


Provinciale Staten van de Provincie Fryslân
CU, de heer M. de Vries; PvdA, mevrouw E.
Hamstra; CDA, de heer A. Meijerman;
FNP, de heer R. van der Wal en GL,
mevrouw. E van der Hoek
Postbus 20120
8900 HM LEEUWARDEN

Leeuwarden, 20 april 2021

Verzonden, **20 APR. 2021**

Ons kenmerk : 01871310
Afd./Opgave : Mobiliteit
Behandeld door : 
Uw kenmerk :
Bijlage(n) :

Onderwerp : Beantwoording schriftelijke vragen over het Transitieplan OV

Geachte heer de Vries, mevrouw Hamstra, heer Meijerman, heer van der Wal en mevrouw van der Hoek,

Sinds de door u ingediende schriftelijke vragen over het transitieplan OV heeft zich een nieuwe actualiteit voorgedaan. Alvorens wij uw vragen beantwoorden gaan wij hier kort op in.

Op 9 april jl. heeft de Staatssecretaris van infrastructuur en waterstaat per brief de Tweede Kamer geïnformeerd over het kabinetsbesluit om de beschikbaarheidsvergoeding ongewijzigd door te trekken naar eind 2021. Bij een eerder besluit over de vergoeding van het Rijk werd nog besloten deze na het derde kwartaal van 2021 te beëindigen. Het verlengen van de beschikbaarheidsvergoeding door het Rijk voorkomt dat meteen na de zomer al ingrijpende keuzes gemaakt moeten worden in de dienstregeling. Tevens ontstaat er nu voor de ov-reiziger duidelijkheid over de dienstregeling en het ov-aanbod voor heel 2021.

Zoals eerder gemeld in ons transitieplan starten wij met een transitie van het ov zodra de beschikbaarheidsvergoeding van het Rijk voor het ov afloopt. De Staatssecretaris heeft in haar brief de Kamer ook geïnformeerd over het feit dat er richting de zomer van 2021 gewerkt wordt aan een regeling voor de periode na 2021, waarbij de ontwikkelingen met betrekking tot corona en beperkende maatregelen worden betrokken. Zodra deze informatie bekend is zullen wij uw Staten hierover informeren en aangeven wat dit betekent voor de transitie van het ov.

Dan volgt nu de beantwoording op de door u gestelde vragen:

Uw schriftelijke vragen op grond van artikel 42 van het Reglement van Orde, binnengekomen op 1 april 2021 beantwoorden wij als volgt.

Inleiding:

Dat we als gevolg van de coronacrisis moeten bezuinigen op het openbaar vervoer begrijpt iedereen. Forse daling van de reizigersaantallen zorgt voor minder passagiers. Gedeputeerde Staten presenteerde op 30 maart het transitieplan openbaar vervoer op verzoek van het Rijk waarin de voorgestelde scenario's worden geschetst. Deze scenario's baren ons zorgen. Hoe voorkomen we een complete kaalslag van het openbaar vervoer. Wat is het perspectief en wat gaan we er doen om het openbaar vervoer zoveel mogelijk in stand te houden. Daarom stellen de ChristenUnie, Partij van de Arbeid, FNP en het CDA de volgende vragen.

Vraag 1:

Uitgangspunt van het transitieplan is dat optimalisaties en besparingen worden gedaan gedurende de crisisperiode van dit moment en de herstelperiode hierna. Hoe voorkomt u dat de bezuinigingen een structurele aard krijgen?

Antwoord vraag 1:

Op dit moment is de verwachting dat de crisis- en herstelperiode duurt tot medio 2025 (gebaseerd op het rapport 'Kerncijfers Mobiliteit 2020 van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, november 2020'). Ondanks dit pessimistische toekomstperspectief voor de ov-sector op korte termijn, is alles erop gericht om het herstel van de ov-sector sneller te laten plaatsvinden. In de periode vóór corona was al sprake van uitdagingen voor het ov: op termijn ontstaat door vergrijzing, ontgroening en krimp op het platteland druk op onderdelen van de concessie. Door de coronapandemie is daarbij een nieuwe situatie ontstaan, met mogelijk een aantal blijvende effecten (zoals meer thuiswerken, forse toename elektrische fiets en meer spreiding van schooltijden en daardoor van scholieren en studenten die het ov gebruiken). Die twee - de situatie van voor corona en de situatie onder corona - zijn beide belangrijk als het om de toekomst van het ov gaat. Er zal daarom ook op langere termijn een transitie moeten worden gemaakt naar een duurzaam openbaar vervoersysteem dat aansluit op de mobiliteitsbehoefte. We zullen ons zo mogelijk inzetten voor een groei van die behoefte.

Voor de periode na dienstregelingsjaar 2022 (dienstregelingsjaar 2023 en 2024) zal een over-bruggingsconcessie overeengekomen moeten worden met Arriva voor de Friese busconcessies. Het voorstel hiertoe zal nog voor de zomervakantie aan Provinciale Staten worden gestuurd. Het is op dit moment de bedoeling om voor de daaropvolgende periode de concessie weer meerjarig via een aanbesteding in de markt te zetten. De kaders voor deze aanbesteding zullen op een later moment (medio 2022) aan u ter besluitvorming worden voorgelegd.

Vraag 2:

Hoe zorgt u ervoor dat er bij een positieve ontwikkeling van het aantal reizigers makkelijk weer opgeschaald kan worden? Is dit nog mogelijk wanneer er haltes worden verwijderd en lijnen worden gestrekt?

Antwoord vraag 2:

Bij positieve ontwikkelingen in reizigersaantallen is het mogelijk om de dienstregeling op te schalen. Dit kan bijvoorbeeld leiden tot frequentieverhogingen op lijnen met een goede bezetting op de hoofdstructuur met potentie tot verdere groei (Lijn 350 Qliner Leeuwarden – Alkmaar) of een uitbreiding van deze hoofdstructuur (introductie nieuwe Lijn 356 Qliner Dokkum - Feanwâlden - Drachten).

Als er kansen komen om maatregelen voor het strekken van lijnen terug te draaien, dan is het mogelijk om die te benutten. We willen namelijk geen onomkeerbare stappen zetten. Bij de nu uit te voeren maatregelen ten behoeve van het strekken van lijnen worden waar mogelijk bestaande abri's verplaatst naar nieuwe locaties. De haltekommen op de oude locaties worden echter in stand gehouden nadat deze abri's zijn verplaatst. Als maatregelen worden teruggedraaid, kunnen de abri's terug worden geplaatst op de oude locatie.

Vraag 3:

In het transitieplan wordt gesproken over bezuinigingen en een marketingplan voor herstel. Bent u het met de partijen eens dat het plan voor herstel en perspectief er al moet liggen voordat deze bezuinigingen in gaan?

Antwoord vraag 3:

Ja en dit zal ook het geval zijn. Ten eerste wordt er, zodra er perspectief is, gestart met een campagne. Deze campagne heet 'OV is OK'. Het betreft een landelijke campagne van de volledige ov-sector waaraan alle ov-bedrijven (dus ook Arriva) in Nederland deelnemen. De focus hierbij ligt op het terugwinnen van het vertrouwen van reizigers in het ov. De coronacrisis heeft ertoe geleid dat veel reizigers in het licht van corona het ov als onveilig zijn gaan beschouwen, onder andere omdat er geen (of moeilijk) 1,5 meter afstand gehouden kan worden. Deze campagne is er in eerste instantie op gericht om dit gevoel bij reizigers weg te nemen en het positieve gevoel van het reizen met ov bij reizigers te vergroten. De communicatie van deze campagne loopt via landelijke en regionale mediakanalen zoals radio en televisie.

Het is belangrijk om bij deze eerste fase van het herstel landelijk één campagne te starten en daarmee een eenduidig signaal af te geven aan de reiziger. Daarnaast is de timing van de start van deze campagne van groot belang; deze is afhankelijk van de ontwikkelingen rondom corona. Zodra het vertrouwen van reizigers terug is gewonnen en de landelijke campagne is beëindigd, ontstaat er ruimte voor regionale reizigerscampagnes. Marketing en reizigerscampagnes zijn in principe primair een verantwoordelijkheid van Arriva, maar gelet op de unieke situatie van dit moment denken wij met Arriva mee over deze te nemen vervolgstappen en regionale campagnes en maatregelen. Onderdeel hiervan is niet alleen het terugwinnen van reizigers van vóór corona, maar ook het aanspreken van nieuwe reizigersgroepen die gebruik kunnen maken van het ov.

Vraag 4:

Hoe schetst u perspectief voor de reiziger? Wat kunnen de reizigers de komende tijd van de provincie verwachten?

Antwoord vraag 4:

Het door Arriva en de provincie opgestelde transitieplan¹ laat zien hoe het voorzieningenniveau er voor de resterende looptijd van de huidige busconcessies uit komt te zien. Het geeft daarmee perspectief aan de reiziger. De reiziger kan er hiermee namelijk op vertrouwen dat de hoofdstructuur in stand wordt gehouden en waar mogelijk kwalitatief wordt verbeterd. Daarnaast, zoals bij het antwoord op vraag 3 is benoemd, denken wij met Arriva mee over hoe het herstel het beste kan plaatsvinden. Een voorbeeld van onze bijdrage is dat wij samen met Arriva en onderwijsinstellingen in gesprek zijn over een gespreide terugkeer van studenten in het ov.

Tot slot is Arriva, zoals ook eerder vermeld bij het antwoord op vraag 3, bezig met marketing en reizigerscampagnes. Dit is weliswaar een plan en verantwoordelijkheid van Arriva, maar we zijn hierbij betrokken omdat we een zo goed mogelijke positionering van het ov in Fryslân, ook buiten de hoofdstructuur, van groot belang vinden. Het is vanwege allerlei onzekerheden over de nog voortdurende impact van de coronamaatregelen nog te vroeg om die marketing en die campagnes al concreet in te vullen en aan te geven. Dit geldt te meer nu actualiteiten zich soms ook in hoog tempo opvolgen (verlengingen lockdown en aanpassingen coronamaatregelen). Zodra concrete inhoud in het vizier komt zullen wij uw Staten informeren.

Uw schriftelijke vragen op grond van artikel 42 van het Reglement van Orde, binnengekomen op 11 april 2021 beantwoorden wij als volgt.

Inleiding:

Op 9 april heeft de Staatssecretaris in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) met de decentrale overheden en de OV-bedrijven gesproken over de beschikbaarheidsvergoeding voor het OV. De Staatsecretaris schrift in haar brief d.d. 9.04.2021, Kenmerk: lenW/BSK-20 21/103439 het volgende. De OV-bedrijven verwachten dat de reizigersopbrengsten in het vierde kwartaal van 2021 nog steeds onvoldoende zullen zijn voor een OV-aanbod aan de reizigers dat voldoet aan de doelstellingen van bereikbaarheid, veiligheid en opschaalbaarheid. Het kabinet heeft daarom besloten om de beschikbaarheidsvergoeding voor het openbaar vervoer ongewijzigd door te trekken naar eind 2021. Het verlengen van de beschikbaarheidsvergoeding door het Rijk voorkomt dat na de zomer ingrijpende keuzes gemaakt moeten worden in de dienstregeling.

Vraag 1:

Bent u het met ons eens dat de voorgestelde dienstregeling, transitieplan periode 1, waarbij er sprake is van een vermindering van ruim 23.500 DRU's voor de betrokken reizigers als ingrijpend kan worden aangemerkt.

Antwoord vraag 1:

Een vermindering van 23.500 DRU's op een totaal van 615.398 DRU's vinden wij, gelet op de grote gevolgen van de corona-maatregelen voor het ov en de samenleving en economie als geheel, relatief ingrijpend.

¹ We spreken enerzijds over 'transitieplan periode 1', waarmee we de al lopende ingrepen bedoelen die gerelateerd zijn aan onze eigen routekaart. Anderzijds spreken we ook over 'transitieplan': dan bedoelen we het plan voor de periode ná de beschikbaarheidsvergoeding. Daarnaast is er wat landelijk onder 'transitieplan' wordt verstaan: het transitieplan voor de periode ná de beschikbaarheidsvergoeding.

Vraag 2:

Kunt aangeven in hoeverre die aanpassingen in lijn zijn met hetgeen de Staatssecretaris aangeeft in haar brief, omdat in het voorliggende transitieplan uitdrukkelijk het huidige dienstregelingsjaar 2021 is opgenomen.

Antwoord vraag 2:

De aanpassingen zoals benoemd in het transitieplan voor periode 1 dienen twee doelen. Enerzijds maken ze onderdeel uit van eerder gemaakte afspraken tussen de provincie en Arriva in lijn met landelijke afspraken om tot een kostendekkende exploitatie van de dienstregeling voor 2021 te komen. Het betreffen dus lopende ingrepen die gerelateerd zijn aan onze eigen routekaart. Over deze aanpassingen van de dienstregeling in 2021 hebben wij u op 6 oktober 2020 per brief geïnformeerd (brief met kenmerk 01798391).

Anderzijds zijn de aanpassingen in lijn met de noodzakelijke transitie (het realiseren van optimalisaties en besparingen) binnen het ov die wij op last van het Rijk moeten maken om te voorkomen dat Arriva anders geen aanspraak kan maken op de beschikbaarheidsvergoeding. Daarmee zijn ze ook opgenomen in het transitieplan en zijn ze onderdeel van de scenario's die in werking treden nadat de beschikbaarheidsvergoeding van het Rijk komt te vervallen.

Vraag 3:

Bent u bereid om het transitieplan te herzien op basis van nieuwe inzichten in de loop van dit jaar, nu het plan niet eerder in werking hoeft te treden zodra de BVOV2021-regeling van het Rijk afloopt.

Antwoord vraag 3:

Het transitieplan behoeft op dit moment geen aanpassingen voor de periode na 2021 (nadat de BVOV komt te vervallen). De geschetste scenario's bieden naar onze huidige verwachting voldoende flexibiliteit om op basis van nieuwe inzichten die in de loop van dit jaar kunnen ontstaan een keuze te maken voor een passend scenario. Als die verwachting anders wordt en herziening of aanpassing toch nodig of wenselijk blijkt te worden, dan zullen wij uw Staten daarover tijdig informeren.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Fryslân,

drs. A.A.M. Brok, voorzitter

R.E. Bouius - Riemersma, MBA MCM, secretaris