PROVINCIE FLEVOLAND

Mededeling

Registratienummer
2780524
Datum
19 mei 2021
Afdeling/Bureau
SENB

Openbaarheid
Openbaar

Portefeuillehouder
[redacted]

Ter kennisname aan PS en burgerleden

Onderwerp
Transitieplan Openbaar Vervoer concessie IJsselmond

Kern mededeling:
Sinds de uitbraak van de COVID-19 pandemie ondersteunt het Rijk de OV-sector met een compensatiebijdrage; de BeschikbaarheidsVergoeding Openbaar Vervoer (BVOV). Ook voor 2021 is een BVOV beschikbaar gesteld. Voor de periode vanaf 2022 is het onzeker of en onder welke voorwaarden er nog een BVOV zal zijn. Als randvoorwaarde voor de BVOV2021 (omdat de OV-sector uiteindelijk weer zonder BVOV moet kunnen functioneren) is afgesproken dat de OV-bedrijven samen met haar opdrachtgevers Transitieplannen opstellen. In deze plannen staat hoe zij werken aan het weer (financieel) gezond maken van de afzonderlijke concessies. Zonder Transitieplan zal voor de concessie IJsselmond het tekort voor 2022 en 2023 op kunnen lopen tot in totaal € 2.800.000. Ook landelijk zal een Transitieplan worden gemaakt voor onderwerpen die concessie-overstijgend zijn. Het Transitieplan heeft betrekking op de resterende looptijd van de concessie IJsselmond, zijnde 1 januari 2022 tot en met december 2023.

Mededeling:
Het Rijk heeft aan de verstrekking van de Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer (BVOV2021) de voorwaarde verbonden dat vervoerders en decentrale OV-autoriteiten samen per concessie een Transitieplan opstellen. De BVOV helpt aanzienlijk in het opvangen van de financiële tekorten binnen de concessies waarvoor de provincie verantwoordelijk is.
Daarnaast zijn de maatregelen uit het Transitieplan nodig om de concessie IJsselmond weer financieel gezond te maken en door de uitvoering van dit Transitieplan wordt het financiële tekort van de provincie, dat is ontstaan door de sterk gedaalde reizigersopbrengsten, aanzienlijk verkleind.

De verwachting is dat het herstel van reizigersaantallen en reizigersopbrengsten nog tot 2025 zal duren. Door een verwacht blijvend effect in het reisgedrag door meer thuiswerken/online college zullen niet alle reizigers in de zelfde mate blijven reizen. De reizigersopbrengsten zullen daarom waarschijnlijk niet weer op het oude niveau uit 2019 komen. Het is daarom nodig om naast tijdelijk op- en afschalen ook enkele structurele maatregelen te treffen op plekken waar zo min mogelijk reizigers worden getroffen en de maatschappelijke kosten voor het bieden van OV bijzonder hoog zijn.
Het is de bedoeling om deze structurele maatregelen in te voeren bij de start van de nieuwe dienstregeling 2022. De betrokken gemeenten krijgen tot medio december 2021 gelegenheid om in samenspraak met de provincie voor de vervallen lijnen waarvoor geen ander OV-oplossing beschikbaar is, een alternatieve mobiliteitsoplossing te organiseren. De provincie heeft hiervoor budget beschikbaar.

Door het nemen van tijdelijke maatregelen (op- en afschalen) kan het vervoersaanbod goed afgestemd worden op de vervoersvraag in de periode dat het aanbod van reizigers nog niet hersteld is of door onverwachte omstandigheden opnieuw afneemt. Door tijdelijk een lager vervoersaanbod te bieden worden kosten en opbrengsten meer in evenwicht gebracht en het financiële risico voor de provincie beperkt.
In de concessie IJsselmond zien we gelukkig al een herstel van de reizigersaantallen: vanaf april jl. is ruim 50% (ten opzichte van 2019) van de reizigers weer teruggekeerd. De verwachting is dat de komende maanden het herstel zich zal voortzetten.

Mededeling

De tijdelijke maatregelen in pakket 4 (bij reizigersaantallen van 25% ten opzichte van 2019) en 5 (als de scholen en recreatieparken gesloten zijn) zijn daarom als 'theoretische scenario's te beschouwen en zijn in de praktijk niet meer aan de orde.

Op 2 juni a.s. vindt er een Beeldvormende sessie plaats in de commissie EMS. U heeft dan gelegenheid om vragen te stellen over het Transitieplan.

Bijlagen

Naam bijlage:	eDocs nummer:	Openbaar in de zin van de WOB (ja/nee aangeven)
Transitieplan concessie IJsselmond	2750827	ja

Ter inzage in de leeskamer

Naam bijlage:	eDocs nummer:	Openbaar in de zin van de WOB (ja/nee aangeven)
		Tot

Regionaal Transitieplan Openbaar Vervoer

Concessie IJsselmond 2022-2023

Provincie Flevoland

Provincie Overijssel

OV Regio IJsselmond N.V.

19 april 2021

versie 15.0

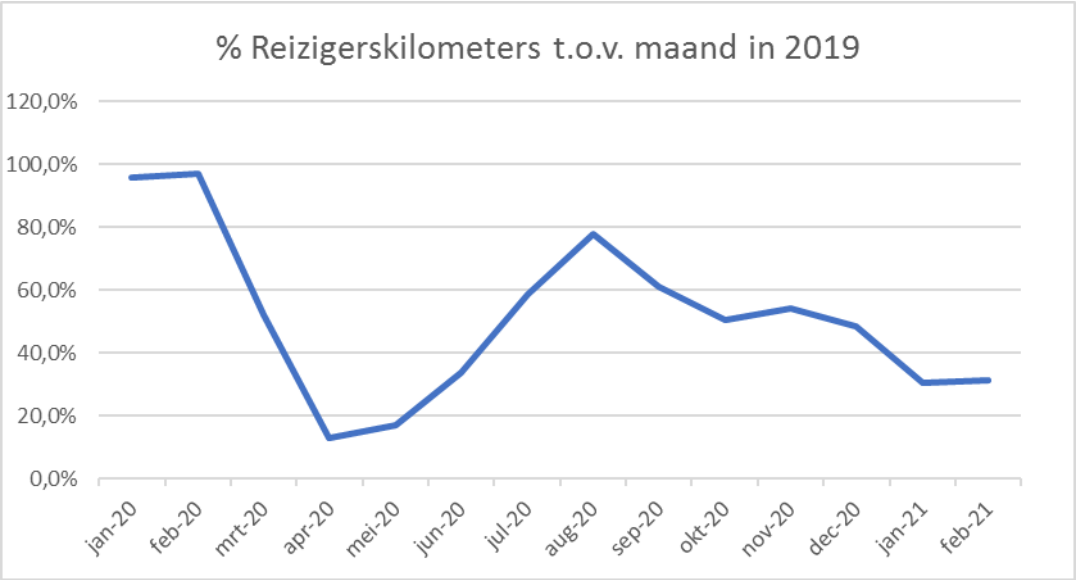
document: #2750827

Inhoudsopgave

1. Aanleiding en achtergrond 3
2. Doel Transitieplan 5
3. Financiële effecten Corona 6
3.1 Uitgangspunten provincies en OV Regio IJsselmond 6
3.2 Effecten verlieslatende concessie in Corona tijd 7
3.3 Scenario's voor terugkeer reizigers en herstel van reizigersopbrengsten 7
4. Maatregelen Transitieplan 9
4.1. Opbrengsten herstellen 9
4.2. Passend vervoer 10
4.3. Maatregelenpakketten passend vervoer 14
4.4. Besparingsmogelijkheden 19
4.5. Gewenste procesmatige aanpassingen 19
4.6. Concessie aanbestedingen 20
5. Financiële effecten maatregelenpakketten 21
5.1 Verwachting financieel tekort per combinatie van pakketten 21
5.2 Verwachting financieel tekort per periode 22
6. Bijlage 24
6.1 Visie OV Regio IJsselmond op financiële situatie. 24
6.2 Toelichting OV Regio IJsselmond op afname kosten 25

1. Aanleiding en achtergrond

Het aantal reizigers in het openbaar vervoer (OV) in de concessie IJsselmond is met meer dan 50% gedaald door de Corona-pandemie. Tijdens een lockdown-periode ligt het percentage OV-gebruikers slechts rond de 30% ten opzichte van 2019.



Grafiek 1: Percentage reizigerskilometers in coronacrisis ten opzichte van 2019

Het zou maatschappelijk en financieel gezien gewenst zijn dat het aantal reizigers en de reizigersinkomsten zich in 2021 nog herstellen. Maar dat is geen realistische verwachting. De verwachting is dat het OV nog een aantal jaar gaat kampen met achterblijvende reizigersaantallen en -opbrengsten. Landelijk is de verwachting dat het herstel vanaf de tweede helft van 2021 zich geleidelijk inzet. In het meest gunstige scenario (A) bereiken we pas in 2025 weer het gelijke aantal reizigers van voor Corona.

Door de teruggelopen opbrengsten ontstaat er een fors financieel probleem. De Rijksoverheid heeft tot op heden via een Beschikbaarheidsvergoeding OV (BVOV) voor 2020 een groot deel van de schade gecompenseerd. Voor geheel 2021 heeft de Rijksoverheid op 7 april 2021 in het NOVB[1] ook een Beschikbaarheidsvergoeding toegezegd. De exacte invulling zal in mei 2021 bekend worden. Voor de periode vanaf 2022 is het onzeker of en onder welke voorwaarden de Rijksoverheid met een beschikbaarheidsvergoeding komt. Het Rijk verwacht dan tenminste ook een (financiële) bijdrage van de decentrale overheden en de OV-sector. Bovendien wil het Rijk in ruil voor haar bijdrage zien dat de OV-bedrijven samen met haar opdrachtgevers Transitieplannen opstellen waarin staat hoe zij werken aan het weer (financieel) gezond maken van de sector. Ook landelijk zal een Transitieplan worden gemaakt voor onderwerpen die concessie-overstijgend zijn.

Het OV heeft een belangrijke maatschappelijke functie: het draagt structureel bij aan de bereikbaarheid, vitaliteit en leefbaarheid van onze samenleving. We moeten nu - ondanks het feit dat het aantal reizigers zeer fors is teruggelopen - het openbaar vervoer op een dusdanig niveau houden dat het aantrekkelijk blijft en reizigersgroei goed op kan vangen. Wanneer het

[1] NOVB = Nationaal Openbaar Vervoer Beraad, een overleg tussen Rijk, decentrale OV-autoriteiten en de openbaar vervoersector.

voorzieningenniveau te ver wordt terug geschroefd, zal het aantal reizigers nog lager worden en keert een deel van onze inwoners en reizigers het OV definitief de rug toe. Een te ver uitgekleed OV-systeem kan bovendien alleen tegen hoge kosten en via langjarige trajecten weer worden opgebouwd. In dat geval komt de bereikbaarheid en leefbaarheid in gevaar. We zullen voor onszelf dus moeten bepalen welk voorzieningenniveau we de komende jaren in elk geval in stand willen houden en hoe snel (bij welke reizigersaantallen/opbrengsten) we weer gaan opschalen.

2. Doel Transitieplan

Het is nu het moment om gezamenlijk, concessieverleners en concessiehouder, na te denken over hoe we gezamenlijk uit deze crisis gaan komen. De plannen daarvoor worden voor de concessie IJsselmond beschreven in dit Transitieplan 2021-2023. Op basis van het Transitieplan kan de vervoerder afgesproken maatregelen uitwerken in een vervoerplan en nieuwe dienstregeling. Het opstellen van vervoerplan en dienstregeling vergt vervolgens tijd omdat hier onder andere ook gemeenten en de reizigersadviesorganisatie ROCOV bij betrokken dienen te worden. De uitgezette koers is daarnaast belangrijk als input voor de aanbesteding van de concessie IJssel-Vecht. De effecten van Corona zullen immers langer doorwerken. Daarom geven we ook een doorkijk tot 2025.

Het Transitieplan voor IJsselmond moet de financiële effecten van Corona opvangen en is naar de mening van de provincies niet bedoeld om eventueel andere tekorten van de vervoerder af te dekken. Hier heeft de vervoerder, OV Regio IJsselmond, een ander standpunt over omdat er vanuit de rijksopgave gewerkt moet worden naar een gezond en toekomstbestendig OV. OV Regio IJsselmond is van menig dat zij dergelijke verliezen niet kunnen dragen. Op landelijke tafels moet tussen alle partijen gedefinieerd worden wat het zogenaamde economisch evenwicht is waarnaar wordt gestreefd en dus ook wat de exacte financiële gevolgen zijn van Corona.

Het is goed om te weten dat de OV-sector het productievolume niet eenvoudig en snel op de vraag kan aanpassen. De dienstregeling met de achterliggende logistieke processen is een complex en nauwkeurig afgesteld bouwwerk. Bovendien geldt dat een groot deel van de kosten nog geruime tijd doorloopt nadat het productievolume is ingekrompen. Denk aan de personeelskosten, materieelkosten, stallingen etc.

Belangrijk doel van het Transitieplan vanuit het oogpunt van de concessieverleners is het creëren van een zo sterk mogelijke (financiële) uitgangspositie van de concessie in aanloop naar de daaropvolgende aanbesteding. Met dit Transitieplan willen we de negatieve effecten van de corona-crisis in de concessie IJsselmond (en haar opvolger IJssel-Vecht) compenseren, flexibeler kunnen inspelen op veranderende vraag en de vereiste kwaliteit bieden aan de reizigers. Het moet daarnaast de concessiehouder OV Regio IJsselmond het perspectief bieden op een gezondere financiële bedrijfsvoering gebaseerd op een goede balans tussen kosten, opbrengsten en risicoverdeling.

Concessie IJsselmond is een ‘kostencontract’. Dat betekent dat provincies Flevoland en Overijssel het risico op veranderingen in de reizigersopbrengsten dragen en OV Regio IJsselmond normaliter een vast bedrag per gereden dienstregelingsuur (DRU) ontvangt, de zogenaamde ‘bruto vergoeding’. Hoewel Flevoland en Overijssel opbrengstverantwoordelijk (en daarmee risicodragend) zijn, is de concessie IJsselmond verlieslatend voor OV Regio IJsselmond, ook al voor de uitbraak van de corona-pandemie.

De betrokken partijen, provincie Flevoland, provincie Overijssel en OV Regio IJsselmond, hebben gezamenlijk dit Transitieplan voorbereid. Bij de verdere uitvoering van het Transitieplan zullen ook andere stakeholders als Provinciale Staten, ROCOV’s Flevoland en Overijssel en gemeenten worden betrokken.

3. Financiële effecten Corona

3.1 Uitgangspunten provincies en OV Regio IJsselmond

Voor 2021 is er door de Rijksoverheid een Beschikbaarheidsvergoeding toegezegd. De exacte invulling van de regeling zal in mei 2021 bekend worden.

Voor 2022 en 2023 is er in nog geen zicht op een BVOV. De decentrale overheden spannen zich maximaal in om in de komende maanden met het Rijk afspraken te maken over 2022 en verder.

Dit betekent dat er nog veel onzekerheid is over mogelijke financiële steun vanuit de Rijksoverheid. Daarnaast is er volop onzekerheid over het moment en de snelheid van terugkeer van de reizigers in het OV en de daaraan gekoppelde reizigersopbrengsten. De derde golf, de snelheid van vaccineren en het afbouwen van de beperkingen zullen een grote invloed hebben op het reisgedrag en de mate waarin de mensen weer met de bus gaan reizen. Mensen die gekozen hebben voor een tweede auto of e-bike komen wellicht helemaal niet meer terug. Ook de effecten van meer thuiswerken en online-colleges zijn moeilijk te voorspellen. Van de reizigers in de concessie IJsselmond is ca. 60-70% scholier/student. Dit heeft het gunstige effect dat als de onderwijsinstellingen (geheel) open gaan veel van de reizigers weer zullen terugkomen.

Meer reizigers (en dan vooral MBO-, HBO- en WO-studenten) betekent niet automatisch meer reizigersopbrengsten. Deze groep reizigers reist met de SOV-kaart (studentenkaart). En de opbrengsten van de SOV-kaart zijn niet direct gekoppeld aan het daadwerkelijke gebruik. De vervoerder ontvangt van het ministerie van IenW rechtstreeks een vaste bijdrage voor de SOV-kaart. Deze bijdrage wordt iedere drie jaar bijgesteld. Het herstel van de reizigersopbrengsten waarvoor de provincies het risico dragen is afhankelijk van de mate waarin de overige reizigers, niet zijnde de studenten met een SOV-kaart, weer terugkeren in het openbaar vervoer. De openstelling van middelbare scholen heeft daarom een veel groter effect op deze opbrengsten.

De omvang van de financiële risico's kunnen we momenteel uitsluitend in beeld brengen door het uitwerken van mogelijke scenario's in combinatie met maatregelen-pakketten.

Bij het inzichtelijk maken van de financiële risico's worden een aantal uitgangspunten gehanteerd. Dat zijn de volgende:

- de hoogte van de SOV-bijdrage, dat is de bijdrage van het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen voor de OV-studentenkaart, (€ 4.300.000 per jaar voor de concessie IJsselmond) blijft ongewijzigd[2];
- er wordt geen verhoging van de reizigerstarieven doorgevoerd, dat wil zeggen niet meer dan de reguliere indexatie;
- tot en met 2021 is er een BVOV vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, vanaf 1 januari 2022 is er mogelijk geen BVOV meer;
- OV Regio IJsselmond realiseert in 2021 een nulresultaat (alle gemaakte kosten worden gedekt);
- OV Regio IJsselmond realiseert vanaf Q1 2022 een economisch evenwicht gelijk aan pre-corona (alleen de negatieve financiële effecten van Corona worden gecompenseerd)[3];
- De opbrengstverantwoordelijkheid ligt bij de concessiehouder zolang er een BVOV is. En anders bij de provincies.

[2] N.B: Het risico is reëel dat de SOV-bijdrage gaat dalen als het reisgedrag onder studenten lager zal zijn.
[3] Zoals in hoofdstuk 2 aangegeven heeft OV Regio IJsselmond hierover een ander standpunt.

3.2 Effecten verlieslatende concessie in Corona tijd

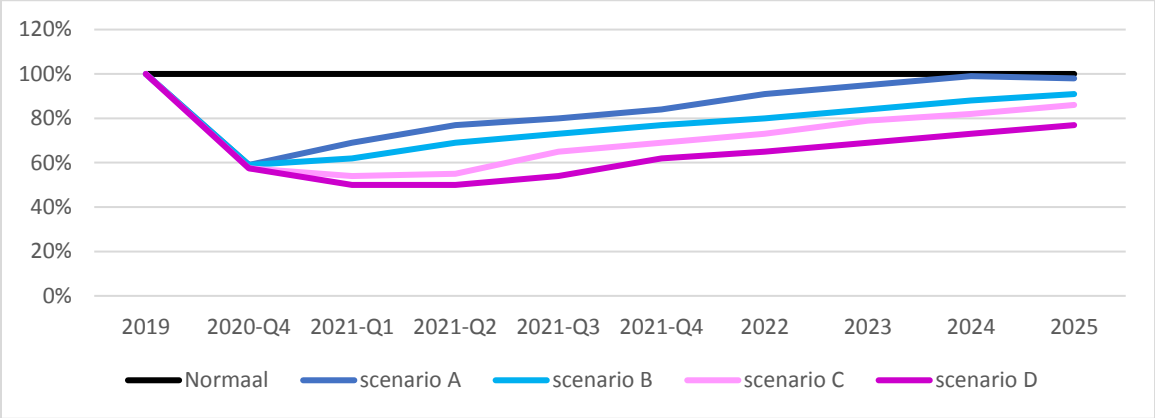
De concessie IJsselmond is verlieslatend voor de vervoerder OV Regio IJsselmond. In de beginjaren (2014) was het verlies nog groter dan het huidige verlies. Door veel inspanningen zijn de verliezen in de loop der jaren teruggebracht.

In de periode 2017 tot en met 2019 zijn door OV Regio IJsselmond veelvuldig gesprekken gevoerd met de Provincies om naar de financiële pijnpunten te kijken en zelfs is gezamenlijk overwogen de concessie terug te geven. De concessie is in stand gebleven en de provincies hebben gedeeltelijk compensatie geboden voor een deel van het verlies. De afgelopen jaren heeft Connexxion (moederorganisatie van OV Regio IJsselmond) al veel verliezen gedragen. Doordat nu alle concessies onder grote financiële druk staan en er geen gezonde bedrijfsvoering in het openbaar vervoer mogelijk is, is het voor Connexxion niet meer betaalbaar om ook de komende 3 jaren dit verlies uit eigen middelen te financieren. Dit pijnpunt zal door de vervoerders worden benoemd op de landelijke tafels en OV Regio IJsselmond comfort bieden dit financieel op te lossen. Provincies vinden dat zij inmiddels voldoende compensatie geven voor niet-corona gerelateerde verliezen.

3.3 Scenario's voor terugkeer reizigers en herstel van reizigersopbrengsten

OV Regio IJsselmond heeft voor haar concessies scenario's met betrekking tot de terugkeer van reizigers opgesteld. Voor het vervoergebied IJsselmond zijn deze herstelscenario's door OV Regio IJsselmond enigszins aangepast op basis van de (reizigers-)kenmerken in het vervoergebied.

In grafiek 2 zijn deze scenario's voor de komende kwartalen en jaren weergegeven. Op basis van de meest recente ontwikkelingen rondom Corona lijkt scenario D momenteel het meest reële scenario en scenario B het meest optimistische scenario.



Grafiek 2: Percentage opbrengsten, excl. SOV, per scenario (A t/m D) t.o.v. "normaal" jaar 2019.

In tabel 1 en 2 zijn de gevolgen van deze ontwikkelingen op reizigersopbrengsten, derving daarin en het risico voor provincies Flevoland en Overijssel weergegeven. Daarbij is uitgegaan van scenario D, het worst-case-scenario en scenario B, het optimistische scenario. De verhouding in reizigersopbrengsten (en daarmee risico) tussen Flevoland en Overijssel is ongeveer 2/3 versus 1/3.

	2019 (basisjaar)	2022	2023	2024	2025
Reizigersopbrengsten	€ 6.300.000	€ 4.100.000	€ 4.400.000	€ 4.600.000	€ 4.800.000
Derving reizigersopbrengsten		€ 2.200.000	€ 1.900.000	€ 1.700.000	€ 1.500.000
Risico Flevoland		€ 1.500.000	€ 1.300.000	€ 1.100.000	€ 1.000.000
Risico Overijssel		€ 700.000	€ 600.000	€ 600.000	€ 500.000

Tabel 1: Worst-case-scenario (D): ontwikkeling in reizigersopbrengsten en risico voor provincies (afgerond op tonnen)).

	2019 (basisjaar)	2022	2023	2024	2025
Reizigersopbrengsten	€ 6.300.000	€ 5.000.000	€ 5.300.000	€ 5.500.000	€ 5.700.000
Derving reizigersopbrengsten		€ 1.300.000	€ 1.000.000	€ 750.000	€ 600.000
Risico Flevoland		€ 850.000	€ 650.000	€ 500.000	€ 400.000
Risico Overijssel		€ 450.000	€ 350.000	€ 250.000	€ 200.000

Tabel 2: Optimistische scenario(B): ontwikkeling in reizigersopbrengsten en risico voor provincies (afgerond op tonnen).

Voor de resterende jaren van de concessie IJsselmond (2022 en 2023) betekent het totale risico voor de provincies in het worst-case-scenario ruim 4 miljoen euro[4].

Hoewel we ook in 2024 en 2025 nog niet weer op het oude niveau zitten, zijn die jaren voor het Transitieplan van de concessie IJsselmond minder van belang. De verwachting is dat middels de aanbesteding van de concessie IJssel-Vecht voor die jaren weer een economisch evenwicht wordt gevonden. Door de aanbesteding zullen vraag/aanbod weer beter op elkaar zijn afgestemd.

In de tabellen is geen rekening gehouden met eventuele indexatie van de reizigerstarieven en kosten (prijspeil 2021).

[4] Bedrag nog afhankelijk van exacte afspraken over de definitie van het economische evenwicht ofwel of vervoerders ook aanspraak kunnen maken op het compenseren van niet-corona-gerelateerde verliezen.

4. Maatregelen Transitieplan

Om flexibel te kunnen inspelen op toekomstige veranderingen in reizigersbehoeften en om de sector weer gezond te maken, is er landelijk verkend welke maatregelen effectief kunnen zijn om het OV weer een gezonde toekomst te bieden. Deze maatregelen zijn in te delen in de volgende thema's:

1. Opbrengsten herstellen
2. Materieel en andere assets
3. Personeel en arbeidsmarkt
4. Passend vervoer
5. Concessieaanbestedingen

Dit Transitieplan IJsselmond bevat thema 1 (beperkt) en thema 4 (uitgebreid). De andere thema's worden op landelijk niveau opgepakt. De uitwerking van de thema's 2 en 3 hebben mogelijk impact op de concessie IJsselmond en de opgave die we daarin hebben. De verwachte impact is echter onduidelijk en zal naar verwachting niet op korte termijn (2021 of 2022) optreden. Daarom zijn deze thema's hier niet verder uitgewerkt.

Naar verwachting zal het Landelijke Transitieplan per 1 juli 2021 beschikbaar komen.

4.1. Opbrengsten herstellen

Zodra het negatieve reisadvies wordt opgeheven zullen de OV-bedrijven binnen OV Oost gezamenlijk en voor hun concessies specifiek weer starten met promotiecampagnes voor het OV. Bijvoorbeeld door het promoten van aantrekkelijke abonnementen, kortingskaarten of probeeracties. Via de campagnewebsite Ervaar het OV kunnen deze acties snel worden opgestart.

Het financiële effect van marketingcampagnes is moeilijk te voorspellen en heeft op het schaalniveau van IJsselmond slechts een beperkt effect. Dit komt doordat de reizigerspopulatie in de concessie IJsselmond vooral bestaat uit scholieren en studenten, terwijl veel marketingactiviteiten zijn gericht op andere doelgroepen.

In het Marketingplan 2021 van de concessie IJsselmond zijn de volgende doelen benoemd:
1. Het vergroten van het aantal incidentele reizen;
2. Van incidentele reizigers frequente reizigers maken;
3. Bijdragen aan klanttevredenheid en een positief imago van het OV.

De bijdrage van de marketingplannen aan het herstel van de opbrengsten schatten we zeer minimaal en niet direct meetbaar in.

In de samenwerking rond het THO wordt bekeken of er ander abonnementen of kortingsproducten op korte termijn te introduceren zijn met het oog op het veranderende reisgedrag als gevolg van corona. Om hiermee een passend en wervend reisproduct te bieden dat aansluit bij het gewijzigde reispatroon.

Ook landelijk is een marketingcampagne voorzien. Deze campagne was in september 2020 al gestart (OV is oké) maar moest helaas al snel worden afgebroken.

Op landelijk niveau zijn er initiatieven om de BTW voor de reizigerstarieven op nul te zetten en de prijs voor de reiziger niet aan te passen zodat de reizigersopbrengsten omhoog gaan met het btw-bedrag (9%). Verwachting is niet dat deze maatregel op korte termijn gerealiseerd zal worden. De effecten er van zijn derhalve niet meegenomen in het Transitieplan.

4.2. Passend vervoer

Landelijk is door overheden en vervoerders een aantal vervoerkundige basisprincipes benoemd waarop de maatregelen binnen het thema 'passend vervoer'[5] worden gebaseerd:

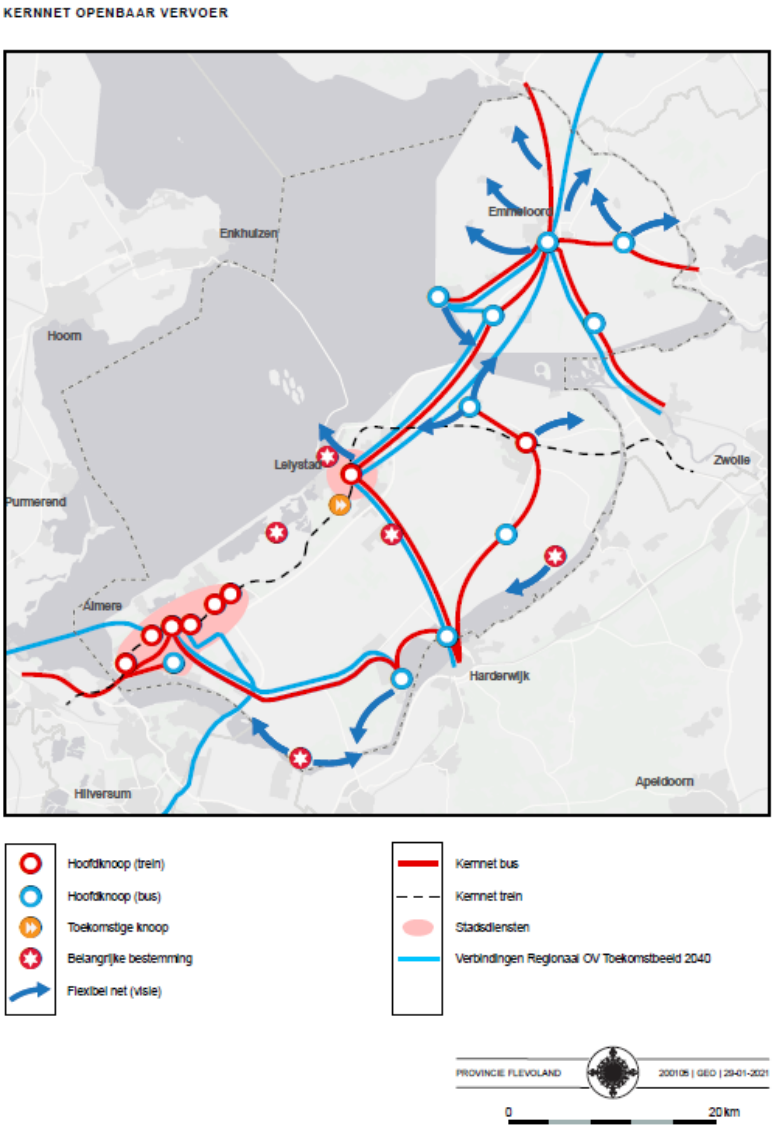
1. Kwaliteit van het netwerk op plekken en tijden met een grote (potentiële) vervoersvraag behouden en daar waar mogelijk versterken. Dit vraagt om het vaststellen van een minimum kwaliteitsniveau, gegeven de functie van de lijn in het netwerk (frequenties, bedieningsperioden).
2. Verbeteren van de doorstromingskwaliteit 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 substantiële besparing op de exploitatiekosten.
3. Prioriteit geven aan het herstructureren van het aanbod op plekken en tijden met een (zeer) beperkte vervoersvraag. Daarbij aandacht voor andere manieren om de kleine en diffuse vervoersvraag te bedienen (fiets, vraaggestuurd vervoer, vrijwilligersinitiatieven).
4. Vasthouden van de door Corona ontstane spreiding van de spitsdrukte. 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.

<u>Ad 1: Vaststellen minimaal kwaliteitsniveau.</u>

Zowel Flevoland als Overijssel hebben een visie op het minimale kwaliteitsniveau qua openbaar vervoer. Beide provincies maken daarin gebruik van een kernnet openbaar vervoer. Flevoland heeft in haar mobiliteitsvisie een OV-kernnet gedefinieerd. Het kernnet is onmisbaar voor een goede bereikbaarheid van Flevoland.

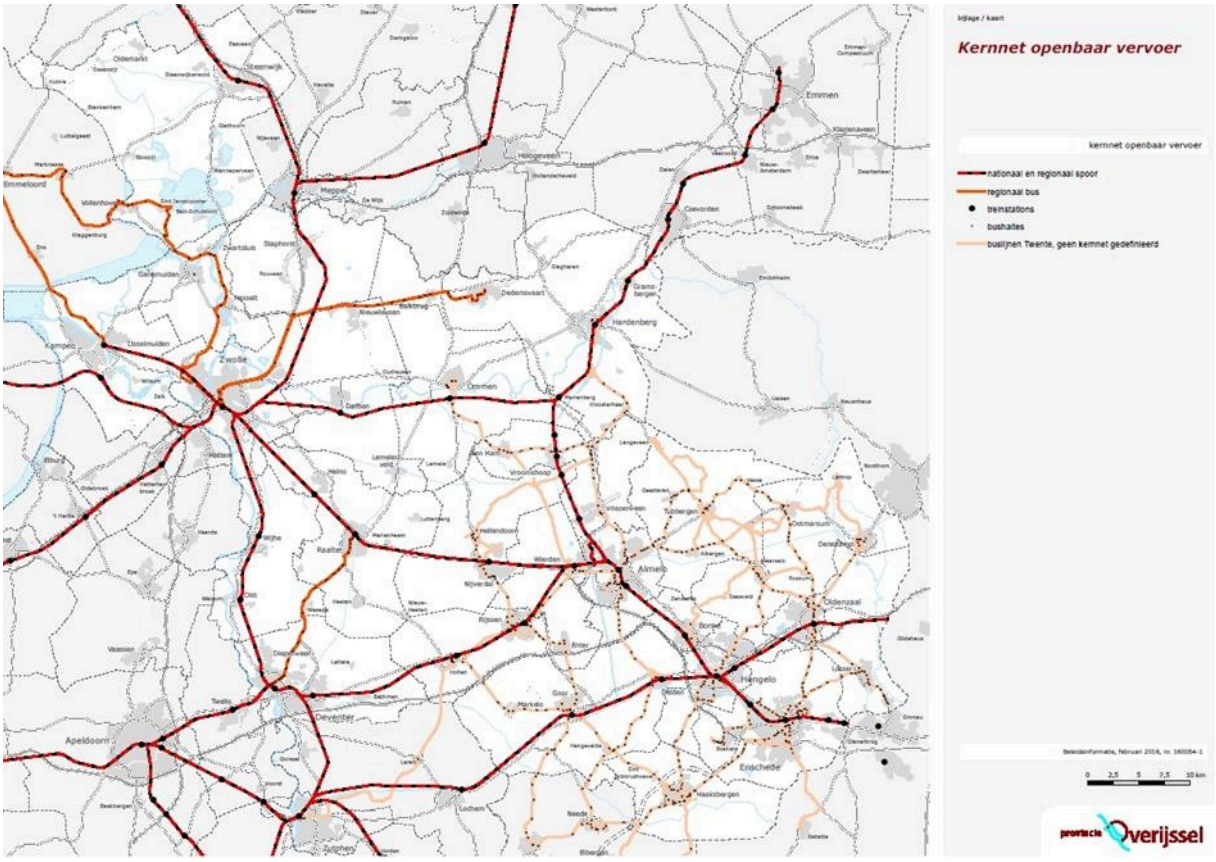
Voor het nieuwe Programma Mobiliteit en Ruimte is dit kaartje geactualiseerd. Zie figuur 1.

[5] Het aanbod van het openbaar vervoer afstemmen op de vraag waarbij ook kosten en opbrengsten weer meer in evenwicht komen.



Figuur 1: Kernnet Openbaar Vervoer Flevoland

Overijssel heeft in het Koersdocument Openbaar Vervoer een kernnet gedefinieerd dat is opgenomen in figuur 2. Voor het gebied IJsselmond betreft het daarbij de regionale spoorverbinding Zwolle-Kampen en regionale busverbindingen Kampen-Emmeloord en Zwolle-Zwartsluis-Vollenhove-Emmeloord. Het overige deel van het kernnet is belegd in andere OV-concessies.



Figuur 2: Kernnet Openbaar vervoer Overijssel

Voor het kernnet geldt dat de meeste reizigers gebruikmaken van deze lijnen en deze lijnen daarmee de hoogste kostendekkingsgraad (verhouding reizigersopbrengsten ten opzichte van de exploitatiekosten) van de concessie hebben. Op deze lijnen bezuinigingen dupeert veel reizigers en leidt bovendien tot een relatief grote derving van de reizigersopbrengsten. Tot slot leidt het tot een aantasting van de hoofdstructuur van het OV en daarmee tot een ongewenste vermindering van de OV-bereikbaarheid. In de OV-visie Flevoland en het Koersdocument van de provincie Flevoland zijn de uitgangspunten vastgelegd voor het kernnet.

OV-visie Flevoland

Buslijnen tussen knooppunten

Tussen hoofdknopen onderling en van herkomstknoop naar de dichtstbijzijnde hoofdknoop wordt aantrekkelijk openbaar vervoer geboden. Dat wil zeggen in spitsuren en daluren met regelmaat in de dienstregeling en minimaal een uurdienst. De huidige (2014) avond- en weekendbediening beschouwen we als een constante. Er vindt geen uitbreiding plaats.

Koersdocument Overijssel

Eisen aan het kernnet:

- *Een dagdekkende bediening*
- *Rijdt alle dagen van het jaar*
- *Minimaal een uurdienst*
- *Heeft op werkdagen overdag tot aan begin van de avond een halfuursdienst*

Uitgangspunt blijft om in ieder geval het kernnet aan de minimale eisen blijft voldoen zoals vast gelegd in de OV-visie en het Koersdocument. Het streven is daarnaast om het kernnet niet af te schalen t.o.v. de dienstregeling 2020. Mochten de reizigersaantallen zo sterk dalen dat de maatregelenpakketten 3 en 4 ingezet moeten worden, dan zijn ingrepen in het kernnet onvermijdelijk (zie paragraaf 4.3). In dat geval wordt in Overijssel tijdelijk niet aan de minimale eisen van het Koersdocument voldaan, omdat het voorzieningenniveau daalt tot onder deze minimale bedieningseisen.

In paragraaf 4.3 zijn maatregelpakketten uitgewerkt die een herstructurering of tijdelijke afschaling van het OV betekenen maar tegelijkertijd de OV-bereikbaarheid zo veel als mogelijk waarborgen.

Ad 2: Doorstroming

In dit Transitieplan IJsselmond zijn geen voorstellen voor doorstromingsmaatregelen opgenomen. De doorlooptijd van dergelijke (infrastructuur)projecten is zo lang dat deze projecten voor de korte termijn geen financiële verlichting bieden. Doorstroming is een continu aandachtspunt in het mobiliteitsbeleid van de provincies. Daar wordt samen met de verantwoordelijk wegbeheerder (zowel provinciaal als gemeentelijk) aan gewerkt.

Ad 3: Herstructureren

Een grote bus met vaste dienstregeling is in een aantal situaties een te dure oplossing voor de mobiliteitsvraag. De bus rijdt te vaak leeg of maar met een handvol reizigers.

Met het bezuinigen op dunne lijnen worden minder reizigers gedupeerd. Te grote witte vlekken in de provincie zonder aanbod van (OV-)mobiliteit is niet gewenst. De vraag is dan of we de mobiliteit kunnen borgen met alternatieven. In een aantal gevallen is het alternatief de trein. In Flevoland is ook de Regiotaxi bedoeld als vangnet op tijden en plaatsen waar geen OV rijdt.

Ook het opzetten van een buurtbusvereniging kan een oplossing zijn. Voor de provincie kost een buurtbuslijn ca. € 50.000 per jaar. Voor het reizen met een buurtbus betaalt de reiziger het reguliere OV-tarief.

In Flevoland is ook de Regiotaxi bedoeld als vangnet op tijden en plaatsen waar geen OV rijdt. Voor langere afstanden is dit voor reizigers een betaalbaar alternatief. In concrete situaties zal steeds bekeken moeten worden of de Regiotaxi ook een betaalbaar alternatief voor de provincie is.

Tot slot is de provincie Flevoland in de gemeente Noordoostpolder bezig met een MaaS-pilot. Het doel van deze pilot is om via een platform diverse vormen van mobiliteit aan te bieden die aansluiten op de vervoersbehoefte van de lokale inwoners.

Ad 4: Spreiden

In de concessie IJsselmond maken veel scholieren gebruik van de bus. Dat zorgt voor een onevenredige spitsbezetting, waarvoor veel extra vervoersaanbod (bussen in de bijhuur) nodig is. Met de scholen is gekeken of het spreiden van de aanvangstijden kan helpen om de bussen efficiënter in te zetten. In IJsselmond levert dit weinig resultaat op gezien de lange reisafstanden die de leerlingen afleggen naar met name de scholen in Kampen.

4.3. Maatregelenpakketten passend vervoer

Om de gevolgen van de corona-crisis te voor het openbaar vervoer beperken en te zorgen dat het openbaar vervoer op termijn weer kan herstellen, hebben we voor de concessie IJsselmond een vijftal maatregelenpakketten ontwikkeld. De pakketten zij zodanig vormgegeven dat de pakketten 1 tot en met 4 aanvullend zijn op elkaar en niet overlappend.

1. Pakket 1 - Basispakket: het voorzieningenniveau structureel aanpassen door lijnen op te heffen, waarbij ook wordt gekeken naar alternatieven voor de reiziger.
2. Pakket 2 – aangepaste dienstregeling: tijdelijke een aangepaste vakantiedienstregeling rijden, zowel in als buiten de vakantieperiodes.
3. Pakket 3 - 50%-pakket: als het reizigersaanbod daalt naar 50-60% van het aantal reizigers ten opzichte van 2019 tijdelijk in de daluren op een aantal lijnen afschalen naar een uurdienst.
4. Pakket 4 - 25%-pakket: als het reizigersaanbod is gedaald tot 25-30% ten opzichte van reizigersaantallen 2019 tijdelijk gedurende de gehele dag afschalen naar een uurdienst.
5. Pakket 5 – seizoens- en scholierenpakket: als scholen en recreatievoorzieningen (beperkt) zijn gesloten: tijdelijk afschalen / niet rijden van seizoenslijnen en spreiding scholierenlijnen.

Frictiekosten

Door per maatregelpakket het effect in omzet te bepalen voor OV Regio IJsselmond (DRU's maal tarief) en de berekende variabele kosten hiervan af te trekken ontstaan de zogenaamde frictiekosten. Doordat de omzetdaling in de regel groter is dan de daling van de variabele kosten hebben de maatregelpakketten een negatief effect op het resultaat van OV Regio IJsselmond. Door vergoeding frictiekosten blijft het netto bedrijfsresultaat van vervoerder in de concessie gelijk. In bijlage 6.2 is een toelichting gegeven op de mate waarin de variabele kosten afnemen bij aanpassingen van de dienstregeling.

Ter indicatie van de verdeling van de besparing bruto exploitatiebijdrage, opbrengstenderving en frictiekosten per provincie zal voor de maatregelenpakketten 2 t/m 5 in eerste instantie de verhouding 1/3 provincie Overijssel en 2/3 provincie Flevoland aangehouden worden. Deze verhouding is gebaseerd op de verdeling van het aantal dienstregelingsuren in de dienstregeling 2020. In de uitwerking van het Transitieplan in het vervoerplan zal worden bepaald wat de precieze effecten per provincie zijn.

Pakket 1: Herstructureren

Passend bij de opgave die er is voor de komende jaren ontkomen we niet aan structurele maatregelen in het voorzieningenniveau. De effecten van Corona zullen lang doorwerken en de verwachting is zelfs dat niet alle reizigers weer zullen terugkeren naar het openbaar vervoer. Daarbij is het belangrijk dat het aanbod op de belangrijke verbindingen (het kernnet) intact blijft om op die manier zoveel mogelijk reizigers te blijven bedienen. Dat is de meest efficiënte inzet van de beschikbare financiële middelen. Op verbindingen met veel minder reizigers is behoud van het voorzieningenniveau (grote bus met vaste dienstregeling) relatief duurder en zijn minder reizigers daarmee geholpen. Het laten rondrijden van (vrijwel) lege bussen op delen van de dag is geen verantwoorde inzet van beschikbare middelen.

In de concessie IJsselmond is er een aantal buslijnen met een zeer lage bezetting (en daarmee een zeer lage kostendekkingsgraad) en/of een goed OV-alternatief. Het voorstel is om deze lijnen op te heffen. Het gaat om de buslijnen in tabel 4.

Lijn	Aantal reizigers (gemiddeld per werkdag) 2019	Kostendekkingsgraad (reizigersopbrengsten t.o.v. exploitatiebijdrage)	Beschikbare alternatieven voor de reiziger en overige opmerkingen
11 - stadsdienst Kampen	400 (8 per rit)	8%	In de eerdere herijking van het openbaar vervoer in Overijssel zou deze lijn al verdwijnen, maar dat is nog niet doorgevoerd. De fiets en streeklijnen zijn een goed alternatief. Daarnaast wordt samen met Gemeente Kampen onderzocht wat aanvullend nodig is.
21/22 – Stadsdienst Dronten	240 (8,5 per rit)	10%	De fiets en streeklijnen zijn een goed alternatief. Gemeente Dronten krijgt gelegenheid om in samenspraak met de provincie een alternatief te organiseren.
Lijn 163 – Dronten - Lelystad	63 (7 per rit)	24%	Parallel aan trein Dronten-Lelystad. Veel lokale reizigers in Lelystad hebben stadsdienst Lelystad als alternatief
164 – Swifterbant – Lelystad	14 (14 per rit)	42%	Lijn 145, Swifterbant – Lelystad biedt alternatief
149 – Urk - Nagele	43 (1,5 per rit)	3%	Het alternatief is reizen via Emmeloord. Gemeente Urk krijgt gelegenheid om in samenspraak met de provincie een alternatief te organiseren.

Tabel 4: Overzicht op te heffen lijnen binnen maatregelenpakket 1

Het is de bedoeling om deze structurele maatregelen in te voeren bij de start van de nieuwe dienstregeling 2022. De gemeenten Dronten en Urk krijgen daarom tot medio december 2021 gelegenheid om in samenspraak met de provincie voor de vervallen lijnen 21/22 en 149 een alternatieve mobiliteitsoplossing te organiseren. De provincie heeft hiervoor budget beschikbaar. Het opheffen van bovenstaande lijnen levert naar verwachting jaarlijks een netto kostenbesparing van ongeveer € 490.000,- op voor de provincies. In deze inschatting van de kostenbesparing is rekening gehouden met een verlaging van de exploitatiebijdrage op basis van een lager aantal DRU's, extra derving van reizigersopbrengsten door het verdwijnen van lijnen en het compenseren van frictiekosten als gevolg van een minder efficiënte exploitatie bij de vervoerder. Er is ook rekening gehouden met de bekostiging van een alternatief. De exacte invulling van het alternatief is nog niet duidelijk. Om een inschatting te geven van de kosten voor een mogelijk alternatief is uitgegaan van de inzet van een buurtbus op de lijnen 11, 21/22 en 149.

	Besparing bruto Exploitatiebijdrage	Derving reizigersbijdrage (scenario D)	Frictiekosten OV Regio IJsselmond	Kosten alternatief	Netto besparing
Flevoland	€ 531.000	€ 25.000	€ 153.000	€ 150.000	€ 203.000
Overijssel	€ 705.000	€ 28.000	€ 340.000	€ 50.000	€ 287.000
Totaal	€ 1.236.000	€ 53.000	€ 493.000	€ 150.000	€ 490.000

Tabel 5: effect op jaarbasis maatregelpakket 1 Herstructureren

Pakket 2: Aangepaste vakantiedienstregeling

In pakket 2 wordt de reguliere vakantiedienstregeling[6] gereden. Dit doen we, ook buiten de schoolvakanties om, zolang er sprake is van een scenario met minder dan 80% van de reizigers ten opzichte van 2019. Er is derhalve sprake van een tijdelijke maatregel die teruggedraaid wordt zodra weer meer dan 80% van de reizigers zijn teruggekeerd in het openbaar vervoer.

Het gaat om de volgende lijnen waar een vakantiedienstregeling van toepassing is:

- Lijn 70, Zwolle – Zwartsluis - Steenwijk; minder ritten tussen Zwolle en Zwartsluis tijdens de spitsuren;
- Lijn 71/171, Emmeloord – Zwolle: de extra spitsritten (lijn 171) tussen Vollenhove en Zwolle vervallen;
- Lijn74, Zwolle – Hasselt – Kampen; spitsritten tussen Zwolle en Hasselt vervallen;
- Lijn 75, Steenwijk – Marknesse – Emmeloord; één spitsrit tussen Steenwijk en Emmeloord vervalt;
- Lijn 76, Steenwijk – Marknesse – Emmeloord; spitsritten tussen Emmeloord en Marknesse v.v. vervallen;
- Lijn 141/641: Zwolle – Kampen – Urk; de extra spitsritten (lijn 641) tussen urk en Zwollen vervallen;
- Lijn 142, Nijkerk – Zeewolde – Harderwijk; minder ritten in de spitsuren.
- Lijn 146, Emmeloord – Swifterbant – Dronten; Spitsritten tussen Dronten en Swifterbant v.v. vervallen;
- Lijn 147, Harderwijk – Dronten; Spitsritten vervallen;
- Lijn 625, Zeewolde – Amersfoort; scholierenlijn vervalt;
- Lijn 663, Lelystad – Kampen; scholierenlijn vervalt;
- Lijn 674, Staphorst – Kampen; scholierenlijn vervalt;
- Lijn 681, Urk – Kampen; scholierenlijn vervalt;

Afhankelijk van het al dan niet open zijn van de scholen wordt deze dienstregeling aangevuld met enkele scholierenlijnen (lijn 625, lijn 663, lijn 674 en lijn 681) die specifiek rijden voor SG Pieter Zandt, Hoornbeeck College en SG Greijdanus

Voor leerlingen in examenklassen en praktijkonderwijs die wel op school les krijgen wordt naar Pieter Zandt en Hoornbeeck College de reguliere dienstregeling 2020 gereden. De lijnen hoeven naar verwachting niet versterkt te worden, in tegenstelling tot de situatie in 2019.

[6] Vakantiedienstregeling: tijdens de schoolvakanties (ca. 10 weken per jaar) worden er in de reguliere dienstregeling op een aantal lijnen in de spitsuren minder ritten gereden en worden de specifieke scholierenlijnen niet gereden.

	Besparing bruto Exploitatiebijdrage	Derving reizigersbijdrage	Frictiekosten OV Regio IJsselmond	Netto besparing
Flevoland	€ 1.203.000	€ 146.000	€ 412.000	€ 645.000
Overijssel	€ 602.000	€ 73.000	€ 207.000	€ 322.000
Totaal	€ 1.805.000	€ 219.000	€ 619.000	€ 967.000

Tabel 6: effect op jaarbasis maatregelpakket 2 Aangepaste vakantiedienstregeling.

Pakket 3: 50% pakket

Dit maatregelenpakket wordt ingezet zodra het reizigersaanbod daalt tot 50% - 60% van het referentieniveau van 2019. Er is derhalve sprake van een tijdelijke maatregel die teruggedraaid wordt zodra weer meer dan 50-60% van de reizigers zijn teruggekeerd in het openbaar vervoer.

Dit pakket omvat het in de daluren terugbrengen van de frequentie van 2 maal per uur naar 1 maal per uur op de volgende lijnen:

- Lijn 71 (Zwolle – Emmeloord); om te voorzien in de reizigersvraag tussen Zwolle en Hasselt (hier wordt het drukker direct na de middag) rijden er extra ritten op lijn 74 tussen Zwolle en Hasselt;
- Lijn 74 (Kampen-Genemuiden-Hasselt-Zwolle); de ritten die uitsluitend tussen Hasselt en Genemuiden rijden vervallen;
- Lijn 141 (Kampen-Emmeloord-Urk).

	Besparing bruto Exploitatiebijdrage	Derving reizigersbijdrage	Frictiekosten OV Regio IJsselmond	Netto besparing
Flevoland	€ 516.000	€ 63.000	€ 302.000	€ 151.000
Overijssel	€ 258.000	€ 31.000	€ 152.000	€ 75.000
Totaal	€ 774.000	€ 94.000	€ 454.000	€ 226.000

Tabel 7: effect op jaarbasis maatregelpakket 3 - 50% pakket uurfrequentie in de dal.

Pakket 4: 25%-pakket

Dit pakket wordt ingezet zodra het reizigersaanbod daalt tot circa 25% - 30% van het referentieniveau van 2019. Er is derhalve sprake van een tijdelijke maatregel die teruggedraaid wordt zodra weer meer dan 25-30% van de reizigers zijn teruggekeerd in het openbaar vervoer. Dit pakket houdt in dat gedurende de gehele dag de frequentie van 2 maal per uur naar 1 maal per uur op de volgende lijnen:

- Lijn 70, Steenwijk-Zwartsluit-Zwolle; spitsverdichting vervalt
- Lijn 71/171, Zwolle-Emmeloord
- Lijn 74, Kampen-Genemuiden-Hasselt-Zwolle; korte slagen (Zwolle -) Hasselt - Genemuiden vervallen;
- Lijn 75, Marknesse-Steenwijk; spitsverdichting vervalt
- Lijn 76, Emmeloord – Marknesse - Steenwijk; spitsverdichting vervalt
- Lijn 140, Emmeloord-Lelystad;
- Lijn 141/641, Kampen – Emmeloord - Urk;
- Lijn 142, Nijkerk – Zeewolde - Harderwijk;
- Lijn 146, Emmeloord - Dronten; spitsverdichtingen vervallen
- Lijn 147, Harderwijk - Dronten: spitsverdichtingen vervallen
- Lijn 148, Lelystad-Harderwijk;
- Lijn 159, Almere – Zeewolde – Harderwijk

Door tijdelijk af te schalen tot een frequentie van één maal per uur wordt er niet voldaan aan de uitgangspunten zoals deze zijn vastgelegd in het Koersdocument van de provincie Overijssel. Aangezien dit maatregelenpakket ook een tijdelijk maatregel betreft en actueel wordt op het moment dat het aantal reizigers zeer laag is, is deze keuze onzes inziens gerechtvaardigd. Anderzijds achten wij de kans uiterst klein dat deze keuze gemaakt moet worden.

Overigens leiden de afschalingsmaatregelen in pakket 4 tot onevenredig hoge frictiekosten, waardoor per saldo de nettobesparing marginaal is. Dit komt doordat de maatregelen niet of nauwelijks tot reductie van personeels- en materieel kosten leiden. Inzet van dit maatregelpakket zou daarom vooral overwogen moeten worden uit oogpunt van imago (lege bussen voorkomen) of in een situatie waarin het ziekteverzuim onder de chauffeurs dermate oploopt dat uitvoering van de dienstregeling niet meer mogelijk is.

	Besparing bruto Exploitatiebijdrage	Derving reizigersbijdrage	Frictiekosten OV Regio IJsselmond	Netto besparing
Flevoland	€ 1.701.000	€ 347.000	€ 1.341.000	€ 13.000
Overijssel	€ 850.000	€ 174.000	€ 670.000	€ 6.000
Totaal	€ 2.551.000	€ 521.000	€ 2.011.000	€ 19.000

Tabel 8: effect op jaarbasis maatregelpakket 4, 25% pakket uurfrequentie gehele dag.

NB: Aangezien het op basis van de herstelscenarios' (zie grafiek 2) zeer onwaarschijnlijk is dat het aantal reizigers zal dalen tot 25%-30% van het referentieniveau van 2019 en de netto besparing als gevolg van de hoge frictiekosten marginaal is, zal dit pakket in de verdere uitwerking in paragraaf 4.4 en hoofdstuk 5 buiten beschouwing worden gelaten.

Pakket 5: Afschalen seizoenslijnen / spreiding scholierenlijnen;

De concessie IJsselmond kent twee seizoenslijnen: Lijn 247, Walibi Express en lijn 270, Giethoorn Express. Deze lijnen hadden tot 2020 een hoge tot zeer hoge kostendekkingsgraad. Als gevolg van de corona-crisis is het toerisme volledig ingestort. Dit heeft directe gevolgen voor het aantal reizigers op deze lijnen en de kostendekkingsgraad.

Door het wegblijven van met name buitenlandse toeristen zal lijn 270 in 2021 niet rijden. Mocht na 2021 het toerisme naar Giethoorn weer op gang komen dan kan lijn 270 weer snel geïntroduceerd worden.

Het al dan niet laten rijden van lijn 247 is afhankelijk van de mogelijkheden die Walibi heeft om binnen de corona-maatregelen bezoekers toe te laten. Zodra Walibi de mogelijkheid heeft haar deuren te openen, zal ook de Nederlandse toerist weer gebruik gaan maken van lijn 247 om het park te bezoeken.

Na het eerste gesprek met de scholen in Kampen blijkt helaas dat de mogelijkheden tot spreiding zeer beperkt zullen zijn. De scholen zien weinig tot geen mogelijkheden om lessen te spreiden en daardoor de spits af te vlakken. Dit blijkt overigens een landelijke trend te zijn. Bovendien zijn de lange reisafstanden in de concessie IJsselmond een beperkende factor.

De seizoenslijnen en scholierenlijnen worden door OV Regio IJsselmond buiten het reguliere werkpakket geregeld en door bijhuur-bedrijven uitgevoerd. Hierdoor is OV Regio IJsselmond in staat om op deze lijnen flexibeler het aanbod af te stemmen op de vervoersvraag. Daarentegen is de verwachting dat, met uitzondering van lijn 270, er vrijwel geen besparingsmogelijkheden zullen zijn. Derhalve hebben we voor dit maatregelenpakket geen besparingsbedrag opgenomen.

	Besparing bruto Exploitatiebijdrage	Derving reizigersbijdrage	Frictiekosten OV Regio IJsselmond	Netto besparing
Totaal	p.m	p.m	p.m	p.m

Tabel 9: effect op jaarbasis maatregelpakket 5, seizoenslijnen en scholierenlijnen.

4.4. Besparingsmogelijkheden

In de tabellen 10 en 11 is het effect van de maatregelpakketten samengevat. Tabel 10 laat zien welk effect de pakketten hebben op het aantal dienstregelinguren. Het aantal dienstregelinguren vormt in de concessie de basis voor de vaststelling van de exploitatiesubsidie. Tabel 11 toont het financiële effect per maatregelpakket voor de provincies. Pakket 4 is zoals hierboven toegelicht cijfermatig buiten beschouwing gelaten.

	Afschaling DRU's / jaar	Afschaling DRU / jaar cumulatief	Percentage cumulatief t.o.v. totaal DRU's / jaar (161.200 DRU)
Pakket 1	11.333	11.333	7%
Pakket 2	16.543	27.877	17%
Pakket 3	7.099	34.976	22%
Pakket 4	n.v.t.	n.v.t	n.v.t
Pakket 5	p.m.	p.m.	p.m.

Tabel 10: cumulatief effect van de maatregelenpakketten op het aantal dienstregelingsuren (DRU's).

	Besparing bruto Exploitatiebijdrage	Derving reizigersbijdrage	Frictiekosten OV Regio IJsselmond	Kosten alternatief	Netto besparing
Pakket 1	€ 1.236.000	€ 53.000	€ 493.000	€ 200.000	€ 490.000
Pakket 2	€ 1.805.000	€ 219.000	€ 619.000		€ 967.000
Pakket 3	€ 774.000	€ 94.000	€ 454.000		€ 226.000
Pakket 4	n.v.t	n.v.t	n.v.t		n.v.t
Pakket 5	p.m.	p.m.	p.m.		p.m.
Totaal	€ 3.915.000	€ 366.000	€ 1.566.000	€ 200.000	€ 1.683.000

Tabel 11 : financieel effect per maatregel (niet cumulatief) op jaarbasis.

4.5. Gewenste procesmatige aanpassingen

OV Regio IJsselmond heeft om grotere flexibiliteit te creëren in het vervoerplan/dienstregelings-proces de doorlooptijd voor het wijzigen van de dienstregeling als gevolg van het Transitieplan teruggebracht tot circa 16 weken. Hierbij wordt er vanuit gegaan dat het vervoerplan in basis een compact en bondig document kan zijn en dat adviesaanvragen bij ROCOV's versneld worden doorlopen.

- 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.
- 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).
- Meer ruimte voor concessiegrensoverschrijdende afspraken zodat concessiegrenzen niet beperkend zijn bij netwerkoptimalisaties.

4.6. Concessie aanbestedingen

Uit de scenario's blijkt dat op het moment dat de concessie IJsselmond overgaat in de concessie IJssel-Vecht de reizigersaantallen nog steeds achterblijven bij de reizigersaantallen in 2019. Ook in de aanbesteding IJssel-Vecht zullen we rekening moeten houden dat in de eerste jaren de opbrengsten nog achterblijven.

5. Financiële effecten maatregelenpakketten

5.1 Verwachting financieel tekort per combinatie van pakketten

Op basis van de reizigersontwikkeling per scenario (B en D) is per periode bepaald welk maatregelenpakket het best aansluit bij het percentage reizigers t.o.v. 2019 dat gebruik maakt van het openbaar vervoer. Door de pakketten te stapelen kunnen de maatregelen worden gekoppeld worden aan het percentage reizigers. Hoe meer reizigers er terugkeren, des te minder ingrijpend zijn de noodzakelijke maatregelen.

Per combinatie van de pakketten is inzichtelijk gemaakt wat het financiële tekort op jaarbasis per provincie is afhankelijk van het percentage reizigers in het OV.

Percentage reizigers t.o.v. 2019	**80%**	**70%**	**55%**
Van toepassing zijnde pakketten gekoppeld aan percentage reizigers	pakket 1	pakket 1 + 2	pakket 1 + 2 + 3
(A) beschikbaar concessiebudget (netto)	€ 9.235.000	€ 9.235.000	€ 9.235.000
(B) besparing; DRU x Bruto-Tarief	€ 1.236.000	€ 3.041.000	€ 3.815.000
(C) Frictiekosten [2)]	€ 493.000	€ 1.112.000	€ 1.566.000
(D) kosten alternatief voor de reiziger pakket 1	€ 200.000	€ 200.000	€ 200.000
(E) saldo (A-B+C+D)	€ 8.692.000	€ 7.506.000	€ 7.186.000
(F) Reizigersopbrengsten derving [1)]	€ 1.373.000	€ 2.252.000	€ 3.336.000
(G) Saldo (E+F)	€ 10.065.000	€ 9.758.000	€ 10.522.000
Tekort provincies (G-A)	**€ 830.000**	**€ 523.000**	**€ 1.287.000**
Tekort provincie Flevoland	**€ 560.000**	**€ 350.000**	**€ 858.000**
Tekort provincie Overijssel	**€ 270.000**	**€ 173.000**	**€ 429.000**

Tabel 12: Financiële effect op jaarbasis voor provincies bij combinatie van maatregelpakketten.

5.2 Verwachting financieel tekort per periode

Voor de herstelscenario's B (optimistisch) en D (worst-case) van de reizigersopbrengsten en de geformuleerde uitgangspunten is financiële risico voor de provincies gezamenlijk inzichtelijk gemaakt.

	2022	2023	2024	2025
Worstcase scenario (D)				
% reizigers t.o.v. 2019	65%	69%	73%	77%
toe te passen maatregelen pakket	pakket 1 + 2	pakket 1 + 2	pakket 1 + 2	pakket 1 + 2
tekort provincies	€ 825.000	€ 575.000	€ 330.000	€ 87.000

Tabel 13: Tekort per periode op basis van scenario D (worst-case) bij toepassing van maatregelpakketten per periode

In het worst-case-scenario dus voor langere tijd de dienstverlening moeten worden afgeschaald.

	2022	2023	2024	2025
Optimistische scenario (B)				
% reizigers t.o.v. 2019	80%	84%	88%	91%
toe te passen maatregelen pakket	pakket 1	pakket 1	pakket 1	pakket 1
tekort provincies	€ 770.000	€ 530.000	€ 295.000	€ 57.000

Tabel 14: Tekort per provincie op basis van scenario B (optimistisch) bij toepassing van maatregelenpakketten per periode

In het optimistische scenario volstaat het uitvoeren van pakket 1 om de opbrengstenderving grotendeels op te vangen. Het is ongewenst om als 80% of meer van het aantal reizigers weer terugkomt pakket 2 (rijden vakantiedienstregeling) ook in te zetten. De reizigersaantallen vereisen op dat moment namelijk ook een groter OV-aanbod. Anders worden de bussen te vol en verliest het OV weer snel zijn aantrekkelijkheid. Dat is een effect dat we willen voorkomen.

bandbreedte tekort per provincie	2022	2023	2024	2025
Provincie Flevoland				
scenario D	€ 550.000	€ 385.000	€ 220.000	€ 58.000
scenario B	€ 515.000	€ 355.000	€ 195.000	€ 38.000
Provincie Overijssel				
Scenario D	€ 275.000	€ 190.000	€ 110.000	€ 29.000
Scenario B	€ 255.000	€ 175.000	€ 100.000	€ 19.000

Tabel 15 : Financiële risico voor provincies per jaar/ periode bij herstelscenario D en B.

De beperkte verschillen in de financiële risico's tussen scenario B en D worden bepaald door de verschillende maatregelenpakketten die aan de scenario's verbonden zijn. In scenario D zijn de voorgestelde maatregelen in de dienstregeling ingrijpender. Dit leidt tot een sterkere daling van de kosten, welke derhalve de grotere reizigersderving compenseert, waardoor per saldo het financiële risico tussen scenario B en D vrijwel gelijk blijft.

Het uitgangspunt voor de provincies is dat het Transitieplan IJsselmond geen tekorten van de OV regio IJsselmond afdekt die niet veroorzaakt zijn door Corona. In de berekeningen zijn de pre-corona

verliezen van OV Regio IJsselmond niet betrokken bij het risico van de provincie. Het standpunt van OV Regio IJsselmond is, zoals eerder verwoord, niet gelijkluidend met het standpunt van de provincies. Op de landelijke tafels zullen hierover afspraken moeten worden gemaakt.

Per provincie zal er een afweging gemaakt worden op welke wijze de tekorten zullen worden afgedekt. In Flevoland is er budget gereserveerd voor het opvangen coronaverliezen in het openbaar vervoer. In Overijssel zal dit vanuit de bestemmingsreserve openbaar vervoer gedekt kunnen worden.

6. Bijlage

6.1 Visie OV Regio IJsselmond op financiële situatie.

Fase 1 In de BVOV-periode

De BVOV-vergoeding zal gebaseerd zijn op de gerealiseerde en geïndexeerde kosten van 2019. Hogere kosten in 2021 zullen door het Rijk niet zomaar geaccepteerd worden. Pas na gedegen onderbouwing kan hier sprake van vergoeding zijn.

Er is in 2020 fors geïnvesteerd in het materieel (vervanging bussen en boordapparatuur) waardoor de kosten in 2021 fors hoger zijn dan die vergelijkbare kosten van 2019.

De dienstregeling is recent (per 28 februari 2021) afgeschaald, afgestemd op het aanbod van passagiers, om op een acceptabel kwaliteitsniveau te blijven rijden.

Verdere initiatieven op landelijk niveau:

1. Met de vakbonden zijn de onderhandelingen gestart voor een nieuwe CAO. Waarschijnlijk leidt dit vanaf juli 2021 tot een verhoging van de personeelskosten met 2%.
2. Tevens zijn er initiatieven landelijk gemaakt om de BTW voor de kaartjes op nul te zetten en de prijs voor de reiziger niet aan te passen zodat de reizigersopbrengsten omhoog gaan met het btw-bedrag (9%).

Fase 2 na de BVOV-periode

Naar verwachting betreft dit de periode tot en met 2023. De afgelopen maanden zijn er gesprekken gevoerd met de provincies over de transitieplannen. Voor de periode wanneer de beschikbaarheids-vergoeding wegvalt (eind juni of na Q3/Q4 2021) wegvalt, zijn er een aantal zaken die de financiële positie van OV Regio IJsselmond strek beïnvloeden.

De vooruitzichten na deze fase zien er voor OV Regio IJsselmond financieel niet gunstig uit:

1. Bij het wegvallen van een financiële voorziening van het rijk zal de provincie mogelijk terug willen gaan naar een normaal niveau (herstel economisch evenwicht), hetgeen in de ogen van de opdrachtgevers voor OV Regio IJsselmond dus een verlies is.. Op de landelijke tafels dient nog te worden bepaald wat de beleidslijn moet worden en hoe het eventuele economisch evenwicht exact dient te worden gedefinieerd, om financieel gezond en toekomstig bestendig OV te kunnen bieden. Een door OV Regio IJsselmond te accepteren verlies staat in haar ogen haaks op het uitgangspunt van het Transitieplan.
2. De kosten van de investering in materieel zullen hoger zijn en mogelijk niet vergoed worden, dit is een regionaal aandachtspunt.

Tevens kunnen er lijnen geschrapt worden die voor OV Regio IJsselmond wel rendabel waren waardoor het verlies groter wordt. Voor de diverse voorstellen zijn daarom de frictiekosten berekend; dit geeft het verschil weer tussen omzetdaling en kostendaling van de vervoerder indien een bepaalde lijn geschrapt wordt.

Fase 3: Concessie weer in een normaal evenwicht, na de huidige concessieperiode.
Dit is een fase waarin nieuwe afspraken gelden die via de nieuwe aanbestedingsprocedure zullen worden uitgekristalliseerd.

Verzachten verlies voor OV Regio IJsselmond

Een van de pijlers van de BVOV-vergoeding is dat OV-bedrijven weer op eigen benen kunnen staan. Het blijkt dat in de concessie IJsselmond dat niet het geval is.

Bovenstaande situatie is helaas een realistisch scenario. Met klem wordt door OV Regio IJsselmond aan de provincies gevraagd om in ieder geval een nulresultaat te mogen behouden tot en met eind 2023. Of om te overwegen om weer terug te gaan naar een situatie van 2020 waar 95% van de kosten worden vergoed.

6.2 Toelichting OV Regio IJsselmond op afname kosten

Voor OV Regio IJsselmond is de concessie IJsselmond een verlieslatend contract en zijn de kosten per dienstregelinguur (DRU) derhalve hoger dan de omzet per DRU.

Bij het afschalen van de productie, is de besparing per DRU echter veel kleiner dan genoemd gemiddelde.

Dat de besparing per dienstregeling uur lager ligt heeft, met name bij het door OV Regio IJsselmond zelf uitgevoerde productie, te maken met het fenomeen van vaste kosten. Dat wil zeggen dat niet alle kostensoorten lager worden bij de afname van het volume. Veel contracten zijn daarnaast afgesloten voor de hele concessieperiode. Vaste kosten betreffen bijvoorbeeld de huisvestingskosten; waarbij de huurcontracten zijn afgesloten voor de periode tot en met december 2023.

Theoretisch kunnen bij verlagen van de productie de volgende kostensoorten wel worden verlaagd:

1. Chauffeurskosten
2. Kilometer kosten m.b.t. energie
3. Kilometer kosten m.b.t. onderhoud
4. Vlootkosten

Ad 1. Van de chauffeurs is een aanzienlijk deel in vaste dienst, dit zijn vaak de meer ervaren, wat oudere chauffeurs, ingeschaald hoog in de loonschalen. Deze chauffeurs moet OV Regio IJsselmond doorbetalen ook bij lagere productie. Daarnaast maakt OV Regio IJsselmond gebruik van uitzendkrachten, deze chauffeurs zijn wat jonger en zitten daarom in wat lager in de loonschalen. De kosten van deze uitzendchauffeurs zijn dus wat lager en hoeft OV Regio IJsselmond voor het grootste deel (mits geen garantie uren) niet door te betalen bij het wegvallen van omzet.

De kosten voor een uitzendkracht liggen op ca € 35 per inzetuur. Afhankelijk van het aantal te bezuinigen inzeturen wordt de besparing m.b.t. deze kostensoort bepaald. Zolang de diverse maatregelen niet optellen tot het aantal inzeturen die we nu aan uitzendchauffeurs inzetten, blijft OV Regio IJsselmond besparen. Gezien de lagere kosten van de uitzendkrachten is de besparing per bezuinigde DRU, fors lager ligt dan het gemiddelde van onze chauffeurskosten per DRU.

Ad 2. Kilometerkosten m.b.t. energie. De diverse bezuinigingsplannen leiden in meer of mindere mate tot minder kilometers en dus tot lagere kosten voor energie (diesel). Door het relatief gunstige verbruik van de bussen blijft dit tot ca € 0,25 cent per minder gereden kilometer beperkt.

Ad 3. Kilometerkosten m.b.t. onderhoud (inclusief schade); van de onderhoudskosten is een groot deel vast. Dit komt doordat de bussen via een zogenaamd regiecontract via de leverancier worden onderhouden waarbij de kosten per jaar grotendeels vast liggen. Daarnaast worden de bussen ook nog eens binnen het regiecontract door onze eigen 'vaste' monteurs onderhouden. De betrokken loonkosten zijn niet op korte termijn te verlagen.

Ad 4. Vlootkosten. De bussen hebben in de regel een terugkoopverklaring die bepaalt hoeveel de bussen nog waard zijn aan het einde van de concessieduur. Die waarde ligt vast, mits de voertuigen goed onderhouden zijn. Tussentijds afstoten van voertuigen zou normaliter aantrekkelijk kunnen zijn bij een normaal functionerende tweede-hands-bus markt. Door elektrificeren en Corona is de markt voor tweedehands dieselbussen volledig in elkaar gezakt. Dit betekent dat we ook bij eerder afstoten van onze bussen niet méér voor onze voertuigen terugkrijgen dan we voor het einde van de concessieperiode hebben afgesproken. Met andere woorden de afschrijvingscomponent wordt niet verlaagd over de looptijd van de concessie. Als OV Regio IJsselmond bussen af kan stoten verlagen, worden hoogstens kosten als verzekeringspremie en houderschapsbelasting verlaagd. Dit bedraagt zo'n € 3.000 per bus per jaar. Voorwaarde voor afstoten is daarnaast dat bezuinigingsmaatregelen structureel (dus niet tijdelijk) moeten zijn en dat de betrokken maatregel inderdaad leidt tot inzet van minder maatgevende bussen.

Daar waar OV Regio IJsselmond productie heeft uitbesteed kunnen de kosten worden verlaagd met het bijhuurtarief. Dit geldt m.n. bij de scholierenlijnen. Voor OV Regio IJsselmond zijn de te besparen kosten per dienstregeling uur in die gevallen groter.

Diverse maatregelen leiden daarnaast tot inefficiëntie. Dat wil zeggen dat het aantal bezuinigde DRU's niet tot evenredig veel bespaarde inzeturen leidt. Ook kunnen bezuinigingen in de daluren ertoe leiden dat de diensten van de chauffeurs te veel versnipperd worden en er gaten in de roosters ontstaan.

In het licht van bovenstaande punten hebben we van alle bezuinigingsvoorstellen de effecten op onze kosten doorgerekend en met de Provincies gedeeld.