht, dan is een expliciet besluit van Provinciale Staten nodig.

Keuzes op hoofdlijnen voor Transitieplan

Op basis van het huidige beleid en de beleidsdoelstellingen kunnen keuzes worden gemaakt. De keuzes zijn in het volgende schema weergegeven. De mate waarin aanpassingen in het systeem moeten worden doorgevoerd hangt voornamelijk af van de reizigersaantallen en de mate van Rijksbijdrage in de toekomst.



Figuur 4: overzicht van beslissingen in context.

Governance: ontwikkelfunctie en opbrengstverantwoordelijkheid

De ontwikkelfunctie en opbrengstverantwoordelijkheid horen bij elkaar. Bij de provincie Zuid-Holland liggen deze bij de vervoerder binnen de gestelde kaders. In de praktijk wordt de ontwikkelfunctie ook deels door de provincie ingevuld door het uitwerken en voorschrijven van (R-net) corridors. Uit de landelijke marktverkenning met de vervoerders over de aantrekkelijkheid van de Nederlandse markt blijkt dat vervoerders het een groot pluspunt vinden als de ontwikkelfunctie en opbrengstverantwoordelijkheid bij hen blijft.

De opbrengstverantwoordelijkheid blijft bij de vervoerder. De ontwikkelfunctie van het netwerk van OV blijft eveneens bij de vervoerder, waarbij wel meer routes voor langere tijd worden vastgelegd daar waar investeringen worden gedaan in infrastructuur. Dit wordt op dit moment al toegepast waar door de introductie van R-net tracés zijn vastgelegd. De exploitatie over die tracés (waaronder de lijnvoering) is aan de vervoerder.

De organisatie van de keten ligt voornamelijk bij de vervoerder. De vervoerder kan zo een goed afgestemd product bieden van deur-tot-deur, waarbij systemen zo goed mogelijk op elkaar worden afgestemd. De vervoerder hoeft niet alle systemen zelf te exploiteren, maar kan ook bedrijven, of verenigingen inzetten om in het vervoer te voorzien. De vervoerder zorgt wel voor een goede aansluiting tussen systemen, een makkelijk reserveringssysteem, een makkelijk en geïntegreerd betalingssysteem en betrouwbaarheid van het systeem. De vervoerder heeft hierbij een beschikbaarheidsverplichting. Als een van de partijen in het aanbod wegvalt, is de vervoerder verplicht een vervoersaanbod te leveren op een alternatieve manier.

Naast de ketenvoorzieningen die door de vervoerder worden aangeboden, kunnen deze ook door derde partijen worden aangeboden. Voor ketenvoorzieningen kunnen geen exclusieve rechten worden verleend zoals de Wp2000 die biedt voor OV. Wegbeheerders – gemeenten, waterschappen, Rijkswaterstaat, bedrijven maar ook de provincie zelf – kunnen daarnaast infrastructuur realiseren ter versterking van de keten, zoals fietsenstallingen, P+R en K+R.

Systeem

Fijnmazigheid van het netwerk

Het mobiliteitssysteem biedt een snelle reis van deur tot deur, niet alleen van halte naar halte. Hierbij rijdt 'klassiek' OV vooral waar snelle, gebundelde stromen mogelijk zijn. OV trekt vooral reizigers als er kan worden geconcurrereerd met de auto qua reistijd. Dit houdt in de praktijk in dat er vooral snelle, frequente verbindingen tussen kernen worden aangeboden. Lijnen kunnen als dat mogelijk is verder gestrekt en gebundeld worden. De afstand naar haltes neemt daardoor soms toe, maar frequenties en snelheid ook. Per saldo leidt dit tot meer reizigers en lagere exploitatiekosten. De ontwikkelingen van R-net van de afgelopen jaren laten zien dat dergelijke lijnvoering werkt.

Als vooral wordt ingezet op een netwerk waarbij iedereen een bus dichtbij de deur moet kunnen hebben, zal dat een netwerk met veel langzame, relatief weinig gebruikte buslijnen opleveren. Om een dergelijke fijnmazig netwerk te kunnen realiseren moet vooral gesneden worden in het hoogwaardige netwerk, dat daardoor minder aantrekkelijk wordt om te concurreren met de auto. Reizigers haken af, met als gevolg dat er nog steviger in het aanbod gesneden moet worden. Het OV draagt dan niet meer bij aan de bereikbaarheidsdoelstellingen.

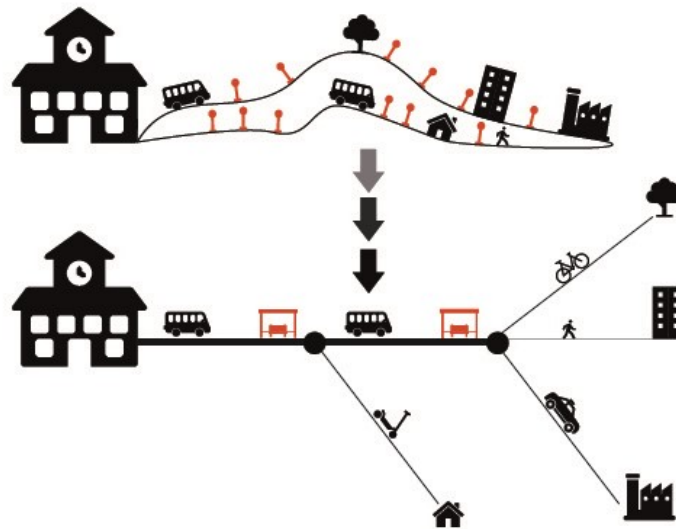
Tegelijkertijd is het belangrijk dat iedereen, die zelfstandig kan reizen, gebruik kan maken van het OV. Voor reizigers die niet zelfstandig kunnen reizen zijn andere systemen beschikbaar, zoals doelgroepenvervoer.

De volgende uitgangspunten en randvoorwaarden gelden voor de ontwikkeling van het netwerk van OV:

- Vervoer gaat om de totale keten van deur-tot-deur. OV is een schakel in die keten;
- OV richt zich vooral op snelle en frequente verplaatsingen tussen kernen;
- De vervoerder is primair verantwoordelijk voor de beschikbaarheid van vervoer in de hele keten;
- Lijndiensten mogen pas worden opgeheven als de vervoerder kan aantonen dat het geboden (keten)alternatief minstens net zoveel reizigers naar tevredenheid bedient en de tarieven van het alternatief niet hoger worden. Dit kan wel in de praktijk betekenen dat reistijden langer worden en beschikbaarheid in verband met aanmeldtijd minder. Hierbij dient in ogenschouw te worden genomen dat er reizigers zijn die dit niet als een achteruitgang ervaren.

Als de vervoerder een totaal systeem kan aanbieden op basis van bovenstaande randvoorwaarden, dan kunnen de bestaande dekkings- en ontsluitingseisen in het PvE van de vervoerder worden verruimd. Hiermee kan de vervoerder dan een aantrekkelijker netwerk exploiteren binnen de krappere financiële kaders, waarbij toch iedereen vervoer heeft.

In het volgende figuur is deze transformatie weergegeven.



Figuur 5: transitie van ontsluitende langzame, weinig frequente lijnen met veel haltes, naar snelle frequente lijnen met minder haltes, voor- en natransport en goede haltevoorzieningen.

Het alternatieve aanbod van de vervoerder voor vervangende ketendiensten zal worden getoetst op basis van per concessie op te stellen kwaliteitscriteria. Voor ketendiensten kan de vervoerder beroep doen op een nader uit te werken apart gelabelde investeringssubsidie om opstartkosten van dergelijke systemen mogelijk te maken. Dit kan door extra geld ter beschikking te stellen, en/of geld uit bestaande exploitatiesubsidies te oormerken.

De dienstregeling wordt flexibeler. Zo kan beter worden ingespeeld op veranderingen van vraag en aanbod. Openbaar vervoer kent een basisdienstregeling met vaste lijnen en minimum frequenties. Daarbovenop kunnen pluspakketten worden aangezet op momenten dat een grotere vraag wordt verwacht, bijvoorbeeld bij evenementen of seizoensinvloeden. Hiermee wordt het aanbod van OV efficiënter en effectiever.

Voorbeeldcasus uitwerking fijnmazigheid

Er zijn twee buslijnen in een gebied die bij elkaar in de buurt rijden:

- buslijn 1 vertrekt vier keer per uur en vervoert dagelijks 100 reizigers.
- buslijn 2 vertrekt twee keer per uur en vervoert dagelijks 20 reizigers.
- In totaal worden dus 120 reizigers per dag vervoerd.

Beide lijnen worden gebundeld via de route van lijn 1, die ook wat sneller wordt gemaakt en wat minder haltes krijgt. Hierdoor wordt de gemiddelde wachttijd voor lijn 1 verlaagd met 2,5 minuut. Met de gemeente worden afspraken gemaakt dat bussen meer voorrang krijgen op kruispunten waardoor de lijn sneller en betrouwbaarder wordt en de frequentie wordt verhoogd naar zes keer per uur. Ook worden de haltes waar lijn 1 nog stopt opgeknapt en voorzien van fietsenstallingen.

Door deze verbetering kunnen we verwachten dat 128 reizigers per dag gebruik maken van lijn 1. Dit zijn 8 reizigers meer dan in de oude situatie voor lijnen 1 en 2 samen.

Omdat er niet meer aanbod geboden kan worden, staat hier wel tegenover dat lijn 2 geheel komt te vervallen. Doordat de lijn sneller wordt, zijn minder dienstregelingen nodig. De 20 reizigers van buslijn 2 hadden voorheen een gemiddelde wachttijd van 15 minuten, maar als zij naar een halte op lijn 1 kunnen lopen of fietsen, is dit nu nog maar 5 minuten. Dit is een reistijdwinst van 10 minuten. Dit is een aanzienlijke verbetering, waardoor het aannemelijk is dat een aantal van deze reizigers de reistijdwinst

ook hiervoor zullen gebruiken. Door de versnelling op de busroute kan voor sommige reizigers de totale reistijd zelfs korter worden. Wel is het hierbij belangrijk dat loop (en -fiets) routes naar lijn 1 ook van goede kwaliteit zijn. De potentie van de gebundelde lijn kan dus verder verhoogd worden door extra investeringen te doen in het voor- en natransport in het oude bedieningsgebied van buslijn 2 richting de nieuwe hoogfrequente lijn.

Voor reizigers die niet kunnen, of willen fietsen of lopen naar de halte, introduceert de vervoerder de deur-haltetaxi. Deze taxi haalt reizigers thuis op en levert ze af bij de dichtstbijzijnde bushalte, of OV-knooppunt.

De keuzerichting voor de inrichting van het netwerk is in lijn met het coalitieakkoord en het landelijk Transitieplan. De uitwerking en regie van de keten binnen een concessie is een uitwerkingpunt. Uit OV-exploitiemiddelen kunnen ook aanvullende ketenvoorzieningen als deelfietsen en deeltaxi's worden gefinancierd, zoals nu al in de DMG-concessie gebeurt. Dit model kan ook in andere concessies worden toegepast. Dit schuurt echter met de financiële stress in huidige OV-concessies. Daarnaast moet goed uitgewerkt worden hoe (het succes van) dit model gemonitord kan worden door de provincie en op basis daarvan eventuele bijsturing kan plaatsvinden, volgens de plan-do-check-act cyclus.

Inzet van voertuigen

Het OV-aanbod wordt niet beperkt tot standaardvoertuigen als bussen en treinen. Ook kleine bussen, taxiachtige voertuigen en deelfietsen/deelscooters kunnen onderdeel zijn van het totale reisproduct, dat een collectieve reis van deur tot deur mogelijk maakt. Hierbij is het ook denkbaar om gebruik te maken van (de capaciteit van) voertuigen van het doelgroepenvervoer, wat tot een grotere efficiency van zowel openbaar vervoer als doelgroepenvervoer kan leiden. Hierover moeten dan aparte afspraken worden gemaakt met de betreffende opdrachtgever van het doelgroepenvervoer (waaronder governance, financiering etc). Dit sluit ook aan bij de keuze in het beleidskader van de aanbesteding Zuid-Holland Noord: meer samenwerking tussen overheden (en hun mobiliteitscontracten) met behoud van eigen bevoegdheid en verantwoordelijkheid.

Energietransitie

Vooralsnog lijkt het mogelijk te zijn de doelstellingen uit het bestuursakkoord ZE te halen. Een optie om dit mogelijk te maken is een bussenlening of garantstelling vanuit de provincie, die risico's en kosten voor vervoerders beter beheersbaar maken. We gaan de mogelijkheden om dit te realiseren verder verkennen. Mocht ZE niet volledig mogelijk zijn zonder het vervoersproduct aan te tasten, dan kan de ambitie bijgesteld worden, bijvoorbeeld een lager aandeel dan 100% ZE na te streven. Deze mogelijkheid is al in het akkoord opgenomen.

We denken hierbij bijvoorbeeld aan een uitzondering voor materieel van scholierenlijnen. Het is kostbaar om materieel dat slechts enkele uren per dag moet worden ingezet ZE te laten zijn.

Investerings in OV-infra

Voor succesvol OV is goede OV-infra cruciaal. Bussen en treinen kunnen hier betrouwbaar en snel rijden, waardoor ze kunnen concurreren met de auto. Ook zijn investeringen in haltes en ketenvoorzieningen noodzakelijk zodat reizigers makkelijk de reis van deur tot deur kunnen maken. Hiervoor wordt tegelijkertijd ingezet op:

- Opzetten van een programma doorstroming per concessie, samen met de regio's, wegbeheerders en vervoerders. Met hen gaan we in gesprek over het netwerk van de toekomst. Hiermee worden de belangrijkste knelpunten geïdentificeerd en aangepakt, zoveel mogelijk met werk-met-werk. Naast het bestaande programma R-net vindt financiering op gemeenschappelijke basis plaats tussen wegbeheerders en provincie. De SRM kan hiervoor worden aangepast.

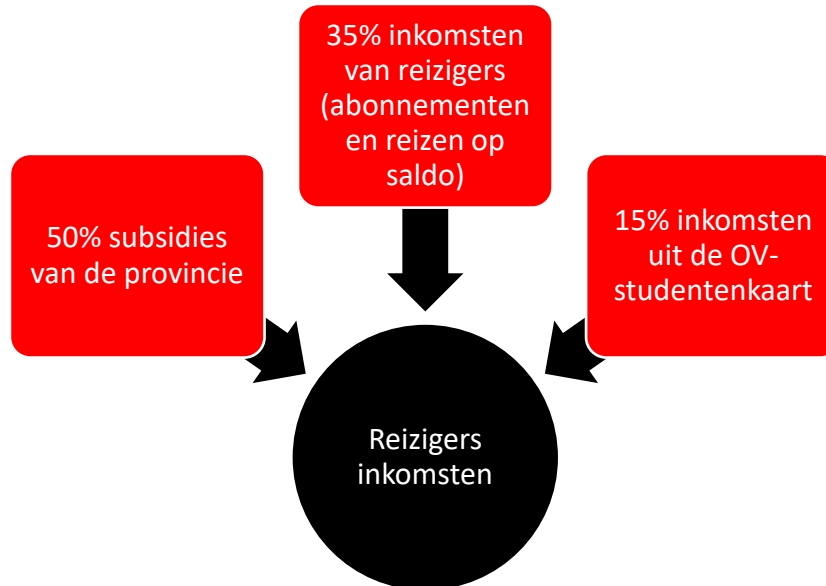
- Uittrol van een programma halteverbetering inclusief ketenvoorzieningen. Op HOV-haltes wordt verder geïnvesteerd om deze toegankelijk, veilig en comfortabel te maken. De provincie investeert in haar eigen haltes, andere wegbeheerders kunnen via de SRM-subsidie krijgen vanuit hun regionale aandeel in de inframiddelen om een deel van de kosten te dekken en vergroting van haltekwaliteit te bevorderen. Ketenvoorzieningen en knooppunten worden hierbij integraal meegenomen.
- Met gemeenten in gesprek gaan over de ruimtelijke ordening en infrastructuur om HOV-lijnen en haltes. Aandachtspunten zijn sociaal veilige en toegankelijke inrichting van de wegen naar de haltes.
- Van gemeenten een plan vragen welke wegen zij de bussen door hun gemeente willen hebben. De provincie kan hiervoor expertise beschikbaar stellen om mee te denken. Door hier actief binnen een gemeente mee aan de slag te gaan, wordt het bewustzijn en betrokkenheid van gemeenten vergroot. Dit kan de OV-bereikbaarheid verbeteren en ook de effectiviteit van OV-investeringen.

Financieel exploitatie

De inkomsten van vervoerders zijn nu:

- Subsidies van de provincie;
- Inkomsten uit kaartverkoop;
- Inkomsten uit de OV-studentenkaart;
- De beschikbaarheidsvergoeding van het Rijk;
- Commerciële inkomsten onder andere door advertenties en business-to-business afspraken (provincie heeft hier geen of beperkt inzicht in).

In de situatie voor corona waren de inkomsten van een vervoerder globaal als volgt verdeeld:



De verwachting is dat het nog een aantal jaren gaat duren voordat de reizigersaantallen, en daarmee de inkomsten uit kaartverkoop, weer op het oude niveau liggen. Tot die tijd zijn – naast de eerdergenoemde maatregelen – aanvullende maatregelen nodig. Dat kan in de vorm van een beschikbaarheidsvergoeding van het Rijk, tijdelijk bijplussen door de provincie van onze exploitatiesubsidies, of inperken van het aanbod (snijden in de kosten).

Subsidies aan vervoerders

De jaarlijkse exploitatiesubsidies aan vervoerders vanuit de provincie blijven in principe in stand, ook bij minder dienstregelingen, onder de voorwaarden dat dit in overeenstemming is met de wet- en regelgeving en geen sprake is van ongeoorloofde staatsteun. De mogelijkheden worden wel onderzocht of middelen door de provincie deels anders kunnen worden ingezet (dan aan Dru's), bijvoorbeeld voor investeringen in ZE-materieel en/of ketenvoorzieningen.

Tarieven

Door aanpassing van de tarieven kunnen – al dan niet tijdelijk – reizigers worden verleid om het OV te gebruiken en/of meer vervoeropbrengsten worden gegenereerd. De tarieven zijn ook een instrument om het gedrag van reizigers te beïnvloeden, bijvoorbeeld door spreiding over de dag zodat de oude spitsdrukke niet terugkeert. Tegelijk moet OV aantrekkelijk geprijsd blijven om te kunnen concurreren met de auto en om ook reizigers met een klein inkomen vervoer te kunnen bieden, al kan dit ook worden gecompenseerd via inkomenspolitiek, bijvoorbeeld het verstrekken van een kortingsproduct aan mensen met een laag inkomen. Een belangrijk *voordeel* van het instrument tarieven is dat het snel kan worden ingezet en zo nodig aangepast, waardoor ook snel effect wordt bereikt. Hier staat als nadeel tegenover dat voor een aantal doelgroepen (ouderen, scholieren, studenten) landelijke afspraken gelden die soms de mogelijkheden om doelen te bereiken beperken. Voorbeeld: scholieren kunnen we niet met tariefprikkel stimuleren om op kortere afstanden vaker te fietsen en/of spits te mijden.

Daarom gelden de volgende uitgangspunten:

- Tarieven gaan niet omhoog. De huidige tarieven gelden als maximum. Dit betekent dat de vervoerder niet meer geld haalt uit kaartverkoop (bij gelijkblijvende reizigersaantallen).
- Tarieven mogen wel op tijdstippen en dagen verlaagd worden om reizigers te verleiden van rustigere tijdstippen gebruik te maken. Hiermee kan de vervoerder proberen spitsreizen af te vlakken, waardoor (bij succes van de maatregel) er minder materieel ingezet hoeft te worden en daarmee kostenreductie voor de vervoerder.

In het tarievenbeleid kan worden ingespeeld op veranderende behoeften van de belangrijke reizigersgroepen, zoals vaker thuiswerken, of spitsmijden door deels thuis werken. Op landelijk niveau wordt gewerkt aan de voorbereiding van landelijke formules hiervoor in combinatie met nieuwe betaalmethoden; de wens van een snel herstel van reizigersaantallen na de pandemie kan echter noodzakelijk maken dat we eerder over dit soort instrumenten beschikken.

Bussenlening

Een andere mogelijkheid om de financiële exploitatie te verbeteren is een bussenlening of garantstelling. Hiervoor leent de overheid tegen lage rentetarieven geld aan de vervoerder om materieel aan te schaffen. Of staat de overheid garant, waardoor de vervoerder tegen lagere rentetarieven kan lenen bij een financier. Rentelasten worden hierdoor lager, waardoor meer financiële ruimte overblijft om aan vervoer te besteden. De Vervoerregio Amsterdam en Metropoolregio Rotterdam Den Haag werken al met een dergelijke lening. Hoewel vervoerders aangeven hier weinig in te zien voor het bestaande materieel (lopende leasecontracten moeten dan worden opengebroken), kan een leningsmogelijkheid voor nieuw materieel een interessante optie zijn. Het verstrekken van een subsidie in de vorm van een lening of het afgeven van een garantstelling voor materieel vraagt aparte besluitvorming van Provinciale Staten.

Doordat vervoerders bij de provincie geen (of een lage) rente betalen, kunnen zij betere biedingen doen in geval van een aanbesteding of meer investeren in lopende concessies. Doordat de provincie een opstalrecht kan bedingen en een overname van materieel kan verplichten, wordt continuïteit van het openbaar vervoer beter geborgd in geval van financiële moeilijkheden van een vervoerder.

Financiële gevolgen voor de provincie moeten verder in beeld worden gebracht. Als grote geldbedragen moeten worden aangetrokken op de kapitaalmarkt kan dat consequenties hebben voor de gehele provinciale begroting, niet alleen voor bereikbaarheid. De buslening moet nog verder worden uitgewerkt. Meer achtergrondinformatie over de buslening en andere financieringsconstructies staat in bijlage 1.

Gedrag

Gedragbeïnvloeding kan helpen reizigers sneller naar het OV terug te laten keren en om reizigers anders over de dag te verdelen zodat de oude spitsdrukke minder wordt. Om dit te bereiken wordt het volgende uitgewerkt:

- Marktbewerkingsplan om reizigers weer voor het OV te werven. We willen hierbij onder meer aansluiten bij landelijke initiatieven;
- Gerichte inzet en evaluatie van de aan de vervoerders verstrekte ontwikkelbijdragen. In de praktijk wordt met deze bijdrage niet bij alle vervoerders het gewenste effect bereikt en de ontwikkelrol van de vervoerder niet altijd optimaal ingevuld;
- Scholen-, studenten- en werkgeversaanpak. Door in gesprek te gaan met scholen en werkgevers wordt geprobeerd les- en werktijden gedeeltelijk aan te passen en spitsdrukke te spreiden;
- Regio's en gemeenten betrekken bij aantrekkelijk maken en promoten gebruik OV.

Maatregelen in de tijd

Er zijn maatregelen die op korte termijn effect hebben, zoals tarieven en marketing. Deze moeten snel worden genomen, want hoe eerder deze starten, des te eerder zijn er meer reizigers. Voor de dienstregeling 2022 (start december 2021) kunnen veel maatregelen worden genomen als een sneller en aantrekkelijker lijnennet, maar zullen inframaatregelen nog niet gereed zijn.

Voor de langere termijn wordt het OV versterkt waar het goed in is. Dit vergt investeringen in infra en voorzieningen, maar soms ook in aanbod.

6. Vervolg

In dit hoofdstuk wordt het vervolg geschetst van de uitwerking van het Transitieplan. Hierbij voorzien we een uitwerking in verschillende sporen. Deze uitwerking vindt plaats in samenspraak met stakeholders als regio's, wegbeheerders en ROCOV's.

De volgende sporen zijn voorzien:

- Uitwerking scholieren-, studenten- en werkgeversaanpak om de spits na corona blijvend af te vlakken, samen met de MRDH.
- Ontwikkeling netwerk van de toekomst door vervoerders, in samenspraak met provincie en regio's. Afstemming vindt plaats met omliggende concessiegebieden om te komen tot een integraal netwerk.
- Ontwikkeling infrastructuurprogramma per concessie, met doorstromingsverbeteringen en een halteverbeterprogramma inclusief ketenvoorzieningen.
- Verdere uitwerking van de buslening of garantstelling als mogelijkheid voor vervoerders.
- Opzetten ketenplannen per concessie, om voor- en natransport naar de halte zo goed mogelijk te organiseren. Uitwerking van separate financiering voor de opstart van ketenvoorzieningen.
- Uitwerken van een concessieverlenging HWGO en een noodconcessie Zuid-Holland Noord.

De uitwerking is – zoals eerder in dit Transitieplan beschreven – afhankelijk van de financiële en organisatorische kaders die mede door de Rijksoverheid worden gesteld.

Bijlage 1: Mogelijkheden busleningsvormen

In deze bijlage komen verschillende mogelijkheden voor alternatieve financiering van materieel aan bod. De verschillende mogelijkheden worden benoemd en beschouwd. Het verstrekken van een subsidie in de vorm van een lening of het afgeven van een garantstelling voor materieel vraagt aparte besluitvorming van Provinciale Staten.

Achtergrond

Bij de huidige vorm van financiering van openbaar vervoer in Zuid-Holland (een vervoerder leaset materieel van een bank/financier) is het voor openbaar vervoerbedrijven lastig om tijdens een aanbestedingsprocedure financiering voor de verwerving van nieuwe bussen te verkrijgen. Zeker wanneer meerdere aanbestedingen tegelijkertijd zijn uitgeschreven. Dit kan een belemmering zijn om in te schrijven. Dit leidt daarmee tot een verminderde marktspanning / marktwerking, met het risico op geen inschrijvers en/of een kwalitatief lager aanbod.

De coronacrisis leidt tot een grotere uitdaging voor vervoerders om tijdens een aanbestedingsprocedure financiering voor de verwerving van nieuwe bussen te verkrijgen. Ook tijdens een lopende concessie is en blijft het voor vervoerders lastig om financiering te verkrijgen voor nieuw materieel.

Een andere vorm van financiering dan de huidige zal per definitie tot lagere financieringskosten voor de vervoerder leiden en daarmee mogelijk tot meer geld voor het openbaar vervoer.

NB Waar in deze bijlage wordt geschreven over een Buslening wordt ook de mogelijkheid tot het financieren van laadinfrastructuur en/of treinen nadrukkelijk opengehouden.

Verschillende opties in financiering

In theorie zijn vijf financieringsvormen mogelijk:

- Traditionele financiering;
- Tripartite overeenkomst: drie partijen overeenkomst tussen concessieverlener, vervoerder en bank / financier. Het invoeren van een garantie betekent dat de provincie het materieel – en daarmee het eigendom – overneemt. De provincie Utrecht heeft gekozen voor deze vorm. Dit is echter kort gezegd voortgekomen uit extern uitgesproken zero emissie ambities in relatie tot tijdsdruk;
- Vervoerautoriteit neemt deel in een Special Purpose Company: hierbij moet er samenwerking worden georganiseerd en gefaciliteerd. Hiervan zijn in Nederland geen voorbeelden;
- Vervoerautoriteit koopt zelf materieel in. Hiermee wordt de provincie eigenaar van de assets en vraagt asset management intern aandacht. Hiervan zijn voor bussen in Nederland geen voorbeelden, voor trams is dit het model waar de provincie Utrecht voor heeft gekozen.
- Buslening. Hiervoor hebben de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en de Vervoerregio Amsterdam gekozen. In relatie tot het Transitieplan wordt met de Buslening de risico's van de vervoerders verlaagd en de financiële uitgangspositie van de vervoerders verbeterd.

Nu worden de verschillende opties bekeken.

Traditionele financiering

Enkele vervoerders hebben aangegeven waarde te hechten aan het in eigen beheer/bezit hebben van hun busvloot. Een traditionele financieringsvorm sluit hier het beste op aan. Echter, andere vervoerders geven aan dat in de financiering van materieel een risico-opslag wordt gerekend door banken of andere kredietverstrekkers.

Tripartite overeenkomst

In een tripartite overeenkomst is de provincie een van de ondertekenende partijen. Hierdoor kan in geval van een situatie waarbij de continuïteit van het OV onder druk komt te staan, de provincie het materieel opeisen en daarmee de continuïteit borgen. De verwachting is echter dat andere vormen hier ook of beter geschikt voor zijn. Tegelijkertijd zorgt een tripartite overeenkomst ook voor verplichtingen van de provincie ten opzichte van de vervoerder en een kredietverlener. De kredietverlener rekent in dit geval overigens nog steeds een rente- en risico-opslag, waardoor wordt verwacht dat deze optie onvoldoende bijdraagt aan een oplossing voor de financiële situatie van de vervoerders.

Vervoerautoriteit neemt deel in een Special Purpose Company

In deze optie wordt een aparte BV opgericht voor de aanschaf en financiering van materieel. Net als bij de tripartite overeenkomst betekent dit dat de provincie verplichtingen aangaat ten opzichte van de vervoerder. Van deze optie zijn in Nederland nog geen voorbeelden, waardoor het risicovol is om dit pad verder te bewandelen. De Vervoerregio Amsterdam eist aan vervoerders die gebruik maken van de Bussenlening (zie hierna) dat een Special Purpose Company (SPC) wordt opgericht, die uitsluitend bestemd is voor de koop en financiering van bussen en/of laadinfrastructuur. De Vervoerregio neemt geen deel in deze SPC. Een deelname aan de SPC is niet noodzakelijk om een pandrecht of recht op eerste koop te bedingen.

Vervoerautoriteit koopt zelf materieel in

In onder meer Duitsland is het niet ongebruikelijk dat de OV-autoriteit zelf materieel inkoop en dit ter beschikking stelt, of verhuurt aan de vervoerder. In Nederland kiest de provincie Utrecht voor de trams voor dit model. Het gevolg hiervan is dat de provincie ook verantwoordelijk wordt voor de aanschaf en het onderhoud van het materieel. Los van het feit dat de provinciale organisatie hier nu niet op is ingericht, zijn de vervoerders hier ook geen voorstander van, omdat zij het materieel als een van de onderdelen ziet waarop zij zich kunnen onderscheiden van andere vervoerders. Een groot deel van de ontwikkelvrijheid van vervoerders wordt hen zo ontnomen, niet alleen wat betreft de fabrikant van het materieel, maar ook de omvang van de vloot en de soort van het materieel (bijvoorbeeld kleine, standaard, of gelede bussen). Als voor deze optie zou worden gekozen betekent dat dat daarmee de ontwikkelfunctie ook anders moet worden ingericht.

Bussenlening

Bij de bussenlening leent de provincie het volledige bedrag van de investering zelf, om deze middelen vervolgens te lenen aan de marktpartij tegen aantrekkelijke rentelasten. Dit omdat de provincie een – in vergelijking met commerciële banken en/of leasemaatschappijen – relatief lage risico-opslag op het rentepercentage kan hanteren.

Deze vorm van financiering draagt bij aan:

- a. de kwaliteit van het openbaar vervoer;
- b. de continuïteit van het openbaar vervoer.

Ad a (kwaliteit)

Meer en/of beter OV

Door het verstrekken van bussenleningen kan de provincie bewerkstelligen dat de middelen die ter beschikking worden gesteld voor het openbaar vervoer ook daadwerkelijk ten goede komen aan het aanbod van een kwalitatief hoogwaardig en efficiënt openbaarvervoernetwerk voor de reiziger.

Een belangrijk aspect daarbij is dat de bussen in het geval een vervoerbedrijf niet meer (geheel) aan zijn financiële verplichtingen kan voldoen voor de provincie waarde blijven vertegenwoordigen. De provincie kan immers in het kader van haar concessieverleningsbevoegdheid altijd verplichten dat de bussen worden ingezet voor het openbaar vervoer binnen de verleende concessie. Daarbij is het zo dat de bussen die voor

een bepaalde concessie van de provincie zijn aangeschaft toegesneden kunnen zijn op de specifieke kenmerken van het openbaar vervoer in de desbetreffende concessie en de eisen die de provincie aan het materieel stelt. De provincie zal dus, anders dan commerciële geldverstrekkers, niet genoodzaakt zijn de bussen te verkopen en worden geconfronteerd met daaruit voortvloeiende verliezen.

Daarnaast zou het voordeel dat vanwege de risico-opslag voor de provincie ontstaat, nadat een hiervoor noodzakelijke toereikende risicoreservering is opgebouwd zowel voor nieuwe als bestaande concessies kunnen worden omgezet in meer en/of beter OV, met inbegrip van eventuele eisen die aan de duurzaamheid van bussen kunnen worden gesteld.

Bijdrage aan duurzaamheid

Doordat met name Zero Emissiebussen een hoge kostprijs en lange afschrijvingsperiode hebben, wordt met een bussenlening het aantrekkelijker voor vervoerders gemaakt om een groter aandeel ZE-materieel in te zetten.

Verhoging van de marktwerking bij aanbestedingen

Doordat de provincie een – in vergelijking met commerciële banken en/of leasemaatschappijen – relatief lage risico-opslag op het rentepercentage kan hanteren kan de faciliteit de marktwerking bij de aanbesteding van concessies verhogen, omdat een belemmering om in te schrijven wordt weggenomen.

Ad b (continuïteit):

Bussen blijven beschikbaar voor OV

Doordat aan het verstrekken van bussenleningen zekerheidsstellingen worden verbonden, dient een faciliteit voor bussenleningen de continuïteit van het openbaar vervoer. Indien een vervoerder onverhoopt niet meer geheel aan zijn financiële verplichtingen kan voldoen, is de provincie in de huidige situatie niet zeker van de inzet van het materieel op het moment dat de financiers van de vervoerder hun zekerheden inroepen. Bij financiering van materieel via een bussenlening van de provincie kan de provincie haar pandrecht op de bussen en de eventueel daarbij behorende laadinfrastructuur inroepen. Hiermee wordt een belangrijk risico voor een ongestoorde uitvoering van de dienstregeling weggenomen.

Risico-opslag blijft beschikbaar voor het OV

De hoogte door de provincie aan de vervoerders in rekening te brengen risico-opslag is te definiëren als het verschil tussen de marktrente (die vervoerders betalen als zij zelf financieringsmiddelen aantrekken t.b.v. de investering in bussen) en de rente die de provincie moet betalen voor het aantrekken van financieringsmiddelen t.b.v. het verstrekken van bussenleningen. Dit voordeel zou – nadat een hiervoor noodzakelijke toereikende risicoreservering is opgebouwd – structureel kunnen worden ingezet voor het openbaar vervoer. Hiertoe is een GS-besluit noodzakelijk. Dit voordeel vervalt namelijk niet automatisch binnen het openbaar vervoer.

Benodigd investeringsvolume Zuid-Holland Noord

In de voorbereidingen van de gestaakte aanbesteding van de concessie Zuid-Holland Noord is berekend dat het kan gaan om 200 tot 250 bussen. In de gehele provincie Zuid-Holland rijden tussen de 400 en 500 bussen. Wij gaan voorsnog uit van een bedrag van circa €200 miljoen voor de gehele vloot. Echter, niet alle vervoerders zullen gebruik gaan/willen maken van deze lening en niet alle bussen worden gelijktijdig vervangen. Investerings in treinen, laadinfrastructuur en eventuele inpassing zijn hierbij niet meegenomen.

Consequenties optie bussenlening

Een groot verschil tussen de provincie en de MRDH is dat de MRDH het openbaar vervoer als hoofdtaak heeft, terwijl dit bij de provincie een van de taken is. Dit leidt tot een andere impact op financiële ratio's. De

reterisiconorm wordt overigens niet beïnvloed door de financieringsvorm buslening zolang de uitgaven en inkomsten synchroon lopen.

Voor de provincie heeft de gewijzigde financieringsvorm buslening de volgende consequenties.

1. De provincie Zuid-Holland moet een lening aantrekken, terwijl de provincie al aanzienlijke leningen gepland heeft staan.

Het oplopen van de schulden zou mogelijk negatieve gevolgen kunnen hebben voor de hoogte van de rente op toekomstige, nog aan te trekken leningen. Hiermee zou de rentelast voor de provincie Zuid-Holland dus kunnen toenemen wat ten laste gaat van de toekomstige, vrije beleidsruimte voor alle ambities.

2. Het wijzigen van de financieringsvorm heeft een precedentwerking.

Dit betekent dat het wijzigen van de financieringsvorm niet alleen impact heeft op de andere provinciale OV-concessies, maar ook op vaarwegconcessies en zelfs op aannemers van infrastructurele projecten. De uitgebreidere consequenties voor alle concessies en infra-projecten is vooralsnog heel lastig in te schatten.

3. Het risico op staatssteun is nihil.

Dit risico kan gemitigeerd worden door het als optie in de nieuwe aanbesteding mee te nemen, waarmee een gelijk speelveld gebord blijft.

7. Bijlage 2: Transitieplan bij andere overheden

Deze bijlage heeft betrekking op een inventarisatie van alle Nederlandse decentrale overheden in februari 2021. Op het moment van behandeling van dit transitieplan kan de informatie veranderd zijn.

Inhoudsopgave

- OV-bureau Groningen-Drenthe
- Provincie Friesland
- Provincie Overijssel
- Provincie Flevoland
- Provincie Gelderland
- Provincie Utrecht
- Provincie Noord-Holland
- Vervoerregio Amsterdam
- Metropoolregio Rotterdam Den-Haag
- Provincie Zeeland
- Provincie Noord-Brabant
- Provincie Limburg

Overzicht van de afschalingen per concessie geldend op 1 januari 2021:

| Concessies en -contracten geldend op 1 januari 2021 | | | | | |
|--|------------------------|---|---|--|---|
| <u>Gebiedsconcessies</u> | <u>Concessiehouder</u> | <u>afschaling DR- DRU 1e half jaar in %</u> | <u>Aantal bussen in concessie</u> | <u>Aantal bussen stilgezet</u> | <u>Percentage materieel dat stilstaat %</u> |
| 1. GD-concessie | Qbuzz | -5,0% | 413 | 57 | -14% |
| 2. Noord- en Zuidwest-Fryslân en Schiermonnikoog | Arriva | -3,0% | 171 | 27 | -16% |
| 3. Zuidoost-Fryslân, Vlieland, Terschelling, Ameland | Arriva | -3,0% | 74 | 12 | -16% |
| 4. Noodconcessie IJssel-Vecht 2020-2022 | Keolis | -9,0% | 245 | 41 | -17% |
| 5. Twente | Keolis | -8,0% | 132 | 22 | -17% |
| 6. Achterhoek Rivierenland | Arriva | -5,0% | 76 | 12 | -16% |
| 7. Concessie Arnhem Nijmegen | Hermes | -10,0% | 278 | 21 | -8% |
| 8. IJsselmond 2014-2023 | Connexion | -6,0% | 66 | 0 | 0% |
| 9. Stadsvervoer Lelystad | Arriva | -10,0% | 16 | 2 | -13% |
| 10. Busvervoer Almere | Keolis | -9,0% | 108 | 18 | -17% |
| 11. Provincie Utrecht | Keolis | -8,0% | 225 | 38 | -17% |
| 12. Tram en Bus Regio Utrecht | Qbuzz | -8,0% | 367 | 63 | -17% |
| 13. Gooi en Vechtstreek | Transdev | -5,0% | 59 | 2 | -3% |
| 14. Noord-Holland Noord | Connexion | -5,0% | 124 | 11 | -9% |
| 15. Haarlem / IJmond | Connexion | -5,0% | 107 | 3 | -3% |
| 16. Waterland | EBS | -9,0% | 177 | 28 | -16% |
| 17. Zaanstreek | Connexion | -10,0% | 69 | 14 | -20% |
| 18. Concessie Amsterdam | GVB | -12,0% | 235 | | 0% |
| 19. Amstelland-Meerlanden | Connexion | -10,0% | 282 | 38 | -13% |
| 20. Zuid-Holland Noord | Arriva | -10,0% | 229 | 36 | -16% |
| 21. Bus Haaglanden Stad | HTM | -6,0% | 111 | | 0% |
| 22. Concessie Rail Haaglanden | HTM | -6,0% | | | |
| 23. Haaglanden Streek | EBS | -6,0% | 122 | 11 | -9% |
| 24. Concessie Rail Rotterdam | RET | -6,0% | | | |
| 25. Bus Rotterdam e.o. | RET | -6,0% | 255 | | 0% |
| 26. Voorne-Putten en Rozenburg | EBS | -0,1% | 53 | 10 | -19% |
| 27. Hoeksche Waard/Goeree-Overflakkee | Connexion | -10,0% | 111 | 7 | -6% |
| 28. Drechtsteden-Molenlanden-Gorinchem | Qbuzz | -10,0% | 150 | 33 | -22% |
| 29. Zeeland | Connexion | -2,0% | 129 | 8 | -6% |
| 30. West-Brabant | Arriva | -6,5% | 248 | 39 | -16% |
| 31. Oost-Brabant | Arriva | -4,1% | 254 | 40 | -16% |
| 32. Zuidoost-Brabant | Hermes | -8,4% | 217 | 36 | -17% |
| 33. Limburg | Arriva | -12,5% | 217 | 34 | -16% |
| | Totaal | -7,54% | 5320 | 663 | 12% |
| | | gemiddeld 7,5% minder aanbod | | | |

OV-bureau Groningen-Drenthe

Algemeen beleid van het transitieplan OV-bureau Groningen-Drenthe:

Op basis van het landelijke KIM/PBL-Transdev scenario 2 en 4 is in samenwerking met de vervoerder een doorrekening gemaakt. De grote uitdaging vormt 2022. De opbrengsten uit SOV en subsidie dekken ongeveer 70% van de vaste kosten van de vervoerder. De uitdaging voor 2022 is een tekort van 7 tot 14 miljoen. Het doel is om de goede basis niet te veel te verslechteren, maar er komen ook bepaalde lijnen geheel ter discussie. Dit wordt deze week met bestuurders gedeeld en wordt ook in maart in de GS en PS van Drenthe en Groningen besproken om te zoeken naar het politieke draagvlak voor (lastige) besluiten. Maatregelen uit het landelijk transitieplan leveren pas op de lange termijn iets op. Ook voor Q4 van 2021 gerekend op het zwartste scenario, omdat er nog geen zicht is op BVOV. Dat betekent dat de maatregelen voor 2022 naar voren worden gehaald (ingående per september). Met Friesland en Overijssel zijn al eerder afspraken gemaakt over concessiegrens overstijgende lijnen.

OV-bureau Groningen-Drenthe is opbrengstenverantwoordelijk en is daarmee ook verantwoordelijk voor de ontwikkelfunctie van het openbaar vervoer. De vervoerder wordt betaald voor de gereden DRU's en draagt dus geen opbrengstenverantwoordelijkheid. OV-bureau Groningen-Drenthe stelt dat de openbaar vervoer crisis veroorzaakt door Covid-19 laat zien dat hun manier van verantwoordelijkheidsverdeling geschikt is, omdat de vervoerder weinig risico loopt op faillissement. Deze verdeling van verantwoordelijkheden zal OV-bureau Groningen-Drenthe dan ook aanhouden.

Verder beleid dat OV-bureau Groningen-Drenthe opneemt in het transitiebeleid is:

- Indien er bussen en/of ander materieel ongebruikt wordt en niet nodig is, wordt dit doorverkocht aan andere Europese landen, waarmee onderhoud en afschrijving wordt bespaard.
- OV-bureau Groningen-Drenthe is verantwoordelijk voor het materieel, omdat investeringen hierin dan over meerdere concessies uitgespreid kunnen worden. Een vervoerder hoeft zo niet voor een enkele concessie van 10 jaar zo'n grote investering te doen. Daarnaast kan de overheid ook tegen gunstigere interest percentages lenen dan menig vervoerder en zijn de kosten ook lager.
- Nieuw aangekocht materieel zal Zero-Emissie zijn. Op korte termijn is dit een duurdere investering. Op langere termijn is dit echter gunstiger, omdat het materieel langer meegaat. Zeker omdat de investering over meerdere concessies gespreid kan worden zal dit op lange termijn geld besparen.
- Het strekken van lijnen en het inzetten op mobiliteitshubs waar ketendiensten en overig (openbaar) vervoer samenkomt.
- Per 3 januari dienstregeling aangepast (-5%). Daarnaast een Pluspakket gemaakt, zitten doelgroepenlijnen in die wendbaar aan en uit kunnen worden gezet (-3%). Gesprekken met politiek hoe om te gaan met inspraak. Mogelijkheden om kleine zaken zelf te kunnen doen en grote zaken wel in de politiek bespreken.
- Scholen en bedrijven moeten bereikbaar blijven voor scholieren, studenten en forensen. Liever duidelijke scholen- en forensenlijnen niet afschalen op tijden dat er gebruik van wordt gemaakt. Afschalingen op avonden en weekenden zijn bespreekbaar.
- Er wordt gekeken naar efficiëntere samenwerking met treinvervoerders en ontwikkeling in infrastructuur. Hoe kan dit beter op elkaar afgestemd worden? Nog geen duidelijk beleid hierover.
- Zonder BVOV 2022 en zonder andere inkomsten uit transitieprogramma zal heel hard aan de dienstregelingsknop moeten worden gedraaid.
- We zitten in de huidige situatie al aan de grens van wat in flexibele schil op te vangen is, verder snijden betekent ook vrijwel direct verlies van werkgelegenheid.

- In volume moeten meer worden gesneden dan de besparing in DRU's, vanwege de opbrengstenderving.
- De grootte van de opgave voor 2022 voor de bus in Groningen en Drenthe ligt bij scenario 2 en 4 varieert tussen de €7 en €13 miljoen op jaarbasis.
- Wanneer dit met alleen de dienstregelingsknop met worden opgelost moet boven op de huidige afgeschaalde dienstregeling nog eens 9-18% worden gesneden.
- De bereikbaarheid van de steden en de leefbaarheid van het platteland komt afhankelijk van de ernst van de ingreep ernstig onder druk te staan.
- Aanvullende lijnen op het platteland moeten worden geschrapt of afgeschaald en de sterkere lijnen verliezen door afschaling aan aantrekkingskracht waardoor OV een minder goed alternatief wordt.
- De mate van herstel van de opbrengsten in de rest van 2021 van groot belang, als er meer opbrengsten sneller terugkomen dan scenario 2, dan hoeft er minder te worden ingegrepen.

Specifieke investeringen van OV-bureau Groningen-Drenthe voor komende periode:

Maatregelen naar huidige situatie

- Het strekken van de lijn voor kortere reistijd (minder haltes, hogere snelheid door gebruik snelweg).
- Aanleg HUB in Leek met faciliteiten (aantrekkende werking > reizigerstoename).
- Ronde aanpassingen/ontvlechten van knooppunten.
- Aanleg aparte HOV-afrit A7 bij Leek, voor versnelde doorstroming.
- Toewijzing vluchtstrook aan BRT bus.
- Plaatsen DRIP's op snelweg bij hubs
- Uitbreiding knooppunt Hoogkerk naar HUB Hoogkerk met faciliteiten.
- Bus krijgt eigen infra/ dedicated lane in de stad.

Geplande activiteiten voor optimalisatie:

- Tegenfile aanpakken op de snelweg door vluchtstrook te gebruiken.
- Met hogere snelheid rijden in de stad op toegewezen rijbaan.
- Aanleg tunnel onder hoofdstation Groningen.

Provincie Friesland

De vervoerder draagt opbrengstenverantwoordelijkheid, bezit materieel en assets en heeft de ontwikkelfunctie. Provincie Friesland heeft geen extensieve plannen om hier verandering in te brengen. Voorafgaand aan de Covid-19 pandemie werd in de provincie Friesland al gezocht naar optimalisatie in het openbaar vervoer, gezien zij per 2022 minder subsidie toegezegd zouden krijgen door de provincie. Voorafgaand aan de pandemie waren al enkele stadslijnen in Leeuwarden geschrapt om kosten te besparen. Vooral jongeren maakten hier gebruik van en de gedachte was dat zij voor de relatief korte afstanden in de stad een deelscooter of fiets konden gebruiken voor vervoer. Op het platteland zijn de afstanden veel groter en heerst er al snel weerstand en discussie indien lijnen gestrekt worden. Om dit aan te pakken heeft de provincie Friesland een systeem opgezet om het schrappen van lijnen en het transitieplan aan te pakken.

Algemene richtlijnen voor het transitieplan van de provincie Friesland:

- Het schrappen van te weinig gebruikte lijnen en het bundelen en strekken van lijnen waar nodig.
- Lokale bevolking laten meedenken met de aanpak van het faciliteren van mobiliteitsmogelijkheden. In krimp gemeentes van Noord-Friesland is er veel begrip voor de situatie waar OV zich in bevind en denken ze actief mee aan oplossingen, eventueel door middel van vrijwillige buurtbussen.
- Om te compenseren voor geschrapte of gestrekte lijnen, wordt er ingezet op het faciliteren van goede fietsverbindingen met ov-haltes, zodat deze goed bereikbaar zijn met de fiets.

- Gestrekte lijnen worden ook gecompenseerd met de opstapper. Dit is een vraagafhankelijk systeem tegen ov-tarief, na de betaling van het instaptarief van €2,50.
- Bij volledig geschrapte lijnen heeft Staten verplicht gesteld dat diensten van zulke opstappers ter compensatie moeten worden aangeboden. Er is politiek veel discussie om voor deze gebieden de opstappers goedkoper te maken, omdat zij stellen dat het opstaptarief van €2,50 erg hoog vinden. Hier is nog geen overeenstemming over bereikt.
- Inzetten op mobiliteitshubs op gebundelde, sterke lijnen. Hier worden faciliteiten als P+R's, ketendiensten, goede fietsenstallingen en deelmobiliteit aangeboden.
- Van een openbaar vervoer vraagstuk en mentaliteit, meer bewegen naar een mobiliteit vraagstuk, waarbij deelmobiliteit geïntegreerd wordt met openbaar vervoer.
- Betaalsysteem met pinpas moet zo snel mogelijk ingevoerd worden.
- Voor verschillende scenario's een dienstregeling gemaakt die is goedgekeurd door Staten: een zogenaamde routekaart. Deze effecten waren vanaf 13 dec kenbaar en gelijk 3% afgeschaald. Deze Covid routekaart had erg positieve effecten voor het busvervoer in Friesland, dat in tegenstelling tot het treinvervoer niet compleet leeg bleef rondrijden tijdens de lockdown. ROCOV's geïnformeerd en mogelijkheid gegeven tot inspraak.
- Kijken naar de mogelijke rol die de provincie kan spelen in marketing om de vervoerder hierbij extra te ondersteunen. Hier nog geen besluiten over genomen.
- Prijsdifferentiatie nog niet ter sprake.

Afschalingen en wendbaarheidsscenario's

Friesland heeft in 2020 al forse aanpassingen gedaan aan de dienstregeling. 20 januari heeft PS de zogenaamde routekaart vastgesteld. De routekaart wordt de gehele concessieperiode gehanteerd. Er wordt nu 74% gereden t.o.v. voor corona. Er wordt nu gekeken wat er los van die wendbaarheidsscenario's mogelijk is. Om na corona weer te kunnen opschalen wordt er gekeken hoe de reiziger terug gewonnen kan worden. Er wordt met Arriva gekeken naar structurele maatregelen. Er zijn drie scenario's gemaakt aan de hand waarvan afspraken gemaakt kunnen worden. Er is in PS een amendement aangenomen dat deze maatregelen alleen in werking zijn in de crisissituatie. Grensoverschrijdende lijnen maken al deel uit van de hoofdstructuur. Daar zijn nu weinig of geen aanpassingen.

Controle van accountant

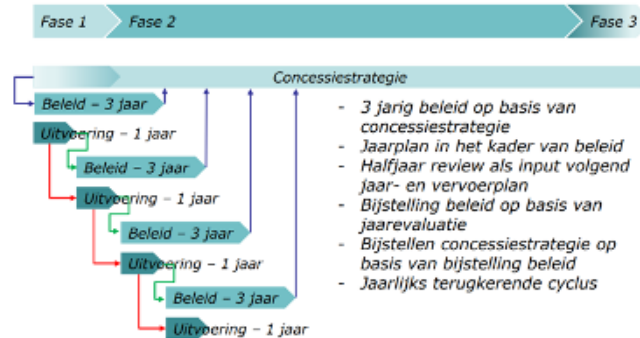
De provincie Friesland heeft bij het aangaan van (overbrugging)concessies afgedwongen bij de vervoerder dat provincie Friesland met een accountant mag meekijken bij de exploitatie en uitgaven van de vervoerder. Zo kunnen besluiten beter en sneller worden verantwoord voor de politiek. De provincie Friesland wil zijn eigen accountant dit laten nakijken, omdat de informatie die zijn voorheen van de accountant van de vervoerder hierover ontvingen, vooral achteraf gebeurde. Provincie Friesland wil gelijktijdig meekijken met uitgaves van de vervoerder, door middel van een eigen accountant. Vanwege de vertrouwensrelatie met de vervoerder, geeft provincie Friesland zijn accountant niet opdracht om er heel erg diep in te verdiepen, maar vooral om te checken of alles op koers ligt. Doordat continu gevolgd wordt wat per week gebeurt, helpt dit de provincie Friesland erg om het proces te volgen. Het heeft dus niet met wantrouwen te maken, maar meer met de mogelijkheid hebben om keuzes te maken als provincie, omdat ze gelijktijdig op de hoogte zijn van het handelen van de vervoerder.

Provincie Overijssel

Heeft in 2020 al forse aanpassingen gedaan aan de dienstregeling. 20 januari heeft PS de zgn. routekaart vastgesteld. De routekaart wordt de gehele concessieperiode gehanteerd. Er wordt nu 74% gereden t.o.v. voor corona. Er wordt nu gekeken wat er los van die wendbaarheidsscenario's mogelijk is. Om na corona

weer te kunnen opschalen wordt er gekeken hoe de reiziger terug gewonnen kan worden. Er wordt met Arriva gekeken naar structurele maatregelen. Er zijn drie scenario's gemaakt aan de hand waarvan afspraken gemaakt kunnen worden. Er is in PS een amendement aangenomen dat deze maatregelen alleen in werking zijn in de crisissituatie. Grensoverschrijdende lijnen maken al deel uit van de hoofdstructuur. Daar zijn nu weinig of geen aanpassingen.

Nieuwe vorm van concessieverlening voor Overijssel:



- De rol van de vervoerder reikt hierin verder dan zijn eigen deel van de mobiliteitsketen: de efficiëntie wordt verloren op aansluitingen, overstapmogelijkheden en informatie.
- Ketenaansturing is complex en noodzakelijk. Naast de keten 'binnen de sector' (bus/trein/ov-fiets) is de aansluiting met initiatieven uit de markt en van individuen essentieel om de mobiliteitsketen te optimaliseren.
- De Covid crisis heeft duidelijk een verschuiving gebracht naar andere modaliteiten en ander reisgedrag. De back-bone 'openbaar vervoer' moet zich daarop aanpassen om zijn toegevoegde waarde te kunnen blijven bieden.
- De aanbesteding moet uitvragen hoe de vervoerder de efficiëntie van de mobiliteitsketen optimaliseert, deze beoordelen op de potentie en afrekenen op uitvoering en resultaat.
- De aanbesteding moet ook uitvragen hoe de vervoerder omgaat met veranderingen in volume en reisgedrag. Openbaar vervoer staat midden in een veranderende maatschappij en vraagt adaptievermogen van de vervoerder.
- Overcapaciteit vermijden door de juiste inzet van capaciteit zonder verlies van het mobiliteitsaanbod.
- Vervoersstromen combineren om 'dubbele' capaciteit te voorkomen. Denk hierbij aan mensen met een handicap die (eventueel met ondersteuning) gebruik kunnen maken van Openbaar Vervoer en daardoor geen of minder aanspraak hoeft te doen op WMO-vervoer.
- De aanbesteding moet uitvragen hoe de vervoerder de capaciteit van de mobiliteitsketen optimaliseert, deze beoordelen op de potentie en afrekenen op uitvoering en resultaat.
- De financiële voordelen die ontstaan door lagere kosten, worden verdeeld over stakeholders. Dit betekent een besparing op de subsidie voor gemeente en provincie en een bonus voor de vervoerder. Het gaat hierbij om een win-win situatie te creëren.
- Concessies IJssel-vecht en IJsselmonde worden samengevoegd in 1 noodconcessie (gedeeld met provincie Flevoland dus).
- Materieel wordt in deze noodconcessie gefinancierd vanuit de provincie met een buslening. Provincie heeft garantstelling: Rente is zo laag mogelijk, omdat risico kleiner is voor de bank.

Provincie Flevoland

Binnen de concessie IJssel-Vecht (gezamenlijk met Overijssel) is er wekelijks overleg met Connexxion. Connexxion kijkt afwachtend naar de opdrachtgever en lijkt te wachten tot er geld komt van de provincie. De provincie heeft een beeld van de financiële scenario's voor 2021 en 2022 geschetst met en zonder zicht op BVOV. De maximale risico's worden ingeschat voor 2021 en 2022. Eind deze maand met de nieuwe dienstregeling wordt er in het dal terug gegaan naar een uurdienst. Dat is een besparing van 5/6%. Verder terug betekent lijnen schrappen. Zolang er een BVOV is voor dit jaar, lijkt dat toereikend te zijn. Daarnaast kijkt de provincie nu hoe het gat wat ontstaat zonder BVOV Q4 en 2022 (€ 2 mln.) opgevuld moet worden. Momenteel hoeven alleen de DRU's die worden gereden te worden betaald. Met de bestuurders wordt daar begin maart op terug gekomen.

Aanpak concessie gemeente Almere

In Almere blijven reizigers toch redelijk veel de bus gebruiken. De verwachting is daarom dat het herstel ook wat sneller gaat. Provincie is met de vervoerder (Keolis) in gesprek. Keolis geeft geen duidelijkheid over financiën; er is meer transparantie nodig. Provincie heeft er nu druk op gezet om in beeld te brengen wat de plannen zijn en hoe dat marketingtechnisch uit te voeren is. Er zijn maatregelen genomen die waarschijnlijk voorlopig zo blijven: een nachtnet wat niet rijdt bijvoorbeeld. De wethouders zijn betrokken bij de plannen. Binnenkort wordt er met Keolis gesproken over een lokaal transitieplan, naast de landelijke maatregelen. Ze willen als gemeente ook investeren, bijv. in marketing. Daarnaast wordt er met Keolis gekeken naar de CAO om te zoeken naar ruimte. Als daar via de landelijke lijn want ruimte ontstaat dan zou dat veel schelen, zegt Keolis.

Aanbestedingen en vervoerssysteem

De bevoegdheid van openbaar vervoer ligt in Almere bij de gemeente in plaats van de provincie. Dit gold voorheen ook voor de gemeente Lelystad, maar per september 2021 zal de provincie hier weer de verantwoordelijkheid over krijgen. Hierbij is de vervoerder momenteel opbrengstenverantwoordelijk. Bij de concessie IJsselmond (gedeelde concessie met Overijssel), is de provincie opbrengstenverantwoordelijk en zal dit ook zo houden. Concessie IJsselmond is aanbesteed vorig jaar, stroomt per 2023 in nieuwe concessie IJssel-vecht. Bij nieuwe aanbestedingen wordt er gekeken naar de mogelijkheid voor een andere verdeling van de opbrengstenverantwoordelijkheid. Zo wordt er gekeken naar de mogelijkheid om de eerste jaren van de concessie de opbrengstenverantwoordelijkheid bij de provincie te leggen, om deze langzaam over te laten gaan naar verantwoordelijkheid voor de vervoerder.

De provincie Flevoland wil inzetten op MaaS mobiliteiten en efficiëntere integratie van het doelgroepen vervoer met de rest van het openbaar vervoer. De vervoerder wordt momenteel echter niet geprikkeld om dit soort nieuwe systemen te ontwikkelen en op te zetten. Hier zal de provincie Flevoland dus meer aandacht aan moeten besteden, maar heeft hiervoor nog geen specifiek beleid opgesteld.

Afschalingen

In de eerste lockdown werd er een zaterdagdienstregeling gereden door de gehele provincie Flevoland. De vervoerder heeft bij de concessie IJsselmond eigenlijk geen belang bij afschalen, vanwege de opbrengstenverantwoordelijkheid die bij de provincie ligt, dus daar moet de provincie achteraan zitten door te pushen om af te schalen. Vanuit Flevoland is extra geld vrijgemaakt, maar of het voldoende is, is nog de vraag. Met tweede lockdown is besloten om kerstvakantie dienstregeling door te rijden tot de voorjaarsvakantie (behalve aantal scholierenlijnen die specifiek rijden op bepaalde schooltijden). Vanaf 28 februari gaat gewijzigde dienstregeling in. Hier kunnen dan in de daluren een frequentie van een uur regeling worden ingevoerd, waar dit eerst een half uur dienstregeling was. Dit levert een besparing van 9000 DRU's op.

Provincie Gelderland

In de provincie Gelderland ligt de ontwikkelingsfunctie en opbrengstenverantwoordelijkheid bij de vervoerder. Provincie Gelderland is niet van plan deze verantwoordelijkheden te verleggen en zelf meer verantwoordelijkheid op zich te nemen. Zij gaan ervan uit dat commerciële vervoerbedrijven iets innovatiever zijn dan de provincie zelf. De provincie Gelderland is wel voorstander van een busleningstelsel om interest op de lening te besparen voor de vervoerder. Ze willen niet de bussen zelf in bezit hebben echter en stellen dat het onderhoud door de vervoerder geregeld moet worden, gezien deze meer kennis hierover beschikt en dit voordeliger kan bewerkstelligen.

De vervoerder Arriva is in Gelderland een aparte speler. Zij hebben geen aanvraag voor de BVOV gedaan (zowel 2020 als 2021). Arriva wil heel graag de basis (de treinen) vasthouden en het samenhangend visgraatmodel. Er wordt gekeken naar het beperken van frequenties (ook in Rivierland), maar het model moet in de lucht blijven. Daarnaast denkt provincie Gelderland er aan om ritten niet meer te laten rijden na 9 uur 's avonds in verband met de avondklok. Er wordt nagedacht in scenario's o.b.v. het routeboek. Bestuurders zijn huiverig voor het weghalen van lijnen en vermijden dit liever.

Driedelige opbouw van het openbaar vervoerssysteem in provincie Gelderland

- A lijnen zijn hoogfrequente lijnen met veel reizigers. Dit houden eigenlijk de HOV-lijnen zoals wij die ook in provincie Zuid-Holland kennen
- B lijnen zijn de traditionele stadslijnen in steden als Nijmegen en Arnhem, die minder frequent rijden en ook minder druk bezet zijn.
- C lijnen zijn de meer landelijke lijnen die ontsluiting in deze gebieden waarborgen. Deze lijnen hebben meer een sociale functie.

Het tot stand houden van deze C lijnen komt wordt steeds lastiger en komt steeds meer ter sprake in de politiek. Om geld te besparen in tijden van Covid-19, heeft provincie Gelderland besloten enkele lijnen te schrappen. Indien lijnen moeten worden gestrekt of geschrapt is hier een vangnet voor bestaande uit buurtbussen en regiotaxi's. De buurtbussen zijn vrijwilligersinitiatieven en de regiotaxi's zijn taxi's die burgers kunnen inzetten voor vervoer, gesubsidieerd door de provincie. Een maatregel die is ingevoerd bij lijnen A, B en C, is de invoering van de zomerdienstregeling waarmee veel diensten worden afgeschaald. Er wordt verder ook ingespeeld op het gebrek aan vraag naar musea, voetbalstadions en andere voorzieningen die door Covid-19 maatregelen geen bezoekers meer ontvangen. Hier wordt dan ook flink afgeschaald.

Verdere plannen van de provincie Gelderland:

- Er wordt niet ingezet op tariefsverhogingen, vanwege de verminderde vraag naar OV hierdoor. Wel wordt gekeken naar de mogelijkheden van tariefdifferentiatie.
- In stedelijke gebieden wordt ingezet op het afschalen van frequenties in de spits, door afspraken te maken met scholen en bedrijven, waardoor spitsafvlakking wordt gefaciliteerd. In landelijke gebieden is het lastiger om frequentie van 2x per uur, naar 1x per uur te laten dalen. Hierom wordt deze aanpak vooral toegepast op stedelijke gebieden.
- Het creëren van mobiliteitshubs rondom de grotere steden en in landelijke gebieden verbonden met gestrekte lijnen, ketendiensten, P+R's, deelmobiliteit, fietspaden etc. Hierbij wordt vanuit gegaan dat als een mobiliteitshub, ketenvoorziening of een lijn zich na 2 jaar niet langer zelfstandig kan standhouden zonder extra vergoedingen boven op de geleverde subsidies, deze diensten niet stand kunnen houden.
- Binnen steden wordt vooral ingezet op goede fietsverbindingen, waardoor mensen op een duurzame manier van A naar B kunnen komen.
- Er moet vanuit de vervoerder sterk worden ingezet op de communicatie en marketing met reizigers, indien enkele maatregelen versoepeld worden. Maak het duidelijk aan de reizigers als er

nieuwe HOV-lijnen worden opgezet en welke voorzieningen hierbij zijn. Associeer het openbaar vervoer ook met een veilig en plezierig vervoersmiddel. Ze willen de vervoerder dus ook aansturen om deze communicatiecampagne regionaal aan te pakken. De provincie Gelderland heeft nog geen besluiten genomen of zij hier extra aan bij gaan dragen.

Provincie Utrecht

Eind 2023 lopen in de provincie Utrecht (2) concessies af. Provincie Utrecht heeft gekozen om de concessies te verlengen met twee jaar (als transitiemaatregel) waardoor verliezen en afschrijvingen ook over een langere periode afgeschreven kunnen worden. De provincie is bezig die contracten aan te passen (agenda in mei/juni). Nu er duidelijkheid is over het derde kwartaal van 2021, wordt per 2022 het vervoerplan aangepast. Utrecht wil geen lijnen opheffen, maar heeft wel te maken met een hoge kostendekkingsgraad uit reizigersopbrengsten, vooral in de concessie van Tram en Bus Regio Utrecht met stad Utrecht en haar voorsteden. Provincie Utrecht gaat er bij de (nieuwe) contracten vanuit dat het OV niet terugkomt zoals het was: verliezen zijn voor iedereen onontkoombaar. De Staten zijn vrij OV-minded, waardoor er waarschijnlijk een bijdrage uit het weerstandsvermogen zal plaatsvinden om het OV nog enigszins op peil te houden.

Het Rijk moet volgens de provincie Utrecht de beschikbaarheidsvergoeding blijven verlenen zolang er (beperkende) maatregelen zijn, zoals de 1,5 meter maatregel, mondkapjes in het OV, thuis werken, etc. Vervoerders kunnen pas in een situatie zonder beperkingen weer alles uit de kast halen om reizigers terug te halen in het OV. De provincie Utrecht en de vervoerders van de twee concessies zien het dan ook niet zitten om volop reizigers proberen terug te trekken in het openbaar vervoer, terwijl de tegenstrijdige boodschap vanuit het Rijk nog steeds verkondigd wordt.

Opbrengstenverantwoordelijkheid en ontwikkelfunctie in concessies

In de concessie van provincie Utrecht ligt de opbrengstenverantwoordelijkheid en ontwikkelfunctie bij de vervoerder. Ook de assets zijn hier in het bezit van de vervoerder. Zij staan echter wel open voor een bussenlening stelsel om interest op de lening te besparen. Het onderhoud willen zij bij de vervoerder houden, omdat deze hier meer kennis over heeft. Als provincie Utrecht overstapt naar dit stelsel, zullen onafhankelijke controles voor de onderhoudsstaat van het materieel gedaan om te controleren of de vervoerder dit niet achterstallig doet.

In de concessie van Bus en Tram Regio Utrecht is het iets anders geregeld qua verantwoordelijkheden. Door historische bestuurlijke besluiten ligt de opbrengstenverantwoordelijkheid voor deze concessie grotendeels bij de provincie Utrecht, maar dus niet volledig. Grotendeels van de assets zijn daarentegen in bezit van de vervoerder, behalve de trams. De trams waren voorheen eigendom van de vervoerder (Connexxion), maar zijn overgenomen door de provincie zodat er een eerlijkere level playing field zou ontstaan voor andere vervoerbedrijven bij de aanbesteding van toekomstige concessies.

Aanpak van veranderingen

Opmerkelijk is dat met name forensen wegblijven uit het openbaar vervoer, maar dat scholieren en studenten snel terugkwamen toen er voor korte periode fysiek les werd gegeven. Provincie Utrecht wil dus vooral de forens terugkrijgen het OV in. Om dit te bewerkstelligen zijn twee werkgroepen opgesteld in de provincie Utrecht om het transitieplan aan te pakken. De ene werkgroep houdt zich bezig met het lijnennet en vervoerskundige vraagstukken, de ander kijkt naar de marketing, communicatie en prijs hantering die opgesteld zullen worden. Prijsdifferentiatie kan een grote rol spelen bij het aantrekken van deze forensen in het openbaar vervoer. Naast het afvlakken van spitsen, zal hierbij ook gekeken moeten worden naar flexibilisering van abonnementen om de forens die nu wellicht meer dagen in de week gaat thuiswerken, te stimuleren gebruik te maken van het OV.

In de stedelijke concessie was de vervoerskundige uitdaging groot, omdat voorheen enkele lijnen hier een erg hoge bezettingsgraad hadden. Een groot deel van de reizigers blijft weg, waardoor een enorm hoog van de inkomsten wordt gemist. In de stad is het echter gemakkelijker om af te schalen, omdat er voorheen veel lijnen waren die 12 keer per uur reden, die nu worden afgeschaald tot 6 keer per uur. Zo heeft de reiziger hier weinig last van, terwijl alsnog snel kosten worden bespaard.

Ook provincie Utrecht stelt zijn plannen op door middel van scenario denken in de vorm van een "als..., dan..." constructie. Plannen worden afgestemd op de getroffen maatregelen van het Rijk en het aantal reizigers in het openbaar vervoer. Provincie Utrecht wil van een zwart scenario uitgaan en kijken waar mogelijk geschrapt kan worden in het geval het Rijk de beschikbaarheidsvergoeding niet verlengt. Hierin zal echter wel een balans moeten komen tussen besparen op lijnen met weinig reizigers en nog enige vorm van sociale functie van het OV in stand houden.

Aanpak door middel van meer verantwoordelijkheden voor de provincie

Verder focust de provincie Utrecht op het versterken van de dikke lijnen en snelheid en frequentie van het openbaar vervoer in de stad te garanderen, om zo te concurreren met de auto. Provincie Utrecht heeft nog geen beleid ontwikkeld over bij wie de verantwoordelijkheid van de ontwikkeling van MaaS moet komen te liggen. Ze zien het wel zitten om als provincie hierin de faciliterende rol te spelen om ervoor te zorgen dat het OV een geheel blijft en niet allerlei verschillende platforms ontstaan. In de ontwikkeling van MaaS producten bij mobiliteitshubs langs hoogfrequente lijnen zien zij tevens ook een toekomst, om zo het voor- en natransport hier te faciliteren. De provincie Utrecht is echter alleen voorstander van vraag gestuurde opstapbusjes als vervanging van vaste lijndiensten, als deze ook daadwerkelijk goedkoper zijn dan vaste lijndiensten. Er moet onderzoek worden gedaan naar of het echt van toegevoegde waarde is.

De provincie Utrecht wil een grotere rol gaan spelen om de transitie naar Zero-Emissie bussen te verwezenlijken. Zij vrezen dat met de economisch zware tijden van Covid-19, vervoerders moeilijk zelf deze grote investeringen in ZE bussen zullen begaan. De provincie Utrecht wil echter wel dat de transitie naar ZE bussen op hetzelfde tempo door blijft gaan en wil vervoerders hierbij helpen door extra financieringen te doen.

Provincie Noord-Holland

In Noord-Holland was de dienstregeling al met 5% afgeschaald en wordt verder afgeschaald. Er is gestart met een transitieplan, met 4 pijlers:

- 1) Kostencomponent: er wordt gewerkt aan een financiële overname-regeling voor bussen.
- 2) De spiegels en kralen worden uit de concessies gehaald.
- 3) De concessie wordt ook verlengd als transitiemaatregel.
- 4) Inzetten op marketing.

In alle concessies van de provincie Noord-Holland, is de vervoerder (Connexxion) opbrengstenverantwoordelijk en bezit het de ontwikkelfunctie. Hier wil provincie Noord-Holland ook geen verandering in brengen. Er wordt echter wel ingezet op een buslening om enige kosten en risico uit handen van de vervoerder te nemen.

Materieel en investeringen

In de concessie Haarlem-IJmond heeft er een overnameregeling voor elektrisch materieel (60 bussen) plaatsgevonden, waardoor de bussen nu over 15 jaar worden afgeschreven in plaats van de gebruikelijk concessielengte van voorheen (8-10 jaar). Er wordt geld geleend bij de bank, de provincie staat garant voor de betalingen, maar worden betaald door de vervoerder. Mocht de vervoerder failliet gaan, blijft het OV nog steeds in stand, omdat de bussen bij de bank mogen blijven en de provincie met verdere betalingen nog steeds gebruik kunnen maken van de bussen. De vervoerder is verantwoordelijk voor het onderhoud van

de bussen en er wordt uitgegaan van de aanbevolen onderhoudsspecificaties die de fabriek meeleverd. Een half jaar voordat de concessie afloopt, wordt er een onafhankelijk onderzoek gedaan. Als uit het onderzoek blijkt dat er onderhoud moet worden gepleegd, moet de vervoerder hiervoor betalen. De vervoerder mag het onderhoud zelf laten uitvoeren, of door de provincie, maar dan komt de rekening alsnog bij de vervoerder te liggen.

Voor de provincie Noord-Holland is deze vorm van financiering een belangrijk uitgangspunt in hun transitieplan. Nu in de concessie Haarlem-IJmond zo een financiering van 60 bussen heeft plaatsgevonden, zijn ze ook van plan om dit op dezelfde manier te doen voor de concessies Noord-Holland Noord en Gooi-Vechtstreken. De redenatie van Noord-Holland is ook omdat de vervoerder hierdoor meer geld overhoudt om OV te laten rijden en te investeren in innovaties. Het zal hierdoor minder een vechtmak, maar een markt met gezonde marktwerking worden. Ook zal er meer vervoer kunnen blijven rijden indien de beschikbaarheidsvergoeding tegenvalt, gezien het tonnen bespaard.

Verder wordt er gekeken naar overname van andere assets als garages/stallingen. Waar een vervoerder dit over een enkele concessie afschrijft, kan de provincie dit over een langere periode doen waardoor de jaarlijkse lasten lager liggen. Beleid over de overname van overige assets is nog niet zo ver gevorderd in Noord-Holland. Het kan juridisch lastig worden en er wordt hiermee ook weer nog een stukje marktwerking uit concessies gehaald, wat niet wenselijk hoeft te zijn. Een simpele besparing kan echter zijn om laadapparatuur zoveel mogelijk op stations te plaatsen in plaats van in de garages van de bussen, waardoor ze niet leeg heen en weer hoeven te rijden, wat ook weer geld scheelt.

Aanpak van de concessie Gooi-Vechtstreken

Eveneens als in concessie Haarlem-IJmond, zal bij concessie Gooi-Vechtstreken in de toekomst worden ingezet op hoogwaardige HOV lijnen die door de grootste doelgroep van studenten, scholieren en forensen wordt gebruikt. In de jaren voor Covid-19 was dit proces al gaande en liet het een grote groei in reizigersaantallen zien.

Er zullen HOV-lijnen worden aangelegd tussen Amsterdam Zuid-as en Hilversum, maar ook tussen Gooi en Utrecht Uithof (Universiteit en Hogeschool Utrecht hier gelegen). In Gooi zelf zal meer worden ingezet op vraag gestuurd OV en wordt de frequentie van vele lijnen verminderd. Hierbij wil provincie Noord-Holland ook inzetten op verweving van het doelgroepenvervoer met het vraag gestuurde vervoer. Het vraag gestuurde OV is echter nog duur en er moet meer (landelijk) onderzoek gedaan worden om dit optimaal aan te pakken. Men ziet dat de elektrische fiets wel veel potentie heeft om een rol te spelen voor kortere afstanden, waardoor er minder vraag is naar OV voor korte afstanden.

Aanpak van de concessie Noord-Holland noord

Er wordt gekeken hoe het nieuwe OV-betalen met de pinpas naar voren te halen en zal in binnen een jaar al worden ingevoerd op enkele lijnen. Daarnaast wil Noord-Holland het netwerk in Noord-Holland Noord herijken door het meer te vervlechten (visgraat). Er loopt een pilot in West-Friesland met een WMO-vervoersysteem ter vervanging van buslijnen. Er is een gesprek geweest met Connexxion. Het transitieplan wordt februari in GS en eind april in de PS behandeld.

Verder zal de ontwikkeling van mobiliteitshubs met deelmobiliteit volop doorgaan in Noord-Holland noord. De provincie heeft €20 miljoen uitgetrokken om dit soort knooppunten te ontwikkelen. Er zijn nog geen afspraken gemaakt over wie verantwoordelijk is voor de ontwikkeling van MaaS faciliteiten in dit gebied, of dat de vervoerder is, de provincie, een derde partij of een combinatie van meerdere. Er zijn hier nu wel al enkele deelfietsen geplaatst per halte.

Verdere besparingen en vergroting van inkomsten

Voor het verdere transitieplan is de provincie Noord-Holland erg geïnteresseerd in het afstemmen van verschillende PVE's. Zo is zitplaatsgarantie tot 4 uur 's middags verschoven naar 3 uur 's middags. Dit soort kleine aanpassingen leveren grote besparingen op en moeten dan ook verder doorgetrokken worden. Een

verdere afstemming van PVE's op het CAO zou ook veel besparing genereren, maar ook eerlijker is. Als het CAO namelijk aangeeft dat een dagdienst duurt tot 18:30 uur, terwijl de spits tot 21:00 uur duurt, hoe reëel is dit? Dit is dus ook iets waarnaar gekeken moet worden.

Verder kan gekeken worden naar wat de vervoerders aanbieden en hoe noodzakelijk dit is. Alle "spiegeltjes en kraaltjes" worden momenteel uit de concessies gehaald. Een voorbeeld hiervan is de sluiting van een ov-loket in Den Helder, dat €70.000,- per jaar kost, terwijl slechts vier mensen per dag hier gebruik van maken. Een ander voorbeeld is het knooppunt ontwikkeling budget van Connexxion van €20.000,-, terwijl de provincie hier al in investeert en het dus overbodig is. Dit soort kleine zaken kunnen grote besparingen opleveren.

Om inkomsten te genereren heeft provincie Noord-Holland extra budget opgesteld voor marketing en communicatiecampagnes. Ze zijn momenteel bezig met het opstellen van een marketingplan met een ingehuurde psycholoog, om zo het imago van het openbaar vervoer te verbeteren. Provincie Noord-Holland vond de marketingplannen van de vervoerder nogal behoudend en probeert nu gezamenlijk met de vervoer een nieuwe insteek voor hun marketing te verwezenlijken, met extra budget vanuit de provincie.

Vervoerregio Amsterdam

Het plan van aanpak van VRA gaat ervan uit dat er géén beschikbaarheidsvergoeding komt in 2022. De kostendekkingsgraad per concessie verschilt, die van GVB is 80%. De opgave is €101 – €184 miljoen in 2022, afhankelijk van het beste of slechtste scenario. De transitieplannen worden aan de hand daarvan uitgewerkt met de vervoerders. Vervoerders zijn gevraagd om met een plan te komen om af te schalen zonder de reizigers kwijt te raken. Dan blijft er een restopgave over: daar wordt gekeken naar de andere maatregelen uit het transitieplan. Dat plan wordt gemaakt per concessie: welke maatregelen, welke effecten etc. Uiteindelijk maken ze ook financiële afspraken en daarbij worden ook de lange termijn ambities tegen het licht gehouden.

Verdeling van verantwoordelijkheden, taken en bezit

In vervoerregio Amsterdam zijn de vervoerders opbrengstenverantwoordelijk en bezit deze ook de ontwikkelfunctie. De samenwerking met vervoerders is erg goed en vervoerders Connexxion en EBS zijn ook proactief. Om enkele kosten te besparen en verantwoordelijkheden weg te nemen bij de vervoerders, is Vervoerregio Amsterdam een buslening aangegaan. De Vervoerregio leent geld aan de vervoerder, die zo tegen lagere rentetarieven de bus kan financieren. De kosten van de bussen staan op de balans van de Vervoerregio, maar zij zijn geen eigenaar. Dit heeft de Vervoerregio zo gedaan, omdat de vervoerders zo meer stimulans hebben om bussen te onderhouden en de vervoerders zijn hier dan ook verantwoordelijk voor. Ook zou het de Vervoerregio teveel geld kosten als zij volledig eigenaar van de bussen zouden zijn indien er wordt afgeschaald en zij de bussen moeten verkopen. Dit is nu niet het geval.

Overig materieel en assets blijft wel in handen van de vervoerder en worden niet door de Provincie geholpen bij de financiering ervan door middel van een lening. In Amsterdam is Activa BV verantwoordelijk over het rail vervoer. Er zijn ook nog geen verdere plannen om beleid op te stellen over de financiering van overig materieel naast rollend materieel. Er wordt anderzijds wel geïnventariseerd of er een vervroegde transitie naar ZE-bussen kan plaatsvinden om kosten op lange termijn te besparen. Hier is nog geen verder beleid over opgesteld.

Veranderingen en aanpak hiervan

In Vervoerregio Amsterdam waren sommige lijnen en concessies 99% kostendekkend voor Covid-19, dus daar was de impact enorm. Vanwege de hoge kostendekkingsgraad is er een hoogwaardig ov-netwerk in Vervoerregio Amsterdam. Er waren verschillende lijnen in de Vervoerregio waarbij er een frequentie van 12x per uur was. Schiphol was een economische boost voor het gehele openbaar vervoernetwerk, wat met de komst van Covid-19 heeft geresulteerd in verminderd toerisme en vliegverkeer en dus ook minder vraag

naar OV. Om in te spelen op deze veranderingen is er strategisch afgeschaald op plekken waar de vraag buitenproportioneel daalde. Vooral op hoogfrequente lijnen kon gemakkelijk afgeschaald worden, terwijl een wezenlijk voorzieningenniveau wordt standgehouden. Enkele lijnen zijn dan ook van 12x per uur afgeschaald naar 6x per uur. Voor het afschalen van dienstregelingen en frequenties zijn er 4 scenario's gecreëerd, afhankelijk van het aantal reizigers en de ontwikkelingen van de Covid-19 pandemie. De Vervoerregio Amsterdam wil hierbij uitgaan van het doemscenario van geen verlenging van de beschikbaarheidsvergoeding, om zo een mogelijk compleet faillissement van de sector te voorkomen.

Om in de toekomst het openbaar vervoer aantrekkelijk te houden wil Vervoerregio Amsterdam inzetten op snel, frequent, betrouwbaar en gemakkelijk openbaar vervoer. Het meest belangrijke is dat de reiziger zekerheid over zijn/haar reis en dat wordt ingespeeld op de individuele behoeftes van reizigers. Een forens een zo snel mogelijke reis hebben die moet concurreren met de snelheid van de auto. Een dagjesmens/toerist vindt het wat minder erg dat de reis wat langer duurt. Wat algemeen geldt is dat je een goed netwerk moet hebben die in het kader van de Covid-19 pandemie, ook hygiënisch is. Reisinformatie moet kloppen en aan de basis van de klantwenspiramide voldaan zijn. Het is cruciaal dat de basis van het openbaar vervoer behouden wordt en in geïnvesteerd blijft worden. Zo wordt gegarandeerd dat niet teveel reizigers permanent verdwijnen uit het openbaar vervoer en andere alternatieven zullen zoeken.

Om de snelheid in het netwerk te garanderen en eventuele kosten te besparen, wil Vervoerregio Amsterdam zoveel mogelijk inzetten op het strekken van lijnen, zodat frequentie behouden kan worden. Als er teveel wordt afgeschaald in frequentie is het reisproduct al gauw onaantrekkelijk en zullen minder reizigers er gebruik van maken. Ontsluitende lijnen moeten zo veel en zo snel mogelijk naar OV knooppunten worden gebracht. Hierbij zijn goede fietsenstallingen en fietsverbindingen ook cruciaal en moet dit een onderdeel van het netwerk zijn. Implementatie van MaaS om landelijke gebieden te ontsluiten, gaat nog moeizaam en wordt eigenlijk meer ingezet op het gebruik van de fiets en het faciliteren van fietsenstallingen. Gezien de rendabiliteit van MaaS producten in de stad Amsterdam, zal hierop wel verder ingezet worden. Er is nog geen verder beleid uitgevoerd over de invoering van verdere prijsverhogingen en -differentiatie.

Om reizigers te trekken wil Vervoerregio Amsterdam inzetten op marketing en communicatie. Hierbij willen zij de marketingplannen van de marketeers van de vervoerder gebruiken, gezien zij de reizigers het beste kennen. Vervoerregio Amsterdam wil nauwer betrokken worden bij dit proces en bekijken of zij hieraan bij kunnen dragen. Waar nodig kunnen nieuwe abonnementen worden ingevoerd om te voorzien in de veranderde vraag van de reizigers. Hier zal verder op moeten worden ingespeeld. Vervoerregio Amsterdam wil ook innovaties doorzetten op het gebied van vernieuwde betaalwijzen. Zo wordt het makkelijker gemaakt voor de reizigers om gebruik te maken van het openbaar vervoer.

Metropoolregio Rotterdam-Den Haag

Is bezig met een gezamenlijk transitieprogramma met alle vervoerders. De opgave is circa €100 miljoen per jaar voor de komende periode. Op 24 maart willen ze de (zware) maatregelen vast laten stellen door de bestuurscommissie. Het basisscenario is geen BVOV en (nog) weinig reizigers in 2022. Als er meer reizigers terugkomen wordt bijgestuurd, De zwaardere maatregelen willen ze graag zo lang mogelijk buiten de deur houden. 24 maart is het transitieprogramma eerste tranche vastgesteld.

De (lokale) bestuurders worden (ook) nauw betrokken: filmpjes voor raadsleden en frequente bijpraatsessie met de 24 gemeenten.

De opgave

Voor MRDH staat er veel op het spel de komende jaren en wordt ervan uit gegaan van 4 verschillende scenario's. Daarbij worden landelijk en regionaal de scenario's 2 ('optimistische scenario') en 4 ('pessimistische scenario') nader uitgewerkt en financieel doorgerekend. Dat levert voor de MRDH de

volgende inzichten op voor de mogelijke stand van zaken t/m 2030:

| 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 |

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 toekomst vast 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 toekomst vast 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 toekomst vast OV-systeem.

Provincie Zeeland

In de provincie Zeeland bestaat het netwerk voor 70-80% uit scholierenlijnen. Met de tijdelijke stop van fysiek (middelbaar/basis) onderwijs, was er dus weinig aanbod. In augustus/september is met Connexion gekeken naar het zwarte scenario en wat er dan moet gebeuren. Zeeland maakt een transitieplan, uitgaande van géén beschikbaarheidsvergoeding voor 2022. De lijn (met De Lijn) naar België (Hulst-Antwerpen-Breda) wordt wellicht gestopt omdat dat onnodig duur is, vooral door de betaalapparatuur. Buurtbussen bedragen 13,7% van de dienstregeling, maar kunnen vanwege afstandsmaatregelen al een lange tijd niet rijden. Er is dus flink afgeschaald op dit moment. De gedeputeerde is betrokken, in maart komt het TP in GS, daarna in PS.

Afschalingen

In Zeeland wordt er niet op grote schaal ingezet op het strekken van lijnen. Dit heeft als reden, omdat 70-80% van de reizigers bestaan uit scholieren die juist het openbaar vervoer gebruiken op kronkelende lijnen waaraan hun school is gelegen. Het strekken van lijnen zou hier betekenen dat bussen niet meer bereikbaar zouden zijn voor vele scholieren en hier dus geen gebruik van zouden kunnen maken. Er wordt vooral ingezet op het afschalen van de frequentie van lijnen buiten de spits en schooltijden. Toen de scholen fysiek onderwijs kregen was het voor provincie Zeeland niet nodig om sterk af te schalen, omdat het aantal reizigers 70% van de aantallen in 2019 bedroeg. Het werd echter problematisch toen de scholen sloten voor fysiek onderwijs, waarna de reizigersaantallen zakten tot 27% van de aantallen van 2019. Het plan om dit aan te pakken, was het schrappen van de typisch scholieren dienstregelingen in de avonduren en weekenden. Dit bleek echter niet nodig, gezien de beschikbaarheidsvergoeding vanuit het Rijk voldoende was om de tekorten op korte termijn aan te vullen.

Ontwikkelingen

Desondanks wordt er in de provincie Zeeland ook geëxperimenteerd met bepaalde vormen van mobiliteitshubs. Deze zijn vooral gelegen aan de randen van de steden bij industrieterreinen. Zo is woon-werkverkeer goed geregeld bij deze industrieterreinen en worden reizigers aangemoedigd om bij deze mobiliteitshubs een deelfiets te pakken en hun reis te vorderen op de fiets. Zo wordt er door middel van P+R's en autoluw beleid ook ervoor gezorgd dat er in de binnensteden minder autodrukke heerst.

Financieringen van materieel

Om verdere kosten te besparen voor het openbaar vervoer wordt er ook ingezet op het opkopen en anders financieren van bussen, busstallingen en overig materieel. Ook in Zeeland wordt er gekeken naar een buslening om Zero-Emissie bussen te financieren. Hier is nog geen specifiek beleid op gevoerd. Zeeland is hierbij uniek door niet alleen naar de financiering van bussen te kijken, maar ook naar de financiering van overig materieel te kijken. Gezien de grote kosten van investeringen voor ZE-bussen, vindt Zeeland het ook een goed oplossing om overig materieel te financieren om extra kosten voor de vervoerder te ontzien. Een lening zou een interest percentage voor vervoerders besparen, waardoor ze meer vervoer kunnen bieden. Verder heeft de provincie Zeeland dan ook meer zeggenschap over het materieel. Zo kan de provincie gemakkelijker beleid doorvoeren om bijvoorbeeld busstallingen dicht bij het startpunt van lijnen te plaatsen, waardoor dit reistijd van bussen en daarmee ook kosten scheelt.

Als het materieel in beheer van de provincie komt, moet deze kennis door de provincie worden aangeleerd, gezien ze deze kennis nog niet hebben. Dit brengt extra kosten met zich mee. Of voor overig materieel voor dezelfde lening constructie wordt als de buslening, of dat het materieel volledig wordt overgenomen en beheerd zal worden door de provincie, is provincie Zeeland nog niet over uit.

Prijssystemen en spits aanpak

Gezien het grootste deel van de reizigers in provincie Zeeland bestaat uit scholieren, valt er lastig in te spelen op de reispijken door middel van prijsdifferentiatie. Om dit aan te pakken worden afspraken met scholen gemaakt met betrekking tot lestijden om de spitsdrukke te spreiden. Zeker met de komst van Covid-19 zijn deze afspraken met scholen vlotter gevorderd. Scholen zien nu beter de ernst van de situatie in, zien de alternatieven die zij hebben met betrekking tot online lessen en werken daardoor beter mee.

De Stichting Scholierenvervoer Zeeland (SSZ) streeft al lange tijd naar een flexibel reizen-op-rekeningproduct voor scholieren, ter vervanging van de huidige (nog op de strippenkaart gebaseerde) sterabonnementen. Want deze hebben als nadeel dat ze niet flexibel zijn. Provincie Zeeland heeft dit bewerkstelligd met de invoering van Zeeland Voordeel. Zeeland Voordeel is een vorm van reizen op rekening, dat busreizigers binnen Zeeland. Zeeland Voordeel is een vorm van reizen op rekening, dat busreizigers binnen Zeeland een flexibel reisrecht biedt. De reiziger betaalt naar gebruik en krijgt meer korting naargelang hij vaker of langer reist. De reiziger betaalt achteraf maar krijgt daarbij vooraf wel de zekerheid dat het maandelijks te betalen bedrag is gemaximeerd. Connexion vat het als volgt samen: Zeeland Voordeel is voor de reiziger eenvoudiger, flexibeler en eerlijker. Daaraan kan worden toegevoegd dat het ook zekerheid biedt, omdat het maandbedrag wordt gemaximeerd.

De voordelen van Zeeland Voordeel zijn daarnaast:

- het heft de nu nog bestaande ongelijkheid binnen de doelgroep scholieren op. Alle scholieren worden gelijk behandeld. Bij de voorbereiding van Zeeland Voordeel bleek is namelijk gebleken dat er toch nog een grote groep scholieren is, die buitenom de SSZ rechtstreeks bij Connexion een abonnement aanschaft. Daarbij gelden afwijkende tarieven en voorwaarden. Met Zeeland Voordeel wordt deze ongelijkheid opgeheven.
- Zeeland Voordeel komt niet alleen voor scholieren beschikbaar, maar voor alle reizigers. Daarbij wordt de 10% extra korting die scholieren krijgen uiteraard niet toegepast.

- Waar de bestaande sterabonnementen alleen geldig zijn op de bus, biedt Zeeland Voordeel ook de optie om op termijn gebruik te maken van het spoor. Maar daarover moeten nog wel nadere afspraken gemaakt worden met NS. Datzelfde geldt voor andere vervoersmodaliteiten.
- Zeeland Voordeel sluit naadloos aan op de landelijke ontwikkelingen rond de invoering van nieuwe betaalwijzen en het afschaffen van de OV-chipkaart (als streefdatum daarvoor wordt 31 december 2023 aangehouden).
- Leuke bijkomstigheid: Zeeland is de eerste busconcessie waar een reizen-op-rekening-product in deze vorm wordt geïntroduceerd.

Nadelen Zeeland voordeel:

Uitgangspunt bij de invoering van Zeeland Voordeel is dat er sprake is van opbrengstneutraliteit qua reizigersopbrengsten. Dat is alleen mogelijk als het kilometertarief wordt verhoogd van 16,3 naar 22,3 eurocent. Deze verhoging moet overigens wel worden genuanceerd. Want reizigers die nu op saldo reizen betalen naast het vaste instaptarief van 99 eurocent ook een vast kilometertarief per gereisde kilometer. Maar voor gebruikers van Zeeland Voordeel is er geen sprake meer van vaste tarieven. Want door een oplopende korting worden beide tarieven lager, naarmate een reiziger meer en/of langer reist.

De verwachting is wel dat er een groep reizigers is, die er met Zeeland Voordeel op achteruit gaat. Dat zijn vooral de incidentele reizigers die slechts een paar keer per jaar reizen. Incidentele reizigers die een enkele keer per maand reizen worden met Zeeland Voordeel juist uitgedaagd om vaker van het OV gebruik te maken.

Voor sociale minima, waarvoor de kostenstijging een probleem kan zijn, biedt Connexxion een nieuw Minimaproduct Zeeland aan, dat via de gemeenten kan worden aangeschaft. Tegenover de groep incidentele reizigers staat een groep (hoog)frequente reizigers, die nu maandelijks honderden euro's aan buskosten betaalt. Denk aan forensen of ouders met één of meerdere schoolgaande kinderen. Zij worden gestimuleerd om van het OV gebruik te blijven maken en waar mogelijk zelfs vaker te gaan reizen en hebben in veel gevallen financieel voordeel, met vooraf de zekerheid dat de maandelijkse reiskosten zijn gemaximeerd.

Waarom Zeeland Voordeel doorgevoerd gaat worden

De achterliggende gedachte bij het nieuwe reisproduct is dus dat reizigers die vaak en/of lang reizen erop vooruit gaan, doordat zij profiteren van een oplopende korting; reizigers die incidenteel en/of kort reizen gaan er door het hogere kilometertarief op achteruit. Met Zeeland Voordeel wordt het busvervoer voor incidentele reizigers dus iets duurder. Maar door de oplopende korting worden ook incidentele reizigers verleid om meer/vaker van het OV gebruik te maken. Ervaringen in o.a. Süd-Tirol hebben laten zien dat het OV-gebruik stijgt door een dergelijke wijze van tarifiering.

Provincie Noord-Brabant

Er moet ongeveer 20% afgeschaald worden om kostendekkend te blijven rijden. Daarover is gesproken met de vervoerders. Waarschijnlijk gaat er in 2022 gereden worden met een hoogzomerdienst-regeling, aangevuld met een aantal scholierenlijnen. Er zijn verschillende scenario's uitgewerkt: zowel op- als afschalen. Hierbij wordt ingezet op afschalingen van diensten gericht op Eindhoven Airport, onderwijsinstellingen, spitscapaciteit, wat nu allemaal overbodig is. Daarvoor worden pakketten (80 – 85 – 90 - 95%) aan maatregelen uitgewerkt. Dat maakt het ook eenvoudiger uit te leggen naar politiek. Op deze manier kan er ook relatief 'snel' opgeschaald en afgeschaald worden. Parallel is de provincie bezig met een onderwijsaanpak in het kader van spreiding, wat echter niet meteen komend jaar merkbaar is. De provincie hoopt in de grotere steden tot afspraken te kunnen komen met scholen, hogescholen, universiteiten, etc.

provincie Noord-Brabant richt zich er nu op om eind maart een transitieplan in GS vast te stellen waarbij de verschillende scenario's zijn uitgewerkt. Daar is ook nagedacht over de marketing en eventuele mogelijkheden met ZE-bussen.

Verantwoordelijkheden tussen vervoerder en provincie

Momenteel ligt de opbrengstenverantwoordelijkheid en ontwikkelfunctie bij de vervoerder. In voorgaande concessies was geëxperimenteerd door de opbrengstenverantwoordelijkheid bij de provincie te leggen en meer een OV bureau Groningen-Drenthe model aan te houden. Provincie Noord-Brabant is echter teruggegaan naar een systeem waarbij de opbrengstenverantwoordelijkheid bij de vervoerder ligt. Dit systeem is minder complex, hoeft de provincie minder kennis voor in huis te hebben en werkt efficiënter, omdat ze zich beter kunnen focussen op de wensen van de reiziger.

Financieringen van materieel

Op langere termijn wil provincie Noord-Brabant risico's bij vervoerders wegnemen door zelf te investeren in assets. Zij willen garages/stallingen, bushaltes, laadpalen voor Zero-Emissie bussen en overig materieel zelf in beheer hebben op een gegeven moment. Provincie Noord-Brabant stelt dat zij dit materieel tegen betere kwaliteit kunnen beheren op langere termijn, terwijl een vervoerder alleen een investering doet voor korte termijn (concessieperiode). Omdat de provincie Noord-Brabant investeringen over materieel over langere periode kunnen afschrijven, bespaart dit geld en zorgt dit voor betere kwaliteit van materieel en meer duurzaamheid. Voor de aanschaf van bussen is provincie Noord-Brabant voorstander van een buslening, zoals dat in de meeste decentrale overheden in Nederland wordt besproken. Deze bussen hoeven dus niet per se in bezit te zijn van de provincie. De provincie wil echter wel doorgaan met de investeringen in ZE-bussen en stelt daarvoor de buslening ter beschikking, die vervoerders hiertoe meer mogelijkheden geeft.

Ontwikkelingen van het openbaar vervoerssysteem

Provincie Noord-Brabant zet in op de ontwikkeling van mobiliteitshubs en was hier voor Covid-19 al mee bezig. Met deze ontwikkeling nemen frequentie en snelheid van het openbaar vervoer toe, maar de afstand tot haltes neemt toe. Om deze afstand te overbruggen voor de mensen die niet zelfstandig mobiel zijn, wordt uitvoerig samengewerkt met de lokale bevolking. Enkele initiatieven die hieruit zijn voortgekomen zijn 65+ bussen, dorpsauto's (deelauto systeem), etc. Buurtbussen zijn cruciaal voor het bereikbaar houden van kleinere kernen. Sinds Covid-19 staan deze buurtbussen echter stil gezien afstandsmaatregelen hierin niet gewaarborgd kunnen worden. Dit heeft een grote impact gehad op de bereikbaarheid van de kleinere kernen. Om dit te compenseren is het afgelopen jaar ingezet op het gebruik van regiotaxi's, wat extra werd gesubsidieerd door de provincie wegens de stop van de buurtbussen. Omdat dit initiatief de provincie veel geld kostte zal na de lockdown weer worden ingezet op buurtbussen, die door middel van spatschermen veilig te gebruiken zullen zijn.

Verder wil provincie Noord-Brabant inzetten op het bevorderen van de reissnelheid en het gebruiksgemak van het openbaar vervoer. Voor een incidentele reiziger is het veel te moeilijk om het OV te gebruiken. Betalen met een bankpasje zou een goede optie zijn om het te vergemakkelijken. Via een app je hele reis kunnen plannen en direct kunnen betalen zou ook bevorderend zijn voor het gebruiksgemak, waardoor de vraag naar OV zou toenemen. Zo zou ook meer data kunnen worden verzameld van de individuele reisbehoeftes van reizigers, waarmee het OV beter kan worden afgestemd op vraag. Als via navigatiesystemen in auto's OV in de reis kan worden geïmplementeerd, kan het gewoontegedrag om met de auto de stad in te rijden verminderd worden. Dit vraagt wel om de ontwikkeling van voordelige en efficiënte OV voorzieningen vanuit de provincie, zoals P+R's aan de randen van steden gelegen bij deze mobiliteitshubs. Deze vorm van ketendienst moet ook wel een daadwerkelijke meerwaarde hebben in de vorm van reistijd en kosten. Dit kan hoeft niet alleen door OV gebruik aan te moedigen, maar auto gebruik ook te demotiveren.

Het demotiveren van autogebruik en het bevorderen van OV-gebruik zou provincie Noord-Brabant op verscheidene manieren willen aanpakken. Ten eerste pleit Noord-Brabant voor een aanpak waarin fiscaliteit op OV gebruik wordt verbeterd ten opzichte van dat van de auto. Dit willen Noord-Brabant onder andere doen door afspraken met werkgevers te maken over het bevorderen van reizen met de fiets en OV ten opzichte van de auto. Daarnaast wordt er bij de binnensteden gesproken over het demotiveren van de auto, onder andere door het duurder maken van parkeerplaatsen, autovervoer langzamer later rijden dan openbaar vervoer, openbaar vervoer over aparte busbanen te laten rijden etc. Noord-Brabant stelt dat het nu de tijd is om bestaande wegdelen te transformeren naar busbanen, gezien de beperkte drukte op de weg. Als de drukte weer toeneemt, zijn de bussen in staat om sneller te rijden dan het autoverkeer dat hier en daar zal vaststaan. Zo wordt men gestimuleerd om meer met het openbaar vervoer te reizen.

Prijsconstructies en marketing

Provincie Noord-Brabant ziet een oplossing in prijsdifferentiatie zitten om reizigers te stimuleren buiten de spits te reizen. Hierbij moet niet alleen gedacht worden aan de ochtendspits, maar ook de avondspits. Hierbij kan ook worden ingespeeld op nieuwe vormen van abonnementen om de nieuwe reispatronen van mensen te complementeren. Er zal meer overgegaan worden naar een vorm van strippenkaart abonnement dan de huidige maandabonnementen, gezien mensen ook flexibeler van het OV-gebruik gaan maken in de toekomst met de opkomst van thuiswerken. De marketing zal zich vooral focussen op het terugtrekken van scholieren en forensen. Er is hier nog geen specifiek beleid van bekend, maar deels zal dit dus worden aangepakt door in te spelen op nieuwe reizigersbehoeftes en nieuwe abonnement vormen hierom te ontwikkelen.

Provincie Limburg

Heeft één multimodale concessie. Ze rijden nu met een 87,5% inzet. 21 februari worden de plannen in GS bekrachtigd, die kunnen ze dan inzetten. In scenario C kan 82,5% ingezet worden. In scenario D vallen echt lijnen uit. Hoe worden de enorme gaten gedicht in andere regio's? Als Limburg op 80% rijdt dan zijn er nog steeds grote gaten uit gemiste reizigersopbrengsten te vullen. Bierviltje: 87,5% rijden levert €4 – 5 miljoen. kostenbesparing op, maar er is een gat van €20 miljoen. gemiste reizigersopbrengsten. Vervoerders krijgen ook te maken met extra kosten als gevolg van gedwongen ontslagen.

Systeem

De gehele provincie Limburg bestaat uit één concessie die wordt bediend door vervoerder Arriva. De opbrengstenverantwoordelijkheid en ontwikkelingsfunctie ligt bij de vervoer, maar provincie Limburg probeert zoveel mogelijk mee te denken. Voor het busnetwerk wordt er een visgraatmodel gehanteerd die ook belangrijke treinstations bedient. Dit netwerk wil de provincie Limburg het liefst zo lang mogelijk doorzetten gezien het succes ervan. Verbindingen met België en Duitsland gaan wat moeizamer dan de verbindingen met aangrenzende Nederlandse provincies. Er wordt echter nog steeds gedoeld op de ontwikkeling van de drielandentrein tussen Aken, Maastricht en Luik.

Provincie Limburg hamert erop dat vooral de basis van de klantwenspiramide voorzien moet worden. Het is goed als er wordt gekeken naar ontwikkelingen in de nieuwste gadgets en innovaties in het OV, maar als de basis als veiligheid, frequentie en snelheid van het OV niet op orde is, doen deze nieuwe innovaties weinig. De focus ligt bij de provincie Limburg dan vooral op het waarborgen van deze basis en is men niet met de verkeerde dingen bezig. Er wordt nu een grootschalig beleid opgesteld in de provincie Limburg, om te controleren of de basis van het OV voldoet. Hierbij wordt er gekeken of haltes in orde zijn, lijnen niet overbodige diensten rijden, etc.

Eveneens als in Gelderland, wil provincie Limburg haar netwerk segmenteren in A-, B-, en C-segment. A- en B-segment zijn voor goede stedelijke netwerken. Het C-netwerk heeft meer een sociale functie waar gekeken moet worden naar vraaggestuurd OV. Dit OV zou de reizigers naar een hub moeten

brengen. Als OV moet er bijgedragen worden aan ketenmobiliteit en dient alles met elkaar verweven te worden. MaaS kan een grote bijdrage leveren om te voorzien in deze ketenmobiliteit. Provincie Limburg overweegt momenteel plannen om in het toeristisch Zuid-Limburg deals te sluiten met lokale fietswinkels. Dan zou er niet een heel nieuw systeem neergelegd te hoeven worden, maar kan je als toerist hier je fiets boeken. Ook in de landelijkere gebieden wordt er gekeken naar mogelijkheden om OV meer onderdeel te laten worden van de lokale gemeenschap. Hierbij is het ook cruciaal om mensen inzicht te geven in waarom bepaalde zaken veranderen, en hier ook constant uitleg over te geven.

Afschalingen

Provincie Limburg heeft een plan van 4 scenario's opgesteld. Afhankelijk van het scenario, het aantal reizigers en restricties die zijn opgesteld vanuit het Rijk, wordt er op 4 verschillende manieren afgeschaald. Hierbij moet ook rekening gehouden worden met het doemscenario indien de beschikbaarheidsvergoeding niet wordt verlengd. Hiervoor is wendbaarheid noodzakelijk om het openbaar vervoer in de toekomst te verbeteren. Provincie Limburg wil het aanbod van openbaar vervoer beter afstemmen op de vraag door wendbaarder te zijn op veranderingen. Dit doet Limburg door scenario's op te stellen en ook duidelijk te communiceren naar de reizigers waarom de veranderingen plaatsvinden. De afschalingen gaan gepaard met het afvloeien van ouder personeel en heeft dus ook zijn voordelen.

Tarieven en aanpak veranderingen

Provincie Limburg wil niet inzetten op verhoging van de prijzen. Het doel is om reizigers weer terug te krijgen in het openbaar vervoer. Met de afschalingen die nu plaatsvinden, is het niet gepast om prijzen te gaan verhogen. Reizigers zullen al helemaal niet terugkomen als de kwaliteit van het product verminderd is en de prijzen ook nog eens worden verhoogd. Er kan wel op prijsdifferentiatie worden ingezet, maar provincie Limburg twijfelt nog in hoeverre dit effect gaat hebben. Het probleem hierbij is ook hoe dat dan opgelost zou moeten worden bij concessie-/grensoverschrijdende ritten en hoe de tarieven hier dan zijn geregeld.

Beleid waarop provincie Limburg meer op wil inzetten, is het verbeteren van de marketing en communicatie richting de reizigers. Zoals eerder is benoemd, is het van belang om duidelijk naar de reiziger over te brengen waarom bepaalde veranderingen in het OV plaatsvinden. Zo krijgen reizigers hier beter inzicht in, krijgen ze er begrip op en kunnen ze ook beter anticiperen op de veranderingen.