

Statenmededeling

Onderwerp

Transitieplannen Openbaar Vervoer concessies West-, Oost- en Zuidoost Brabant

Aan Provinciale Staten van Noord-Brabant,

Kennisnemen van

Het proces rondom de transitieplannen als gevolg van de coronacrisis voor de OV-concessies Oost-, West- en Zuidoost Brabant.

Aanleiding

Als gevolg van de coronacrisis is het aantal reizigers in het openbaar vervoer fors gedaald. Hierdoor zijn ook de inkomsten van alle vervoersbedrijven in Nederland fors gedaald. Dit heeft uiteraard ook gevolgen voor de Brabantse OV-concessies. In november 2020 bent u hierover via een [Statenmededeling](#) geïnformeerd en op 10 november hebben we uw staten geïnformeerd in de statenwerkgroep. Inmiddels heeft het Rijk toegezegd dat tot en met het 3^e kwartaal van 2021 de extra vergoeding voor de vervoersbedrijven (Beschikbaarheidsvergoeding OV, BVOV) beschikbaar is.

De afgelopen maanden is met vervoerders Arriva en Hermes gewerkt aan transitieplannen met aanvullende maatregelen voor de verschillende Brabantse concessies voor de periode 2022- 2025. Deze transitieplannen vormen input voor een landelijk transitieplan waarin de consequenties en plannen op landelijk niveau, en de (financiële) bijdrage van het Rijk, inzichtelijk worden gemaakt. In deze Statenmededeling wordt u geïnformeerd over de inhoud van de Brabantse transitieplannen en de vervolgstappen.

Bevoegdheid

De provincie Noord-Brabant is voor haar grondgebied verantwoordelijk en alleen bevoegd voor het Openbaar Vervoer conform de Wet personenvervoer 2000. De verlening van concessies en de wijziging en uitvoering daarvan is een bevoegdheid van Gedeputeerde Staten. Provinciale Staten hebben in december 2018 de visie "[Gedeelde Mobiliteit is Maatwerk](#)" vastgesteld. De implementatie van deze visie volgens een adaptieve agenda is, evenals de uitvoering van de concessie, gemandateerd aan Gedeputeerde Staten, binnen de kaders van deze visie. Uw staten nemen hier kennis van op basis van uw controlerende rol.

Datum

30 maart 2021

Documentnummer

GS: 4863028

PS: 4865957

Kernboodschap

1. Als gevolg van de coronacrisis staat het openbaar vervoer ernstig onder druk, de gevolgen zullen naar verwachting merkbaar zijn tot 2025.

De coronacrisis heeft grote invloed op de samenleving en daarmee ook op het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer is in Brabant voor haar financiering, naast de provinciale subsidie en de landelijke bijdrage voor de Studenten OV-kaart, voor ongeveer 25% afhankelijk van de reizigersinkomsten. Op dit moment ligt het aantal reizigers in het openbaar vervoer in Brabant slechts op 30% van het aantal reizigers t.o.v. begin 2020. In 2020 was het aantal reizigers 50% van het aantal reizigers in 2019.

De gevolgen van corona zullen voor meerdere jaren merkbaar zijn. Op basis van berekeningen van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) en het Centraal Plan Bureau zijn scenario's ontwikkeld. Deze laten een tijdelijke dip van maximaal vier jaar zien en daarna een groei volgens de prognoses waarop het Toekomstbeeld OV 2040 is gebaseerd. In onderstaande grafiek zijn de verschillende scenario's voor het herstel van reizigers in het OV weergegeven. De meest gunstige landelijke prognoses geven aan dat het aantal reizigers pas in 2025 weer op een normaal niveau komt. Andere scenario's zitten hier nog onder. De verwachting is dat veel mensen meer gaan thuiswerken, een alternatief kiezen (fiets en auto) en het vertrouwen in het OV als veilig vervoermiddel moet weer groeien.

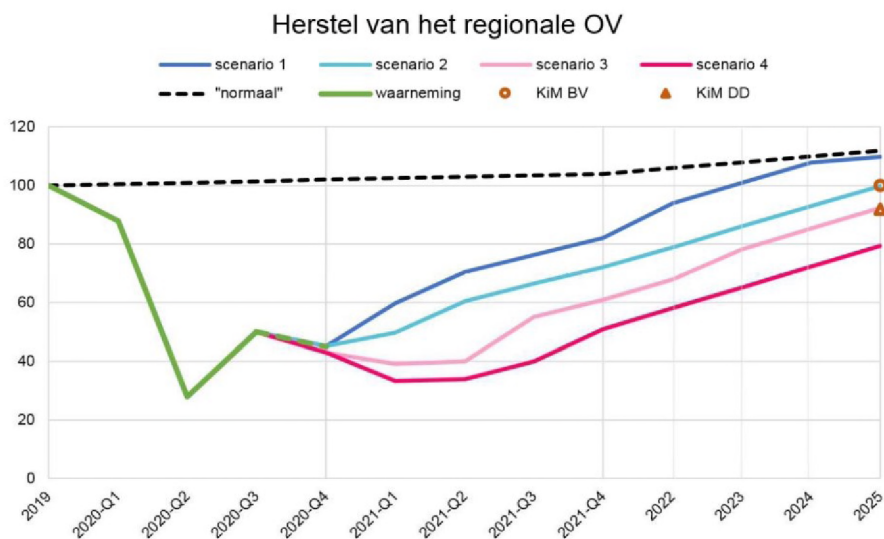
Datum

30 maart 2021

Documentnummer

GS: 4863028

PS: 4865957



Op dit moment wordt er, ook op landelijk niveau, vanuit gegaan dat het OV zich zal ontwikkelen volgens een lijn die zal liggen tussen scenario 4 als negatief scenario en scenario 2 als toekomstvast scenario:

- Negatief scenario waarbij de reizigersopbrengsten begin 2022 circa 50% bedragen van het niveau van 2019 en in 2025 zijn hersteld tot 80% t.o.v. 2019.
- Toekomstvast scenario met reizigersopbrengsten die eind in 2022 weer op 70% zitten van het niveau van 2019 en in 2025 weer even groot zijn als in 2019.

Datum

30 maart 2021

Documentnummer

GS: 4863028

PS: 4865957

Dit is nog altijd fors onder de verwachting uit 2019, toen werd gerekend met een gemiddelde reizigersgroei van 2% per jaar. De kans is reëel dat ook in 2025 het aantal reizigers nog steeds niet terug is op het niveau van 2019. Dit betekent zonder ingrijpen een groot financieel tekort op het openbaar vervoer in onze concessies de komende jaren. In onderstaande grafiek zijn deze tekorten schematisch weergegeven afhankelijk van de reizigersontwikkeling:

Reizigersopbrengsten tov 2019	Tekort in Brabant	scenario
50%	30 mln	
60%	24 mln	Negatief scenario (nr 4)
70%	18 mln	
80%	12 mln.	Toekomstvast scenario (nr 2)
90%	6 mln	

Het blijkt dat de tekorten fors kunnen oplopen zonder beschikbaarheidsvergoeding van het Rijk. In 2022 gaat het dan naar verwachting om een bedrag tussen de 12 en ruim 24 miljoen euro voor onze drie Brabantse concessies samen. Er zijn daarom maatregelen nodig om de tijdelijke én structurele gevolgen van deze reizigersveranderingen op te vangen en te anticiperen op de nieuwe verwachte situatie met ander reisgedrag.

2. Er zijn maatregelen genomen waardoor de tekorten tot en met het 3^e kwartaal van 2021 grotendeels gedekt worden.

Door de beschikbaarheidsvergoeding (BVOV) wordt door het Rijk 93 tot 95% van de tekorten in 2020 afgedekt. De vervoerders hebben in 2020 gezamenlijk meer dan 10 miljoen beschikbaarheidsvergoeding ontvangen. Voor 2021 is de BVOV toegezegd tot en met het 3e kwartaal. Het resterende tekort van 5% tot 7% per concessie wordt in 2021 afgedekt door het afschalen van de dienstregeling door bijvoorbeeld minder frequent te rijden op bepaalde buslijnen. De provincie blijft daarnaast haar volledige exploitatiemiddelen doorbetalen en zal dit ook blijven doen totdat de situatie voor de OV-sector weer stabiel is.

Doelstelling van het Rijk, maar ook van de decentrale overheden en de vervoerders, is zo snel mogelijk te komen tot een financieel gezonde OV-sector waarbij de extra BVOV middelen van het Rijk niet meer nodig zijn. Daartoe zijn regionale en landelijk transitieplannen opgesteld, met maatregelen om weer naar een gezonde situatie toe te groeien. Wanneer er voor 2022 geen structurele afspraken komen met het Rijk is verder afschaling van de dienstregeling onafwendbaar, juist op het moment dat de reiziger terugkeert in het OV. Een duurzame groei is alleen mogelijk met aanvullende rijkssteun, zowel financieel als beleidsmatig. Door alle regionale overheden en vervoerders wordt een actieve lobby gevoerd om ervoor te zorgen dat het Rijk haar verantwoordelijkheid neemt en hierover zo snel mogelijk duidelijkheid geeft.

Datum

30 maart 2021

Documentnummer

GS: 4863028

PS: 4865957

3. In de Brabantse transitieplannen zijn de uitgangspunten van de visie "Gedeelde mobiliteit is maatwerk" leidend

In de visie is uitgangspunt dat voor alle reizigers een passend aanbod wordt gerealiseerd. Dit uitgangspunt hebben we als basis gebruikt voor de transitieplannen. Belangrijk hierbij is dat we naast de bus met onze partners kijken naar andere oplossingen (bijv. Flex, Samen of via de Regiotaxi). We zetten hierbij actief in op het ondersteunen van gemeenten (met financiële middelen en menskracht) om tot alternatieven te komen.

In de transitieplannen is zonder taboes gekeken welke maatregelen denkbaar zijn op de volgende terreinen:

- Besparen in de dienstregeling (minder OV-aanbod);
- Tariefsverhogingen en het aanpassen van kortingen
- Het zo snel mogelijk terugwinnen van de reizigers door middel van marketing;
- Besparingen binnen bedrijfsvoering van de vervoersbedrijven;
- Spreiden van vervoersaanbod, met name voor onderwijs en bedrijven;
- Extra financiële overheidsbijdrage.

De grote reizigersterugval in het OV is grotendeels het gevolg van het Rijksbeleid om in lockdown te gaan, reizigers op te roepen om alleen voor noodzakelijke reizen nog het OV te gebruiken en de invoering van de mondkapjes plicht in het OV vanaf juni 2020. Wij vinden dan ook dat het Rijk haar verantwoordelijkheid moet nemen en mee moet werken aan het herstel van een gezonde OV-sector.

Voor zowel het toekomstvaste als het negatieve scenario is in de transitieplannen in kaart gebracht hoe groot de tekorten per jaar zijn zonder bijdrage van het Rijk, wat hiervan de consequenties zijn en welke maatregelen kunnen worden genomen om deze tekorten af te dekken.

Dit maakt inzichtelijk wat het betekent als we genoodzaakt zijn om zonder bijdrage van het Rijk de periode te overbruggen totdat de reizigersaantallen weer op niveau zijn. Ook wordt hiermee duidelijk hoe cruciaal het bieden van meer financiële zekerheid door het Rijk is gedurende de komende periode en dit

onderstreept de noodzaak om richting het Rijk te blijven inzetten op overbruggingsafspraken.

Hierna worden de maatregelen verder toegelicht.

4. Voor gezonde en toekomstbestendige concessies zijn naast extra rijksmiddelen ook aanpassingen in de huidige dienstregeling noodzakelijk. Aanpassingen die leiden tot ongeveer 10% minder dienstregelingsuren (toekomstvaste scenario) zijn hierbij maximaal mogelijk. Meer bezuinigingen zorgen voor een negatieve spiraal.

Het gedrag van reizigers verandert en ook de komende jaren zal er sprake zijn van een lagere vraag naar OV, die voor een deel ook structureel zal zijn. Een aanpassing van de huidige dienstverlening is hierdoor gerechtvaardigd waarmee een toekomstvaste situatie wordt gecreëerd:

- Hiermee laten we het Rijk zien dat we daar waar mogelijk zelf onze verantwoordelijkheid oppakken
- Hiermee spelen we actief in op mogelijk structureel lagere reizigersaantallen op de langere termijn.
- Hiermee kunnen we de tijdelijk verminderde vraag volgens het toekomstvaste scenario (grotendeels) opvangen zonder dat dat leidt tot substantieel extra reizigersverlies.
- Het voorzieningenniveau blijft dusdanig dat de OV-structuur slechts beperkt wordt aangetast, waardoor weer makkelijk kan worden opgeschaald zodra de vraag dit toelaat.
- De consequenties voor de OV-bedrijven blijven beperkt en hebben minder personele consequenties (gedwongen ontslagen blijven uit).
- We niet in een negatieve spiraal terechtkomen waarin het OV voor steeds minder reizigers een alternatief vormt.

Scenario's

Het scenario waarbinnen het aantal reizigers zich ontwikkelt, bepaalt het maatregelenpakket dat nodig is. In de huidige dienstregeling is in de concessie Zuidoost Brabant reeds 8% bespaard, in de concessies West- en Oost- Brabant respectievelijk 6% en 4%, hierbij zijn de gevolgen voor de reiziger zo klein mogelijk gehouden.

In het toekomstvaste scenario ligt het aantal reizigers begin 2022 op 70% ten opzichte van 2019. In dit scenario is een besparing van ongeveer 10% t.o.v. de dienstregeling 2019 in alle 3 de concessies noodzakelijk.

Ook in het toekomstvaste scenario, is het echter, met name in West- en Oost Brabant niet te vermijden dat maatregelen nodig zijn die voor de reiziger ingrijpender gevolgen zullen hebben. Hoewel de ingrepen daar plaatsvinden waar het aantal reizigers het kleinst is en daardoor zo min mogelijk reizigers getroffen worden, zal het geheel schrappen van lijnen op plekken waar de vraag laag is, noodzakelijk zijn.

Datum

30 maart 2021

Documentnummer

GS: 4863028

PS: 4865957

Samen met de betrokken gemeenten zullen we de komende tijd aan de slag gaan met het zoeken van eventuele (flex- of samen) alternatieven indien er overdag een verbinding helemaal verdwijnt.

Met deze aanpassingen in de dienstregeling en eventuele alternatieven creëren we een nieuwe toekomstbestendige basis die past binnen de uitgangspunten zoals opgenomen in de visie "Gedeelde mobiliteit is maatwerk". Ook stelt het ons in staat snel tot duurzame groei te komen op het moment dat de reizigersaantallen weer aantrekken. De afschaling in dit scenario is op te vangen binnen het huidige (vaste) personeelsbestand van de vervoerders en met behoud van flexibiliteit in de uitvoering.

Datum

30 maart 2021

Documentnummer

GS: 4863028

PS: 4865957

In het negatieve scenario ligt het aantal reizigers begin 2022 op 50% of lager. Zonder extra overheidsmiddelen moeten de kosten van de concessie nog verder omlaag.

In dat geval zijn bezuinigingen tot 20% op de dienstregeling noodzakelijk. Hierdoor zal ook op lijnen met voldoende reizigers geschrapt moeten worden, en vallen op veel meer plaatsen ook overdag lijnen weg en het openbaar vervoer stopt na 21.00 op de meeste plekken.

Hiermee wordt de structuur en de aantrekkelijkheid van het OV fors aangetast, waardoor herstel van het openbaar vervoer niet of veel trager op gang komt en de structurele rol van het OV in het mobiliteitssysteem moeilijker valt in te vullen. De besparingen in de dienstregeling hebben uiteraard personele consequenties voor o.a. de inhuurkrachten en flexibele contracten met onderaannemers. Bij verdere besparing op de dienstregeling nemen deze toe. Indien meer dan 10% op de dienstregeling bezuinigd moet worden, zijn ook gedwongen ontslagen onder het personeel van de vervoerders niet uitgesloten.

We constateren dat met een afschaling op het OV, uitgaande van een snel herstel van het openbaar vervoer (toekomstvast scenario) een ingrijpende, maar toekomstvast correctie op de OV-exploitatie kan worden uitgevoerd. Herstelt het openbaar vervoer zich echter minder snel, en dat is gezien het OV-gebruik op dit moment zeer reëel, dan zijn zonder extra overheidsmiddelen maatregelen nodig die het openbaar vervoer afbreken.

Een extra Rijksbijdrage om te verzekeren dat de afschaling van het openbaar vervoer beperkt kan blijven tot een toekomstvast scenario (afschaling van 10%), is wat ons betreft dan ook noodzakelijk om weer toe te groeien naar een nieuwe balans in het OV in Brabant. Mocht het Rijk besluiten na oktober 2021 haar verantwoordelijkheid niet langer te nemen, dan zullen wij genoodzaakt zijn aanvullende maatregelen te nemen. Samen met uw Staten bespreken we dan hoe deze situatie opgelost kan worden.

Vooruitlopend op de besluitvorming van het Rijk, zullen wij de vervoerders nu al vragen om de maatregelen voor het toekomstvast scenario (een afschaling van 10%) te gaan voorbereiden, zodat deze tijdig en in goed overleg met ROB, gemeenten en andere partners kunnen worden doorgevoerd.

5. Marketing is een belangrijk middel in de transitie.

Ander reisgedrag, de oproep vanuit het Rijk om thuis te blijven en het OV te mijden, maar ook het verplichten van de mondkapjes en twijfels over de veiligheid van het openbaar vervoer, hebben geleid tot de teruggang van het aantal reizigers. Om reizigers terug te winnen is marketing van groot belang. Er wordt o.a. ingezet op een landelijke campagne om de beeldvorming en imago van het OV te verbeteren, promotie van het OV bij bedrijven en het wegnemen van drempels bij gebruikers door het betaalgemak te vergroten. Binnen de bestaande budgetten zijn hiervoor middelen beschikbaar die volledig ingezet worden de komende jaren op basis van een jaarlijks marketingplan.

Datum

30 maart 2021

Documentnummer

GS: 4863028

PS: 4865957

6. Structureel verhogen van de tarieven wordt nu nog niet voorgesteld.

Om de reizigersinkomsten te verhogen, is ook het verhogen van de prijzen of verlagen van kortingen een van de mogelijkheden. In de transitieplannen zijn de mogelijkheden voor tariefverhoging en de eventuele kosten in beeld gebracht. Verhogen van de prijs kan echter ook leiden tot minder reizigers en een negatief beeld t.o.v. het OV. Juist in een periode waarin we de reizigers weer terug willen krijgen in het OV passen geen maatregelen waarin de tarieven van het OV worden verhoogd. Het verhogen de tarieven zullen we daarom zoveel mogelijk vermijden. In het toekomstvaste scenario worden structurele tariefsverhogingen daarom vooralsnog niet ingezet. We kijken echter wel naar mogelijkheden om bepaalde kortingen te schrappen of nieuwe productformules te ontwikkelen. Indien echter ingrijpendere maatregelen nodig zijn, dan zijn tariefmaatregelen wel een optie om hiermee te zware ingrepen op de dienstregeling te voorkomen.

7. Om spreiding van de vervoersvraag zo veel mogelijk te handhaven, worden in overleg met onderwijsinstellingen lestijden en OV-aanbod zo goed mogelijk op elkaar afgestemd.

In het voorjaar van 2020 hebben we met onderwijsinstellingen en vervoerders samengewerkt om onderwijstijden en vervoer op elkaar af te stemmen. Dit om te zorgen dat er betere spreiding komt van de reizigers waardoor het OV efficiënter ingezet kan worden. Deze samenwerking zetten we nu voort, en ook de werkgevers worden hierbij in samenwerking met Brabants Mobiliteit Netwerk (BMN) betrokken. Onze ambitie is om voor de zomer hierover gezamenlijke afspraken vast te leggen.

8. We handhaven onze Zero Emissie ambities. In samenwerking met de vervoerders onderzoeken we de mogelijkheden om deze ambities in de lopende en nieuwe concessies vorm te geven.

In Zuidoost Brabant hebben we via een meerpartijenovereenkomst gezorgd dat de aanschaf van zero-emissiebussen door Hermes met lagere financieringskosten kan plaatsvinden.

Via een [Statenmededeling](#) van 23 maart jl. bent u geïnformeerd over de strategische aankoop van een perceel in Breda ten behoeve van een duurzame en op ZE voorbereide busremise.

We onderzoeken met Arriva de mogelijkheden om al tijdens de verlengingsperiode vanaf juli 2023 zero emissie materieel in de concessie West-Brabant in te zetten.

Datum

30 maart 2021

Documentnummer

GS: 4863028

PS: 4865957

9. We zijn actief in gesprek met partners zoals Reizigersoverleg Brabant (ROB) en gemeenten over de uitwerking van de transitieplannen.

Over de grote impact van corona op het OV en de noodzaak van transitie zijn we op verschillende tafels in gesprek met gemeenten en ROB. In de tactische ontwikkelteams gaan we de hoofdlijnen van de dienstregeling voor 2022 en de eventuele keuzemogelijkheden verder uitwerken.

Consequenties

1. De bereidheid van het Rijk om ook na september 2021 een bijdrage te blijven leveren is noodzakelijk om blijvende negatieve gevolgen te voorkomen.

Te forse besparingen op het OV zullen blijvend negatieve gevolgen hebben voor een toekomstvaste rol van het OV in het mobiliteitssysteem.

Als het Rijk helpt om ook de tijdelijk veel grotere tekorten te overbruggen in de komende periode, kunnen we vanaf 2022 op een verantwoorde manier toegroeien naar het "nieuwe normaal" zoals zich dat de komende jaren zal ontwikkelen. Zonder een bijdrage van het Rijk is de kans echter groot dat het openbaar vervoer de komende jaren veel verder moeten worden afgeschaald en zullen tarieven verhoogd moeten worden met alle negatieve gevolgen van dien.

Mocht het Rijk besluiten na oktober 2021 haar verantwoordelijkheid niet langer te nemen, dan zullen wij met uw Staten bespreken hoe we met deze situatie omgaan.

2. De onzekere situatie binnen het OV zorgt voor het stilvallen van de aanbestedingen in het OV.

Omdat er geen sprake is van een gezonde en voorspelbare OV-markt, kunnen en willen OV-bedrijven op dit moment geen langjarige aanbiedingen doen in het kader van OV-aanbestedingen. Dat betekent dat er op dit moment geen lopende aanbestedingen zijn. Dit heeft ook gevolgen voor de aanbestedingen in Brabant. Wij hebben in februari 2021 daarom het voornemen gepubliceerd om de concessie West-Brabant via een noodmaatregel met 2 jaar te verlengen tot juli 2025. We bespreken op dit moment met Arriva de voorwaarden waaronder deze verlenging plaatsvindt en de eventuele meerkosten. De aanbestedingen voor Oost- en Zuidoost Brabant, gepland in respectievelijk december 2024 en december 2026 zijn op dit moment nog niet verschoven.

Europese en internationale zaken

De BVOV 2020 tussen maart 2020 en 1 september 2020 zal door de Europese Unie worden beschouwd als een geoorloofde vorm van Staatssteun. Voor de periode vanaf 1 september 2020 hebben wij door middel van een wijziging van de Brabantse concessiebeschikkingen, conform een landelijk model, gezorgd voor een passende juridische grondslag.

Datum

30 maart 2021

Documentnummer

GS: 4863028

PS: 4865957

Communicatie

Via een persbericht worden de gevolgen van de coronacrisis voor het OV in Brabant en de opstelling van de transitieplannen toegelicht. Gemeenten en ROB worden, onder meer via deze statenmededeling, actief geïnformeerd.

Vervolg

De transitieplannen per concessie zijn ingediend bij het Rijk en vormen input voor landelijke overbruggingsafspraken. Het Rijk zal naar verwachting voor de zomer definitief uitsluitsel geven over een eventueel vervolg van de BVOV na het derde kwartaal 2021. Wij zullen uw Staten informeren over de besluitvorming. Als de bijdrage vanuit het Rijk onvoldoende is voor een toekomstvaste transitie, zullen wij in gesprek gaan met uw Staten. Daarnaast zijn we graag bereid u via een themabijeenkomst nader te informeren.

Vooruitlopend op definitieve besluitvorming over de transitieplannen worden de vervoerders gevraagd, in afstemming met ROB, gemeenten en andere partners, reeds te starten met het voorbereiden van het toekomstvaste scenario (besparing van 10% op de dienstregelingsuren), zodat deze indien nodig in het 4^e kwartaal van 2021 in de dienstregeling kan worden doorgevoerd.

Bijlagen

Geen.

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,

de voorzitter,

de secretaris,

mr. I.R. Adema

drs. M.J.A. van Bijnen MBA

Programmamanager: de heer G.P.C. Mennen, (06) 18 30 31 36,
gmennen@brabant.nl.

Opdrachtnemer: mevrouw E. Vergroesen, (06) 18 30 30 58,
evergroesen@brabant.nl.

Zwart scenario dreigt voor reiziger Brabant:
bijdrage Rijk noodzaak voor toekomstvast OV

's-Hertogenbosch, 30 maart – Het openbaar vervoer in Brabant is hard getroffen door corona en de gevolgen zullen tot zeker 2025 merkbaar zijn. De zeer forse daling van het aantal reizigers in 2020 (-70%) en de komende jaren betekent miljoenentekorten op de drie OV-concessies in Brabant voor de vervoersbedrijven Arriva en Hermes. Uit de transitieplannen die de vervoerders hebben gemaakt, komt naar voren dat een toekomstvast scenario, dat is een scenario waarbij het OV niet in een negatieve spiraal terechtkomt, enkel kan met voortzetting van de financiële steun van het Rijk om de misgelopen inkomsten uit kaart- en abonnementverkoop te compenseren.

De tegemoetkoming van het Rijk voor het OV (de zogenoemde beschikbaarheidsvergoeding) om het grootste deel van de gevolgen van corona op te vangen, loopt in ieder geval nog tot 1 oktober dit jaar. Die tegemoetkoming dekt 93 tot 95 procent van de kosten, waardoor de dienstregeling nu al is aangepast om het restant te compenseren. In 2021 gaat het in Zuidoost-Brabant, West-Brabant en Oost-Brabant om respectievelijk 8, 6 en 4 procent minder bussen. Het ministerie van I&W heeft aangegeven dat verdere financiële steun na 1 oktober geen zekerheid is en dat de decentrale overheden (concessieverleners) en vervoerders transitieplannen moeten opstellen voor na die periode. Uit die transitieplannen blijkt dat als het Rijk de tegemoetkoming staakt, de kans groot is dat het OV in een zeer negatief scenario belandt met verstrekende gevolgen.

Negatieve spiraal

“Vergis je niet, in het negatieve scenario gaat het voor de drie concessies in totaal om tientallen miljoenen euro's tekort”, zegt gedeputeerde mobiliteit Christophe van der Maat. “Het is een verlies-verlies scenario voor alles en iedereen waarin de dienstregeling met maar liefst 20% wordt verminderd. Laat even inzinken wat dat betekent: een op de vijf busritten vervalt.” Dat komt in de praktijk neer op minder bussen per uur op drukbezette lijnen, meestal geen bus meer na 21.00 uur (en soms al na 19.00 uur), het vervallen van minder goed bezette lijnen, tariefsverhogingen, mogelijk gedwongen ontslagen bij vervoerders, vervoerders die niet inschrijven op aflopende concessies en een forse knauw voor de duurzame openbaar vervoersambities van de provincie en het Rijk.

Gemiddeld 10 procent van de dienstregeling afhalen is het maximale, volgens Van der Maat. “Dat is echt de grens. 10% minder ritten is ook al erg veel en zal ook zeker voor sommige reizigers een verslechtering zijn, maar hiermee werken we wel toe naar een nieuwe basisdienstregeling in Brabant waarmee we, als de reizigersaantallen weer gaan groeien, ook zonder rijkssteun verder kunnen. Als we nog meer ritten moeten stoppen, komen we in een negatieve spiraal terecht. Steeds meer reizigers hebben dan geen goed OV meer, daardoor is het OV voor steeds minder reizigers een goed alternatief dus die maken minder gebruik van het OV, ergo minder inkomsten wat leidt tot verdere bezuinigingen, waardoor het weer minder aantrekkelijk wordt, etcetera...”

Toekomstvast scenario

Het aantal reizigers in het OV stijgt de komende jaren weer, maar of alle reizigers terugkeren, waar en in welk tempo is moeilijk te voorspellen. De verwachting is dat het zeker tot 2025 duurt, voordat de situatie weer op het pre-coronaniveau van 2019 zit en zelfs dat is geen zekerheid. Bovendien zijn er door corona structurele veranderingen in reisgedrag in gang gezet. Mensen werken meer thuis, kiezen vaker voor de fiets of auto en er zijn afspraken gemaakt met onderwijsinstellingen over lestijden. Tot 2025 is sprake van een overbruggingsperiode.

In het toekomstvast scenario van de transitieplannen wordt toegewerkt naar een gezonde situatie waarbij rijkssteun in 2025 niet meer noodzakelijk is. In de praktijk betekent dit voor de komende jaren een dienstregeling met gemiddeld 10 procent minder ritten. Sommige lijnen verdwijnen (deels) en in plaats daarvan zet de provincie op die plekken flex-alternatieven in en besparen vervoerders op de kosten. Dit alles is nodig zodat het openbaar vervoersaanbod in Brabant, de

vervoersbedrijven en de ambities van provincie (Gedeelde mobiliteit) en Rijk (Toekomstbeeld OV 2040) grotendeels overeind blijven.

Informatie en persberichten vindt u op de website van de provincie Noord-Brabant:
www.brabant.nl/pers. Voor meer informatie over dit persbericht kunt u contact opnemen met Peter Honings: 06 - 52 79 45 25 of phonings@brabant.nl