

Samenvatting Transitieplan Openbaar Vervoer

Provincie Noord-Holland en Transdev hebben een transitieplan opgesteld voor de drie Noord-Hollandse openbaar vervoerconcessies. Het transitieplan dient om op de korte termijn financiële gaten te dichten die (zijn) ontstaan als gevolg van de coronacrisis. Gelijktijdig dient het om het moment te benutten voor de gewenste doorontwikkeling van het mobiliteitsaanbod in de Noord-Hollandse concessies. Het transitieplan Noord-Holland bevat vier hoofddoelstellingen.

1. Terugkeer van de reiziger in het ov: meer en meer tevreden reizigers
2. Betere benutting van de investeringen in zero emissie materieel in de concessies
3. Meer flexibiliteit in de concessies om in te kunnen spelen op de veranderende vervoervraag
4. Een financieel gezonde concessie voor provincie en Transdev

Er is onderscheid gemaakt in de financiële opgave voor de korte termijn (het tekort aan reizigersopbrengsten) en de ambities voor de langere termijn. Deze kunnen op gespannen voet staan: er moet worden voorkomen dat (te) vergaande kostenbesparingen een snel herstel van het openbaar vervoer belemmeren. In het transitieplan is gezocht naar de juiste balans tussen beiden.

Opvangen financiële opgave voor de korte termijn

Er zijn vier landelijke scenario's ontwikkeld die een indicatie geven van het mogelijke herstel van de reizigersaantallen in het openbaar vervoer. De maatregelen en voorstellen in dit transitieplan zijn gebaseerd op het landelijke **scenario 3** voor 2022. Dit scenario gaat er vanuit dat in 2022 gemiddeld sprake is van **62%** van het oorspronkelijke aantal reizigers in het openbaar vervoer. Voor de Noord-Hollandse ov-concessies betekent dit scenario een tekort van ruim **EUR 11 miljoen** aan reizigersopbrengsten ten opzichte van 2019. Zie tabel 1 en 2 voor inzicht in het tekort aan reizigersopbrengsten per scenario.

In het transitieplan zijn structurele en incidentele besparingen beschreven om het tekort aan reizigersopbrengsten op te vangen. Daarbij is aangenomen dat de beschikbaarheidsvergoeding (BVOV) van de rijksoverheid eindigt in 2021, het landelijke transitieplan geen besparingen of opbrengsten genereert en de totale exploitatiebijdrage van de provincie beschikbaar blijft zolang dit noodzakelijk is.

De structurele besparingen bestaan uit maatregelen in de bedrijfsvoering en structurele veranderingen in het vervoersaanbod in alle concessies. De incidentele besparing bestaat uit een verdere afschaling van het vervoersaanbod (frequentieverlaging) met circa 10% in de concessies Haarlem-IJmond en Gooi en Vechtstreek. Ook in de herijking van de concessie Noord-Holland Noord wordt rekening gehouden met een (beperkttere) afschaling. Het totaal aan besparingen bedraagt in 2022 ongeveer EUR 9 miljoen. Ten opzichte van scenario 3 resteert daarmee een mogelijk tekort van EUR 2,3 miljoen. Indien dit tekort zich voordoet kan dit gedekt worden uit een eenmalige extra bijdrage van de provincie, uit de provinciale Reserve OV (o.a. opgebouwd uit de niet uitgekeerde bonussen van 2020 en 2021). Tabel 3 geeft inzicht in de opbouw van de besparingen.

Indien de reizigersopbrengsten sneller herstellen dan nu is aangenomen, dan is een extra bijdrage uit de provinciale Reserve OV wellicht niet noodzakelijk. Indien de reizigersopbrengsten langzamer herstellen dan zal het tekort verder oplopen. In het landelijke scenario 4 bedraagt het negatieve resultaat in 2022 EUR 5,5 miljoen in plaats van de genoemde EUR 2,3 miljoen. Dit scenario vereist aanvullende besparende maatregelen (ongewenst) of aanvullende financiële bijdragen. Tabel 4 geeft meer inzicht in mogelijke tekorten per scenario.

Alle maatregelen worden uitgewerkt, juridisch getoetst en uiteindelijk verwerkt in de concessiedocumenten. Dit moet uiterlijk 1 oktober 2021 zijn afgerond, zodat maatregelen tijdig kunnen worden geëffectueerd. Verrekening van alle provinciale bijdragen vindt achteraf plaats op basis van een zogenaamde openboekcalculatie.

Terugkeer van de reiziger: meer en meer tevreden reizigers

De veranderingen in het vervoersaanbod (met name de afschaling) zullen duidelijk merkbaar zijn voor de reiziger: er gaan minder bussen rijden. Dit is noodzakelijk om verliezen op de korte termijn op te kunnen vangen. Zodra de reiziger terugkeert in het openbaar vervoer kan en moet ook het vervoersaanbod worden verhoogd. De verwachting is dat dit al in de loop van 2022 start op buslijnen en in regio's waar het aantal reizigers weer toeneemt.

Met het transitieplan werken we aan een versnelde terugkeer van de reiziger. De ambitie is om uiterlijk 2025 het oorspronkelijk reizigersniveau uit 2019 te bereiken. Hiervoor is een marketingstrategie voorbereid. Provincie en Transdev houden hun budgetten voor marketing beschikbaar zodat geïnvesteerd kan worden zodra de maatregelen tegen het coronavirus worden afgebouwd. Daarnaast is een plan van aanpak opgesteld om vanaf juli 2022 (versneld) nieuwe vormen van betalen te introduceren in het openbaar vervoer. Dit moet bijdragen aan een aantrekkelijker openbaar vervoer en daardoor een versnelde terugkeer van de reiziger.

Er zal - meer dan voorheen - aandacht moeten zijn voor sturing en beheersing van de groei van het vervoersaanbod. Bijvoorbeeld om grote verschillen tussen spits- en dalcapaciteit te voorkomen. Onderdeel van het transitieplan is een opdracht voor het opstellen van een draaiboek voor opschaling. Het draaiboek omschrijft per ov-concessie wanneer en op welke wijze opschaling plaatsvindt en hoe stakeholders daarbij worden betrokken.

Betere benutting van Zero Emissie materieel

Als de reizigersaantallen toenemen moet mogelijk nieuw busmaterieel worden ingezet. Uitgangspunt daarbij is dat dit altijd Zero Emissie materieel is. In de ov-concessie Noord-Holland Noord (Regio Den Helder) wordt bovendien ingezet op instroom van nieuw Zero Emissie materieel ter vervanging van aanwezige dieselmaterieel, zodra de reizigersaantallen dit toelaten. Hiervoor wordt gezamenlijk een aanpak 'Tweede tranche zero emissie Noord-Holland Noord' uitgewerkt. Nieuwe elektrische bussen en laadinfrastructuur worden opgenomen in de nieuw te sluiten overnameregeling en financieringsovereenkomst voor Noord-Holland Noord. Daarmee blijven de transitiekosten (van dieselmaterieel naar Zero Emissie bussen) beperkt. Het resterende boetegeld ZE¹ (circa EUR 1,5 miljoen) kan worden ingezet om deze transitiekosten zo nodig op te vangen.

In de ov-concessies Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord wordt de doelstelling voor het aantal gereden ZE-kilometers verhoogd vanaf 2023. Daarmee wordt het tekort aan gereden ZE-kilometers in 2018, 2019 en 2020 ingelopen. De boeteregeling in beide concessies wordt hierop aangepast. De voorlopige boetes voor het tekort aan gereden ZE-kilometers in voorgaande jaren worden daarmee niet opgelegd².

Meer flexibiliteit

De coronacrisis heeft duidelijk gemaakt dat het vervoersaanbod in de concessies wendbaarder moet zijn, om adequaat in te kunnen spelen op plotselinge veranderingen in de reizigersaantallen. In het transitieplan zijn meerdere opdrachten en acties opgenomen om deze flexibiliteit te creëren. Bijvoorbeeld door eisen in de concessiebesluiten minder stringent toe te passen en toe te staan dat bij plotselinge reizigersgroei of op scholierenlijnen (tijdelijk) afwijkend materieel wordt ingezet. Flexibiliteit kan ook ontstaan door bij beperkte reizigersaantallen (in weekenden, of 's avonds) een andere vorm van vervoer aan te bieden, al dan niet in combinatie met doelgroepenvervoer of vrijwilligerssystemen. Ook hiervoor zijn opdrachten geformuleerd.

Vervolg

Het transitieplan bevat het resultaat van 16 deelopdrachten die in november 2020 zijn geformuleerd en de afgelopen maanden zijn uitgewerkt. Daarmee is een eerste fase in de transitie van het ov afgerond. Om de impact van de coronacrisis de komende jaren daadwerkelijk op te kunnen vangen en de ambities waar te maken moet nog veel werk worden verzet. In het transitieplan worden nieuwe opdrachten en acties geformuleerd die de komende maanden moeten worden uitgewerkt. Dit vraagt commitment, capaciteit en een goede open samenwerking

¹ Vanwege te late instroom van zero emissie materieel in de concessies Noord-Holland Noord en Haarlem-IJmond zijn eerder boetes opgelegd. Het bedrag aan boetes is beschikbaar om in te zetten voor verdere verduurzaming van de ov-concessies.

² Vanwege te weinig gereden kilometers in de concessie Haarlem-IJmond met zero emissie materieel zijn in 2020 voorlopige boetes opgelegd van totaal circa EUR 800.000,-.

van provincie en Transdev. Het vertrouwen is aanwezig dat dit gezamenlijk kan worden waargemaakt.

	2021-Q1	2021-Q2	2021-Q3	2021-Q4	2022	2023	2024	2025
Scenario 1	57%	68%	73%	78%	88%	93%	98%	98%
Scenario 2	47%	58%	63%	68%	73%	78%	83%	88%
Scenario 3	37%	37%	52%	57%	62%	70%	75%	80%
Scenario 4	31%	31%	37%	47%	52%	57%	62%	67%

Tabel 1: Percentage reizigers per scenario, ten opzichte van 'normaal' in 2019.

	Delta 2021 Q4	Delta 2022	Delta 2023	Delta 2024	Delta 2025
Scenario 2	2.453	7.785	6.354	4.880	3.269
Scenario 3	3.336	11.272	8.933	7.501	5.894
Scenario 4	4.128	14.482	13.237	11.953	10.456

Tabel 2: Tekort aan reizigersopbrengsten in €k ten opzichte van 'normaal' in 2019 (vanaf Q4 2021).

	G&V	HIJ	NHN	TOTAAL
Structurele maatregelen bedrijfsvoering				
1. latere instroom en doorstroming materieel*	500	0	300	800
2. Overnameregeling en financieringsovk	240	210	555	1005
3. Sluiten verkooploket Den-Helder	0	0	100	100
4. Overige bedrijfsvoering en flex	0	50	200	250
Structurele maatregelen vervoersaanbod				
5. Herijking Noord-Holland Noord **	0	0	820	820
6. Transitie regio IJmond	-	410	-	410
7. Reductie 5% in DRU (gerealiseerd per 03-01-2021)	500	1000	1000	2500
SUBTOTAAL STRUCTUREEL	1240	1670	2975	
Incidenteel: extra reductie 10%	1000	2000		3000
TOTAAL AAN MAATREGELEN	2240	3670	2975	8885

* Voor de concessie G&V is dit een incidentele maatregel (latere instroom ZE-materieel).

** De herijking bevat zowel structurele wijzigingen als incidentele afschalingsvoorstellen (-5% DRU's extra).

Tabel 3: Optelling van maatregelen per concessie €k.

	G&V	HIJ	NHN	TOTAAL
Restant tekort scenario 2	-443	1	-658	-1100
Restant tekort scenario 3	304	1654	430	2387
Restant tekort scenario 4	991	3175	1431	5597

Tabel 4: Restant tekort in 2022 per scenario €k (tekort minus maatregelen).

Overzicht van vervolgacties en producten

Actie	Omschrijving	1 juli	1 okt.
1	Wijzigingen in bedrijfsvoering formaliseren in de concessiedocumenten.		✓
2	Vorbereiden overnameregeling en aanpassingen concessiebesluit Noord-Holland Noord.		✓
3	Vorbereiden financieringsovereenkomsten Noord-Holland Noord en Haarlem-IJmond.		✓
4	Formaliseren uitstroom bussen Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord en instroom in Gooi en Vechtstreek.		✓
5	Formaliseren van de incidentele aanpassingen in de concessie Gooi en Vechtstreek met het doorlopen van de vervoerplanprocedure.		✓
6	Formaliseren van de structurele en incidentele aanpassingen in de concessie Haarlem-IJmond met het doorlopen van de vervoerplanprocedure.		✓
7	Formaliseren van de resultaten herijking concessie Noord-Holland Noord, vaststellen Nota van Uitgangspunten, ingekomen reacties en vervoerplan 2022.		✓
8	Formaliseren van de afspraken om 4x per jaar de dienstregeling aan te passen, als afwijking op de vervoerplanprocedure zoals is voorgeschreven in de concessiebesluiten.		✓
9	Uitwerken van een pakket aan toegestane afwijkingen om de flexibiliteit in de ov-concessies te vergroten en in beeld brengen van de verwachte (positieve) kosteneffecten.		✓
10	Uitwerken pilot om gedurende een periode van 2 jaar afwijkend materieel toe te staan op scholierenlijnen en in beeld brengen van de verwachte (positieve) kosteneffecten.		✓
11	Uitwerken van een plan van aanpak voor een nieuwe vorm van vraag gestuurd openbaar vervoer en een betere aansluiting op de aanwezige vrijwilligerssystemen in Noord-Holland Noord, inclusief de verwachte (positieve) kosteneffecten.		✓
12	Onderzoek naar integratie doelgroepenvervoer en formuleren bijbehorend advies.		✓
13	Uitwerken actieplannen per doelgroep per concessie korte en middellange termijn en vaststellen benodigd budget incl. KPI' s.	✓	
14	Vorbereiden actieplannen om uit te rollen, zodra corona maatregelen zijn opgeheven.	✓	
15	Vorbereiden van de uitrol voor de introductie EMV betalen als Flex van de light-variant Gooi en Vechtstreek, (1 juli 2021) vaststellen van de tarieven en proposities voor de EMV uitrol van de Medium Flex variant in alle drie de concessies (1 nov. '21).	✓	✓
16	Opstellen draaiboek opschaling.		✓
17	Een voorstel opstellen, inclusief juridische en financiële toets en tekstvoorstellen om de concessiedocumenten te wijzigen.		✓
18	Opstellen aanpak: Tweede tranche zero emissie Noord-Holland Noord en derde tranche Haarlem-IJmond.		✓