QenA transitie openbaar vervoer Corona 2022 en verder

1. *Wat is er veranderd sinds de informatie van eind maart?*

We hebben de afgelopen maanden niet stil gezeten. Na het opstellen van het transitieplan zijn de vervoerders aan de slag gegaan met de vervoerskundige uitwerking van het scenario waarbij we vanuit het Rijk een beschikbaarheidsvergoeding voor 2021 en 2022 krijgen. Ambtelijk zijn hierover al diverse bijeenkomsten geweest met betrokken gemeenten en het Reizigersoverleg Brabant. Binnenkort ontvangt u het exploitatieplan voor 2022 waarin de exacte aanpassingen van het OV in uw gemeente zijn opgenomen.

2. *Waarom is een besparing op de dienstregeling in 2022 noodzakelijk? Corona is toch bijna voorbij en de reizigersaantallen gaan juist nu weer groeien?*

Zolang de opbrengsten binnen de concessies lager liggen dan de kosten in de concessies is er een probleem.
Het afgelopen jaar is de dienstregeling al iets afgeschaald maar dit kon dankzij de extra middelen vanuit het Rijk redelijk beperkt blijven. Ook is er in de eerste maanden van het jaar extra bezuinigd, omdat ook tijdens de strenge lockdown minder OV is ingezet.
Voor 2022 verwachten wij nog wel een gedeeltelijke rijksbijdrage maar deze is niet genoeg om de lagere opbrengsten doordat er minder reizigers zijn op te vangen. Bovendien verwachten wij ook structurele effecten door een veranderd reisgedrag (meer thuiswerken, meer onderwijs op afstand, et cetera). Het is daardoor onzeker of het reizigersniveau van 2019 weer binnen afzienbare tijd wordt bereikt en of het aanbod van 2019 straks nog passend is bij deze gewijzigde reizigersvraag.
Het is daarom noodzakelijk om hier vanaf 2022 verder op in te spelen. Enerzijds om de tekorten het hoofd te bieden en anderzijds om te komen tot een toekomstvast aanbod, vanwaar we weer kunnen gaan opbouwen als de reizigersaantallen zich herstellen.

3. *We hebben toch een nieuwe visie gedeelde mobilteit? Hoe passen de afschalingen hierin?*

De visie gedeelde mobiliteit gaat uit van een passend aanbod voor de reiziger. Dit hoeft niet altijd een bus te zijn, maar kan ook een andere vorm van gedeelde mobiliteit zijn. Op basis van deze lijn kijken we ook naar de afschaling van het busvervoer. We gaan samen met gemeenten kijken naar alternatieven op het gebied van gedeelde mobiliteit en hebben hiervoor ook budget gereserveerd.

4. *Wordt met deze maatregelen op het budget voor openbaar vervoer bezuinigd?*

Nee, de provincie blijft de volledige bijdrage aan de vervoersbedrijven betalen, ook als er minder vervoer geboden wordt. Met de aanvullende rijksbijdrage is het budget dat door de overheid aan OV wordt besteed daardoor per saldo hoger dan voor 2020. Er ontstaat echter een tekort omdat het budget dat door reizigers bijgedragen wordt aan het OV veel lager is zolang de reizigersaantallen onder het niveau van 2019 zitten.

5. *Zijn de maatregelen ook nodig als er ook voor 2022 een beschikbaarheidsvergoeding vanuit het Rijk beschikbaar komt?*

Ja. Ook met een bijdrage vanuit het Rijk is afschaling noodzakelijk omdat de rijksbijdrage niet voor 100% het risico van lagere reizigersopbrengsten dekt. Hierbij is het van belang te beseffen dat de impact van de coronacrisis (lagere reizigersaantallen en dus lagere opbrengsten) nog jarenlang door zal werken.
Het transitieprogramma biedt vervoerders de ruimte om vervoerskundige maatregelen door te voeren en in te spelen op de vraag naar openbaar vervoer.

6. *Waarom verdwijnt er nu juist OV in het landelijk gebied?*

Er wordt zowel in het landelijk gebied als in de stad afgeschaald. In de huidige dienstregeling zijn juist in de steden en op hoogfrequentie lijnen ritten verdwenen. Ook bij de komende dienstregelingswijziging is dat het geval en vervalt OV in bijvoorbeeld de avonden in en rondom de steden.
Voor het bepalen van de wijzigingen is rekening gehouden met het gebruik van de buslijnen op verschillende delen van de dag. Hierdoor wordt bezuinigd op die plekken, waar relatief gezien de minste reizigers zijn en dus ook weinig reizigers getroffen worden. Er is ook geprobeerd om zoveel mogelijk het openbaar vervoer op werkdagen overdag in stand te houden.
We zijn ons ervan bewust dat vermindering van het OV-aanbod extra ingrijpt op plekken waar het aanbod al beperkter is. Daarbij zijn er ook verschillen tussen de verschillende concessies, door het verschil in structuur en het grotere aantal kleine kernen in de concessies West- en Oost-Brabant zijn de aanpassingen in deze concessies voor reizigers ingrijpender dan in de concessie Zuidoost-Brabant.
We ondersteunen gemeenten om waar mogelijk en nodig nieuwe initiatieven van gedeelde mobiliteit te stimuleren of op te zetten, aanvullend aan het vangnet dat er in de vorm van Regiotaxi en Deeltaxi al is.

7. *Zijn er mogelijkheden dat de busritten die straks geschrapt worden in de toekomst weer terugkeren?*

Ja, die mogelijkheden zijn er. De besparingen zijn tijdelijk en hangen samen met de lagere reizigersaantallen. Het is afhankelijk van de reizigersontwikkelingen waar we weer meer dienstregelingsuren gaan rijden. De komende jaren willen provincie en vervoerders het aantal in te zetten dienstregelingsuren zo snel mogelijk weer naar het oude niveau brengen. We verwachten echter een verandering van het mobiliteitsgedrag en het OV-gebruik, waarmee we met de transitieplannen zo goed mogelijk willen inspelen. Het is daarmee zeker niet vanzelfsprekend dat OV dat nu verdwijnt weer terug zal komen, dit is afhankelijk van de ontwikkeling van de vraag.

8. *Wat zijn de alternatieven voor de reizigers die nu of in het verleden gebruik maakten van de wegvallende busritten?*

In de concessies Oost- en West-Brabant is overal Deeltaxi of Regiotaxi beschikbaar. Op plekken waar de besparingen de meeste impact hebben en de besparingen ervoor zorgen dat er voor de reizigers overdag geen goed alternatief aanwezig is, zijn we met gemeenten in gesprek over mogelijke aanvullende alternatieven.

9. *Wat kunnen gemeenten doen om mee te werken aan goede mobiliteitsvoorzieningen in hun gemeenten?*

Gemeenten zijn vaak veel beter op de hoogte van de reiswensen van hun inwoners en kennen het (sociale) netwerk in hun gemeente. Dit is essentieel bij het opzetten van een alternatief op het gebied van gedeelde mobiliteit en het betrekken van de burgers hierbij. De provincie ondersteunt gemeenten hier graag bij. Met enkele gemeenten zijn we nu al in gesprek om hen hierbij te helpen.
Gemeenten die hier zelf mee aan de slag willen, kunnen hiervoor informatie en hulpmiddelen vinden via https://publicaties.brabant.nl/gedeelde-mobiliteit/inhoudsopgave/

10. *Is het wel mogelijk deze alternatieven in een half jaar van de grond te trekken?*

De periode hiervoor is inderdaad kort, maar vanuit de provincie willen we gemeenten ondersteunen om hier snel slagen in te maken. Hierbij kijken we ook zoveel mogelijk naar al bestaande initiatieven, zoals de Regiotaxi, Deeltaxi of eventueel uitbreiding van een bestaand vrijwilligersinitiatief.

11. *Zorgt het wegvallen van busritten niet voor een groter beroep op de Regiotaxi en de WMO, waardoor de gemeenten hogere kosten krijgen?*

We houden er rekening mee dat het aantal reizigers met de Deeltaxi en Regiotaxi zonder WMO-indicatie op enkele locaties zal toenemen. Deze ritten zijn voor rekening van de provincie. Slechts een zeer beperkt deel van de reizigers in het openbaar vervoer heeft een mobiliteitsbeperking en reist ondanks de WMO-indicatie met het OV . De kans dat dan ook net voor die reizigers de buslijn vervalt en er geen OV-alternatief is, is zeer klein. Er vervallen immers vooral ritten op plekken en momenten met een zeer klein aantal reizigers. Het aantal reizigers dat op grond van de aanpassingen een extra beroep zal doen op het WMO-vervoer zal dan ook minimaal zijn.

12. *Op welke manier kunnen gemeenten/ raadsleden informatie krijgen over de specifieke situatie in de eigen gemeente?*

Arriva en Hermes sturen hun plannen voor 2022 eind juni naar de gemeenten ter advisering naar de gemeenten en het ROB. In deze plannen staan de plannen uitgewerkt. Gemeenten kunnen deze informatie indien gewenst gebruiken om hun raadsleden over de plannen te informeren.