

Postadres Provinciehuis
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
T 070 - 441 66 11
www.zuid-holland.nl

Datum
31 mei 2022

Ons kenmerk
PZH-2022-804564689
DOS-2012-0003667

Bijlagen
2

Aan Provinciale Staten

Onderwerp

Transitieplannen openbaar vervoer en Mobility as a Service

Geachte Statenleden,

Met deze brief informeren wij u over ons besluit om in te stemmen met de uitgangspunten van de transitieplannen openbaar vervoer (OV) voor onze busconcessies Zuid-Holland Noord en Hoeksche Waard – Goeree-Overflakkee, en de multimodale concessie Drechtsteden Molenlanden Gorinchem. Hiernaast informeren wij u over de implementatie van landelijke standaarden op het gebied van Mobility as a Service in de OV-concessies. Beide zaken hebben tot aanpassingen van de concessies geleid.

De concessie Treindienst Alphen aan den Rijn – Gouda (TAG) en het contract van de Waterbus Rotterdam – Drechtsteden zijn niet bij deze besluitvorming betrokken. Voor de TAG komt dit door het specifieke karakter van de lijn, waardoor er nadere gesprekken met vervoerder NS nodig zijn. Het contract voor de Waterbus is recent ingegaan. Een transitieplan voor dit contract is vooralsnog nog niet nodig.

De uitwerking van onderdelen van de Transitieplannen op de vervoersplannen van 2022 zijn daarin al verwerkt. Hierover bent u eerder geïnformeerd per brief (PZH-2021-790632692).

Provinciaal Transitieplan

De kaders voor de transitieplannen van de concessies zijn het door uw Staten op 16 juni 2021 vastgestelde Transitieplan Onderweg naar Toekomstvast OV na corona. Op basis hiervan zijn vervoerders aan de slag gegaan met de uitwerking van de deze plannen per concessie. Op hoofdlijnen zijn de kaders als volgt:

- Inzet om zo snel mogelijk reizigers weer in het OV te krijgen. Hiervoor is een aantrekkelijk netwerk van snelle, frequente en betrouwbare lijnen nodig.
- De vervoerder wordt ook voor de keten verantwoordelijk om de reis van deur tot deur makkelijker te maken.
- Alternatieven voor een traditionele lijnbus zijn mogelijk maar moeten minstens net zo snel, minstens net zo vaak rijden en mogen voor de reiziger niet duurder zijn dan de bestaande bus. Hiermee blijft toegankelijkheid van het OV gewaarborgd.

- Tarieven mogen niet worden verhoogd.
- De vervoeder blijft opbrengstverantwoordelijk.
- Als op basis van de uitwerking in het transitieplan aanpassingen aan de concessievoorwaarden nodig zijn, dan dient een apart besluit te worden genomen.

Voor een aantal concessies is een wijziging nodig in de eisen van de concessie om bijvoorbeeld nieuwe vervoersvormen mogelijk te maken.

Mobility as a Service

Naast de vaststelling van de Transitieplannen, hebben GS besloten om een landelijke standaard voor MaaS ook in de OV-concessies te verwerken. Mobility as a Service (MaaS) is een dienst waarmee reizigers via een digitaal platform een reis met verschillende vervoersmodaliteiten kunnen plannen, boeken en betalen. Hierbij is te denken aan combinaties van deelfietsen, -scooters of auto's met OV-reizen. Bekende voorbeelden zijn de OV-fiets, de Felyx-scooters, de Greenwheels-deelauto's bij stations en de Bestelbuzz. Op termijn kan dit worden uitgebreid met aanvullende diensten, zoals toegang tot evenementen of het ophalen van pakketten.

Naast vervoerders, zijn er ook andere bedrijven actief die MaaS-diensten aanbieden. Van belang is dat deze MaaS-aanbieders data hebben van de bestaande vervoersdiensten die in concessies aanwezig zijn, en dat daarnaast ook het mogelijk wordt betalingen te doen. In het samenwerkingsverband voor Decentrale OV Autoriteiten (DOVA) is een concessiebijlage opgesteld om standaarden op het vlak van MaaS in alle concessies in Nederland gelijk te trekken. Hiermee kan onder meer de data worden gedeeld en betalingen gedaan. Met een wijziging van de concessiebeschikking worden de MaaS-waardige bestekseisen toegevoegd aan de bestaande concessies. Die zijn daarmee op dit gebied klaar voor de toekomst.

Zuid-Holland Noord (ZHN)

Het Transitieplan voor deze concessie gaat uit van dienstverlening waar de reiziger zo snel mogelijk weer terugkeert. Alle voorgestelde wijzigingen passen binnen de bestaande kaders van de concessie. Het is daarmee niet nodig de concessie aan te passen, op de wijzigingen van de MaaS-waardige bestekseisen na. Deze concessie wordt binnenkort aanbesteed.

Drechtsteden Molenlanden Gorinchem (DMG)

De bestaande concessie DMG is de meest recent aanbestede concessie. Hierdoor zijn de meeste eisen in de concessie bij de tijd en is een grote mate van flexibiliteit mogelijk. Omdat de Merwedelinglijn deel uitmaakt van deze concessie, en het onwenselijk is het aanbod van deze lijn te verminderen, moeten bezuinigingen in het busnetwerk worden gezocht. Deze moet wel zo aantrekkelijk mogelijk blijven om snel reizigersherstel te laten zien. De volgende aanpassingen aan de concessie zijn doorgevoerd waarvoor de concessie is aangepast:

- Vraagafhankelijk vervoer is toegestaan in de avonduren op lijn 2 naar Dubbeldam;
- Voor Hardinxveld-Giessendam: de dekkingseis voor busvervoer vervalt. Alle woonadressen liggen binnen een hemelsbrede afstand van 1.200 meter van een treinstation van de Merwedelinglijn.

- Een nieuw serviceconcept is toegepast, waarbij het loket in Gorinchem is gesloten. De bespaarde menskracht wordt ingezet bij de klantenservice. In totaal is meer personeel in dienst voor de klantenservice die daarmee langer bereikbaar is voor alle reizigers in de concessie.

Hoeksche Waard – Goeree-Overflakkee (HWGO)

Voor de concessie HWGO is een toekomstvisie opgesteld die is verwerkt in het transitieplan. De basis voor het toekomstige OV-systeem wordt gevormd door gestrekte buslijnen, deels in de vorm van HOV of R-net. Het onderliggend vervoer wordt, daar waar door gebrek aan vervoervraag niet (altijd) regulier lijndienstvervoer kan worden geboden, verzorgd door buurtbussen en het nieuwe systeem OV op Maat. Om dit mogelijk te maken is een aantal aanvullende eisen opgenomen in de concessie. Deze betreffen onder meer:

- de productkenmerken van OV op Maat;
- de beperking van de inzet van OV op Maat om concurrentie met lijndienst-OV te voorkomen. Om die reden mag OV op Maat alleen worden aangeboden als:
 - binnen 59 minuten voor of na het beoogde vertrekmoment geen reguliere busrit wordt geboden,
 - de afstand tussen de in- en uitstaphalte waarvoor OV op Maat wordt gebruikt groter is dan 500 meter;
- het voorbehoud van provinciale toestemming voor vervanging van een lijndienst door OV op Maat;
- afspraken over het opvangen van de financiële risico's in geval van een substantieel groter gebruik van OV op Maat ten opzichte van de gezamenlijk vastgestelde verwachtingen.

De afdekking van dit financiële risico is bedoeld om te voorkomen dat de vervoerder vooraf financiële ruimte inzet voor de dekking van deze risico's, waardoor deze middelen niet kunnen worden benut voor het in stand houden van het aanbod aan reguliere OV-diensten.

We gaan ervan uit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
secretaris, voorzitter,

drs. H.M.M. Koek

drs. J. Smit