

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersonen

Dhr. L. Warmerdam

Dhr. K. de Bruijn

BEL/MOB

Lody.warmerdam@noord-holland.nl

Kaz.de.bruijn@noord-holland.nl

1 | 4

**Betreft: Verzamelbrief stand van zaken en ontwikkelingen
Openbaar Vervoer Noord-Holland**

Verzenddatum

25 MEI 2022

Kenmerk

1776809/1776831

Geachte leden,

Hierbij informeren wij u over diverse ontwikkelingen in het openbaar vervoer (OV) in Noord-Holland. Tot 2040 komen er 250.000 woningen en 200.000 banen bij in Noord-Holland. De bevolking groeit en dat betekent dat er iedere dag meer mensen op weg zijn naar hun bestemming. De samenleving stelt steeds hogere eisen aan gezondheid en leefbaarheid en we hebben met zijn allen afgesproken dat de CO₂-uitstoot door verkeer in 2030 substantieel is afgenomen. Om de leefbaarheid te verbeteren, de afgesproken klimaatdoelen te halen en te voorkomen dat we straks allemaal stil staan zet de provincie zich in voor voldoende en betrouwbaar openbaar vervoer.

Uw kenmerk

-

In deze brief worden de volgende punten behandeld: betaalbaarheid als uitgangspunt in het 'Perspectief Mobiliteit' (1674057/1674139), ontwikkelingen als Zero Emissie busvervoer, personele problemen in het OV, het Nieuwe OV Betalen en de verantwoording Onderzoeksagenda vervolg Regionaal OV Toekomstbeeld. Over de Beschikbaarheidsvergoeding OV (BVOV) bent u separaat geïnformeerd (1840636/1840649).

Betaalbaarheid van het OV

Naar aanleiding van de behandeling van het Perspectief Mobiliteit is door Provinciale Staten een motie aangenomen om betaalbaarheid als uitgangspunt op te nemen in het Perspectief Mobiliteit (M169-2021 'Betaalbaarheid OV: Betaalbaarheid OV voor de gebruikers'). In onderstaande alinea's wordt toegelicht hoe wij hier mee om willen gaan.

In het door Provinciale Staten vastgestelde Perspectief Mobiliteit staat betaalbaarheid van het OV als volgt beschreven:

"Als opdrachtgever en tariefbevoegd gezag bepaalt de provincie bij de aanbesteding van de busconcessies welke tarieven de uitvoerend vervoerders mogen vragen en welke bijdrage zij van ons ontvangen per

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

gereden dienstregelinguur (DRU)¹. Binnen deze contouren probeert de provincie zoveel en zo goed mogelijk openbaar vervoer per regio af te spreken met de vervoerder. Op deze wijze stuurt de provincie op betaalbaar regionaal OV voor zowel overheid als reiziger”.

Betaalbaarheid voor de reiziger is daarmee een uitgangspunt in het Perspectief Mobiliteit. Desalniettemin zijn de reiskosten voor een deel van de inwoners een financiële drempel om met het OV te kunnen reizen. Omdat het binnen de financiële kaders van de OV-concessies niet mogelijk is om tarieven generiek te verlagen, is het alleen mogelijk om naar maatwerk te zoeken. Een van de instrumenten die hiervoor kan worden ingezet is doelgroepenbeleid. Dit is een mogelijkheid die wij onderzoeken.

Doelgroepsgericht beleid betaalbaarheid OV

De reizigersopbrengsten en de provinciale bijdrage vormen samen de inkomsten van een vervoerder, waarbij de vervoerder voor wat betreft de reizigersopbrengsten opbrengstverantwoordelijk is. Betaalbaarheid is voor de provincie aan belangrijk onderwerp. Op basis van het Landelijk Tarieven Kader kunnen bepaalde doelgroepen leeftijds-korting krijgen. Ook zijn er speciale kaartsoorten voor visueel gehandicapten en voor begeleiders van mensen met een beperking. De vervoerder biedt zelf kortingsproducten aan voor doelgroepen als gezinnen, jongeren of reizigers van 65 jaar en ouder. Kortingsproducten of compensatie voor doelgroepen zijn doelgerichte methoden om betaalbaarheid van het OV voor specifieke groepen te bevorderen, zonder generieke maatregelen toe te passen. Generieke maatregelen zijn bijvoorbeeld algemene kortingen die worden toegepast op elke reiziger – ongeacht persoonlijke kenmerken of sociaaleconomische status. Dit soort maatregelen zijn kostenintensief en komen ook groepen ten goede die dit niet nodig hebben.

Samenwerking gemeenten en Vervoerregio noodzakelijk

Idealiter worden doelgroeps-kortingen ingevoerd voor minima (inwoners met een laag inkomen), maar provincie en vervoerders mogen dit soort persoonsgegevens niet registreren op basis van de AVG (de vraag is of armoedebelief via het OV gevoerd kan worden). Alleen gemeenten zijn hiervoor bevoegd en de aangewezen partij om minima-kortingen in te voeren. Wij werken graag met gemeenten samen om te onderzoeken hoe een doelgroepgerichte korting kan worden ingevoerd en hoe de provincie Noord-Holland hen daarbij kan ondersteunen.

Over het onderwerp vervoerarmoede blijven we ook in gesprek met de Vervoerregio Amsterdam. Tevens is het wenselijk om mogelijke maatregelen in samenwerking met de Vervoerregio te ontwikkelen en uit te voeren, omdat een groot deel van de inwoners van Noord-Holland ook binnen OV-concessies reist waar de Vervoerregio opdrachtgever van is.

Financiële consequenties doelgroepen-korting

Instrumenten zoals doelgroepen-korting kosten maatschappelijk geld. Het betreft immers een daling van de reizigersopbrengsten en die zal gecompenseerd moeten worden. Daarom is maatwerk belangrijk om

¹ DRU: elk uur (periode van “opgeteld” 60 minuten) dat de verschillende door vervoerders ingezette bus- en autovoertuigen in de dienstregeling rijden. De subsidiebijdrage vanuit de provincie Noord-Holland wordt per DRU berekend.

niet aan een te grote groep korting te geven. Een eventueel voorstel voor doelgroepenkorting zal dan ook consequenties hebben voor de financiële kaders van de OV-concessies.

Met deze inzet op doelgroepsgericht beleid in samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam stellen wij voor de motie M169-2021 'Betaalbaarheid OV: Betaalbaarheid OV voor de gebruikers' als afgedaan te beschouwen.

Personele problemen in het openbaar vervoer

Transdev/Connexxion heeft de provincie geïnformeerd dat ook zij last hebben van de krapte op de arbeidsmarkt. Door een hoge uitstroom van chauffeurs (vanwege pensionering), de krappe arbeidsmarkt en ziekteverzuim (vanwege thuisisolaties door corona) bestaat helaas de kans dat er in de zomerperiode onvoldoende chauffeurs beschikbaar zijn om de volledige dienstregeling te rijden.

Transdev/Connexxion heeft inmiddels extra campagnes opgestart om nieuw personeel te werven en daarnaast wordt er extra personeel ingehuurd bij touringcarbedrijven. De vraag is echter of dit voldoende is om in de zomerperiode (wanneer er ook vakantieverlof verstrekt moet worden) de volledige dienstregeling te kunnen uitvoeren.

Transdev/Connexxion werkt op dit moment aan een noodplan mocht dit onverhoopt niet het geval zijn. Reizigers zullen hierover tijdig geïnformeerd worden door de vervoerder. Dit noodplan zal vóór uitvoering door de provincie worden getoetst.

Instroom elektrische bussen Gooi en Vechtstreek

In de concessie Gooi en Vechtstreek is verduurzaming van de busvloot onderdeel van de aanbidding van Transdev. Vanaf april 2022 rijden de eerste elektrische bussen in de regio. Ook is inmiddels nagenoeg alle laadinfrastructuur in bedrijf gesteld. De afspraak is dat per 10 juli 2022 alle dieselbussen in Gooi en Vechtstreek vervangen zouden worden door elektrische bussen. Door het wereldwijde tekort aan chips en leveringsproblemen als gevolg van de oorlog in Oekraïne wordt deze datum niet gehaald. De huidige planning is dat de laatste elektrische bus eind 2022 wordt geleverd. Vanaf dat moment is de concessie Gooi en Vechtstreek de eerste volledige Zero Emissie concessie in Nederland.

EMV betalen/Nieuwe OV betalen

In december 2021 is Transdev in de concessie Gooi en Vechtstreek gestart met het nieuwe OV/EMV betalen (Europay/Mastercard/Visa). Het reizen/betalen met de bankpas zal in 2024 de OV chipkaart gaan vervangen. In het tweede kwartaal van 2022 zal het nieuwe OV betalen geïntroduceerd worden in de concessie Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord. De verwachting is dat in het derde kwartaal 2022 het nieuwe OV betalen landelijk uitgerold zal worden. Met het nieuwe OV betalen is een OV chipkaart niet meer nodig. Het nieuwe betalen via bankpas, telefoon, horloge etc. zal naar verwachting resulteren in groei van het aantal OV reizigers. Overigens is het in de toekomst mogelijk om te reizen op een barcode (bijvoorbeeld in combinatie met een evenement) of een anonieme reiskaart.

Het nieuwe OV betalen wordt in eerste instantie geïntroduceerd naast de huidige OV chipkaart. Vooral nog kan met de nieuwe betaalwijze alleen worden gereisd op vol tarief (regulier OV chipkaart tarief voor volwassenen) en niet op abonnement of met kortingsproduct. De komende tijd zal een nieuw tarievenhuis opgesteld worden voor het nieuwe OV betalen. Hierover communiceert de vervoerder naar de reiziger en zullen wij u begin volgend jaar nader informeren.

Verantwoording Onderzoeksagenda Regionaal OV Toekomstbeeld

Eind 2019 is door de provincies Noord-Holland en Flevoland en de Vervoerregio Amsterdam het Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 (ROVT) vastgesteld (1299760/1308784). In 2020 zijn deze partijen tot een gezamenlijk plan van aanpak gekomen. Dit plan heeft als doel om in 2040 een voorkeursnetwerk met de daarbij horende ambities te realiseren in Noord-Holland en Flevoland. Hoogwaardige OV-verbindingen (HOV) voor onder andere bus, tram en metro vormen de basis van dit netwerk.

Onderzoeksagenda en jaarlijkse voortgangsrapportage

Omdat niet alle ambities tegelijkertijd kunnen worden opgepakt, is er een volgorde bepaald. Zo is voor de provincie Noord-Holland de 'Onderzoeksagenda provincie Noord-Holland Vervolg uitwerking Regionaal OV Toekomstbeeld 2040' opgesteld en in maart 2021 vastgesteld door Provinciale Staten (kenmerk 1547008/1547111).

Hiermee is besloten dat onderzoeken naar de regionale HOV-ambities tot en met 2023 plaatsvinden en zijn financiële middelen voor proces en onderzoek beschikbaar gemaakt. Bijgaand treft u de jaarlijkse voortgangsrapportage aan. Hierin worden Provinciale Staten geïnformeerd over de voortgang van de in 2021 opgepakte ambities en de benodigde vervolgstappen. In de voortgangsrapportage wordt gewezen op de gewijzigde situatie sinds het ROVT in 2019 is opgesteld en dat het belangrijk is voortschrijdend inzicht mee te nemen in vervolgstappen. Zoals de gevolgen van de coronacrisis en het werken binnen de kaders van het Perspectief Mobiliteit.

Tussentijdse voortgang studies besproken

Provinciale Staten zijn al eerder inhoudelijk geïnformeerd over een aantal projecten op de agenda. De probleemanalyse HOV ZaanIJ en Purmerend-Amsterdam (kenmerk 1566485/1566507) stonden in maart 2021 op de B-agenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid. Op 14 februari 2022 zijn de resultaten van fase 1 en 2 van de studie HOV Haarlem-Schiphol/Amsterdam 2040 op de B-agenda van de Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid besproken (kenmerk 1766926/1766930).

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,


provinciesecretaris

R.M. Bergkamp


voorzitter

C.J. Loggen

1 bijlage(n)

Voortgangsrapportage 1 - Onderzoeksagenda vervolg ROVT 2021-2023