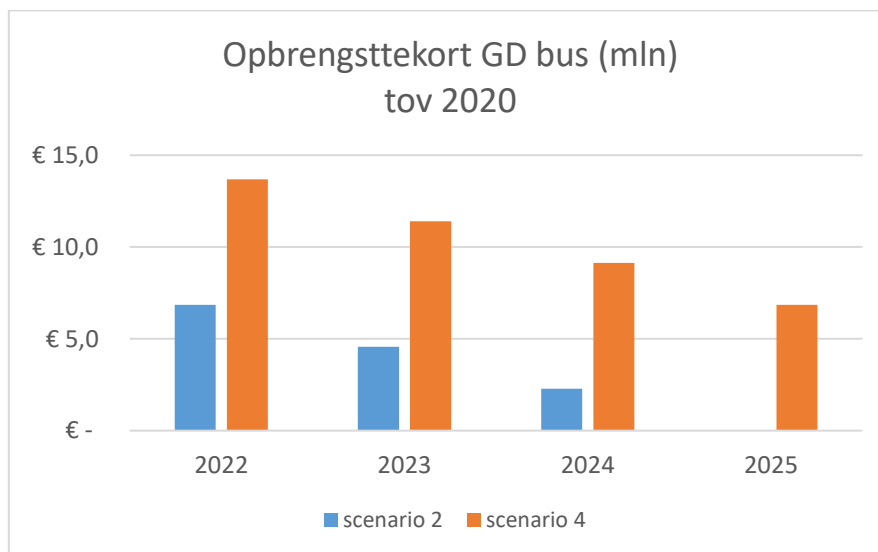


Memo

vergadering Aan provinciale staten Drenthe en Groningen, raad gemeente Groningen
vergaderdatum 9 feb 2021
betreft Aanpassingen aan de dienstregeling 2022 door Corona
van

Inleiding

Als gevolg van de coronacrisis is sprake van een sterk afgenomen en wisselende vervoervraag in het busvervoer in Groningen en Drenthe. Als gevolg hiervan hebben we moeten ingrijpen in de dienstregeling per 3 januari 2021, u bent als Raad en Staten in oktober 2020 hierover door het OV-bureau geïnformeerd. We verwachten op dit moment dat voor de periode na de zomer 2021 en voor het jaar 2022 verdere ingrepen onontkoombaar zijn. Naar het zich laat aanzien stopt de beschikbaarheidsvergoeding vanuit het Rijk aan de sector na september 2021, we moeten daarna weer volledig op onze eigen benen staan terwijl het vervoer en daarmee de opbrengsten nog niet terug op niveau is en misschien ook wel niet komen. Dit zorgt voor een (financiële) uitdaging die groot is, afhankelijk van het terugkomen van reizigers praten we in 2022 over een opgave van 7-14 miljoen euro voor het busvervoer in heel Groningen en Drenthe. Deze opgave wordt in de jaren na 2022 kleiner, omdat reizigers dan meer terug zijn gekomen.



NB. Scenario 2 en 4 zijn afkomstig uit een landelijk door de OV-sector opgestelde analyse mede obv cijfers van KIM, CBS, etc. Scenario 4 wordt op dit moment als meest realistische gezien, scenario 2 is een optimistisch scenario. In bovenstaande tabel zijn deze scenario's financieel vertaald naar GD.

De financiële uitdaging van 7-14 miljoen voor 2022 en het meerjarig perspectief is 4 februari 2021 besproken in het Dagelijks Bestuur van het OV-bureau. Hierbij is ook besproken aan welke knoppen we kunnen draaien om het busvervoer in 2022 op een financieel verantwoorde wijze te kunnen blijven bieden. Ter vergadering is geconstateerd dat scenario 4 voor wat betreft 2022 het meest realistische scenario is, en daarmee de financiële opgave groot. Hierbij heeft het DB voorlopige richtingen gekozen om de financiële uitdaging aan te gaan.

Het OV-bureau voorziet dat het niet mogelijk is om het zwaarste scenario 4 met een sluitende begroting 2022 in te voeren in een voorstel voor de dienstregeling en tarieven 2022 zonder additionele middelen. In 2022 zijn in het zwaarste scenario 4 zodanige ingrepen nodig voor een sluitende begroting 2022 dat we de ontsluiting van het platteland en de bereikbaarheid van de steden mogelijk niet kunnen garanderen. We stellen daarom voor om 18 maart aanstaande een online bijeenkomst te organiseren waarbij we nader inzicht kunnen geven in de aard van de maatregelen, zodat Raad en Staten voorafgaand aan het voorleggen van de voorstellen voor de dienstregeling 2022 (in april 2021) en het vaststellen daarvan (in juni 2021) mede richting kunnen geven aan de aard van de maatregelen en het dekken van de financiële opgave.

Middels voorliggende brief willen we u als Raad en Staten meenemen in de te maken afweging. Dit doen we door

1. Een beschrijving te geven van wat we gezien hebben sinds de start van de coronacrisis qua *vervoer* (wat heeft er gereden), *reizigersontwikkeling* en de *financiële effecten*.
2. Een beschrijving te geven van de uitdaging voor 2022 en verder (en voor de tweede helft van 2021).

Een beschrijving van de 'knoppen' te geven waaraan we kunnen draaien en de richting van denken vanuit het Dagelijks Bestuur van het OV-bureau. De keuze in knoppen vormt de basis voor het 'regionale transitieplan', dat aangeeft hoe we uit de coronacrisis komen.

1. Vervoer, reizigersontwikkeling en financiën sinds de coronacrisis

Vervoeraanbod: wat rijdt er?

Sinds het begin van de coronacrisis is de vervoervraag ingestort (in 2020 gemiddeld 50% minder reizigers, in 2021 tijdens de lockdown die nog steeds geldt ca 70% minder reizigers). Het Rijk heeft het openbaar vervoer aangewezen als vitale sector: OV moet blijven rijden ook als er weinig reizigers zijn. Daarom heeft het Rijk voor 2020 en de eerste negen maanden van 2021 een vorm van compensatie geboden voor het toch blijven aanbieden van openbaar vervoer ondanks via de zogeheten beschikbaarheidsvergoeding (BVOV) die de opbrengsten aanvult tot het niveau van 95% van de productiekosten van Qbuzz. De vervoerder maakt conform de landelijke BVOV-afspraken in 2020 een verlies (5%) en krijgt voor 2021 een nul-rendement gegarandeerd, oftewel maakt geen verlies in 2021. Dit tekort van 5% moet in 2021 zolang de BVOV loopt gedragen worden door het OV-bureau.

Corona heeft in het afgelopen jaar voor grote en snelle aanpassingen van het voorzieningenniveau gezorgd. Bij deze aanpassingen zijn de kaders van de omgevingsvisies Drenthe en Groningen steeds gerespecteerd. Onderstaand is kortweg beschreven wat de aanpassing heeft ingehouden:

- Eerste lockdown april/mei 2020 (scholen ook dicht): 'zaterdag-plus' dienstregeling (55% van normaal): alle basislijnen en HOV-lijnen werden gewoon geboden, maar minder frequent, aparte scholierenlijnen reden niet omdat de scholen dicht waren, een aantal aanvullende lijnen en versterkingen ook niet.
- Juni 2020: vanaf 2 juni werd de 'volle' (bijna 100%) dienstregeling weer gereden, nadat duidelijk werd dat het Rijk een beschikbaarheidsvergoeding beschikbaar stelde en daarvoor een volledige dienstregeling als voorwaarde stelde.
- Zomervakantie 2020: de 'reguliere' zomervakantiedienstregeling werd gereden (65-70% van de reguliere dienstregeling buiten de vakanties).
- September 2020: volle dienstregeling met kleine beperking op versterking en aanpassing van frequenties (ca 97% van wat er normaal zou rijden), en spitsafvlakking ten gunste van dal ('van kameel naar paard').
- Januari 2021: ca 95% van wat er aan productie zou rijden, met in het vervoernetwerk een aantal netwerkontwikkelingen die los van corona ook doorgevoerd zouden zijn (zoals in Groningen Zuid en Selwerd en in Emmen). Er is voor gekozen om tijdens de lockdown tot 8 februari toch de geplande dienstregeling te rijden om daarmee de kwaliteit van het OV overeind te houden en het voor examenleerlingen, praktijkonderwijs en vitale beroepen mogelijk te blijven maken om met het OV te reizen. Wel is de versterking afgeschaald naar nagenoeg nul en rijdt een lijn als Q-link 15 tussen HS en Zernike niet.
- Vanaf 8 februari 2021 tot einde lockdown: vanwege de verlengde lockdown en de avondklok is het vervoer nog verder afgenomen, naar ongeveer 30% van normaal. Naar aanleiding hiervan is de vakantiedienstregeling van de voorjaarsvakantie naar voren getrokken en al ingegaan per 8 februari. Deze dienstregeling is in overleg met scholen aangevuld met ritten die voor scholieren nodig zijn (deze rijden normaal niet in de vakantiedienstregeling). Hiermee wordt ongeveer 85% van normaal voor Corona gereden.

De taakstelling vanuit de BVOV2021 van 5% van de kosten in 2021 is ingevuld door productiekosten te besparen (minder rijden en/of andere kostenbesparingen). Er is op dat moment niet voor gekozen om een extra bijdrage te vragen vanuit de provincies en de gemeente. Met de aanpassingen in de dienstregeling per 3 januari kon het vervoer grotendeels behouden blijven en afgestemd worden op de vraag. U bent als Raad en Staten in oktober 2020 door het OV-bureau geïnformeerd in een onlinebijeenkomst over de aard van deze maatregelen.

De dienstregeling vanaf 3 januari 2021 – en die in principe geldt zolang de BVOV van het Rijk loopt, behalve in uitzonderlijke situaties zoals de aanpassingen per 8 februari ten gevolge van de lockdown) biedt nog steeds een goed voorzieningenniveau met het volgende beeld:

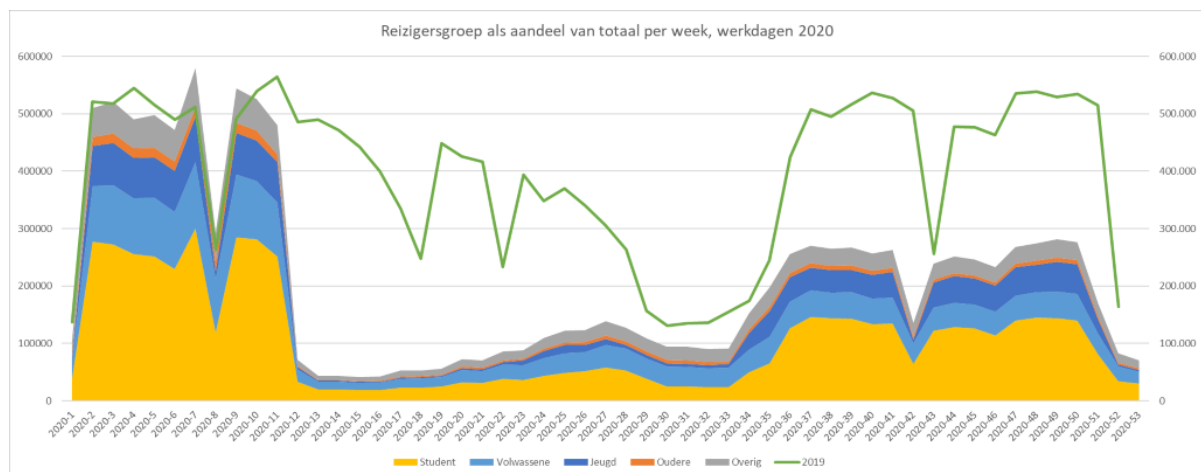
- Besparing in de dienstregeling: 5%. De reguliere dienstregeling kent een afname van ongeveer 5% ten opzichte van de situatie voor Corona. Dit is met name ingevuld door op sterke verbindingen iets minder te rijden. Deze maatregelen in de dienstregeling waren verantwoord vanwege de sterk afgenomen vraag.
- Besparing door het niet rijden van versterkingen: 2%. Waar minder vervoer aan de orde is, hoeven ook geen versterkingen te rijden (zoals nu tijdens de lockdown bijvoorbeeld het geval is).
- Besparing door het niet rijden van het flexibele pluspakket: 3%. Naar aanleiding van de Coronacrisis is een aantal lijnen en ritten voor een specifieke doelgroep (veelal scholen) flexibeler gemaakt. Het gaat bijvoorbeeld om lijn 15 naar Zernike. Met de lockdown rijden deze lijnen niet.

Reizigersontwikkeling 2020 als gevolg van corona

Als gevolg van de coronacrisis is het gebruik van het openbaar vervoer afgelopen jaar flink afgenomen. Daarnaast fluctueerde het gebruik sterk over het jaar. In dit stuk wordt een beschouwing hiervan gegeven voor de verschillende doelgroepen.

Hoewel de ov-chipkaartdata volledig geanonimiseerd is, kan op basis van de geregistreerde reisproducten wel afgeleid worden in welke leeftijdscategorie reizigers vallen. Voor alle onderstaande informatie geldt de volgende legenda:

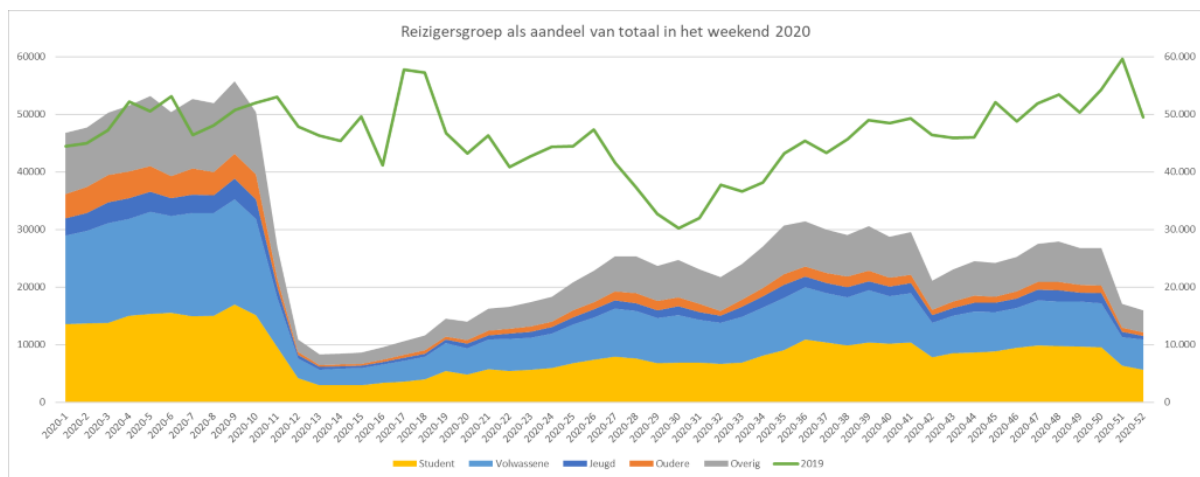
- Jeugd: Reizigers onder de 18 jaar. Dit zijn voornamelijk scholieren.
- Student: Reizigers die gebruik maken van het studentenreisproduct. De leeftijd van deze reizigers ligt tussen de 16 en ±30 jaar.
- Volwassene: Reizigers tussen 18 en 65 jaar oud.
- Oudere: Reizigers ouder dan 65 jaar oud.
- Overig: Alle reizigers die niet in een van de bovenstaande groepen geplaatst kan worden. Dit zijn bijvoorbeeld reizigers met een anonieme ov-chipkaart.



Het reismotief van de reizigers is niet goed te herleiden uit de gebruikte reisproducten. Hoewel van de groep 'Jeugd' aangenomen kan worden dat deze voor het grootste deel met de bus reizen om op school te komen, kan voor de groep 'Volwassene' niet gezegd worden of dit forenzen of recreatieve reizigers zijn. In de bovenstaande grafiek is de ontwikkeling van de reizigersgroepen over het jaar 2020 op werkdagen weergegeven. Er is goed te zien dat corona een enorme impact heeft gehad op de reizigersaantallen in de bus. Enkele opvallende punten:

- In week 8 en 42 is een grote daling te zien: dit zijn de voorjaarsvakantie en de herfstvakantie.

- Eind week 11 ging de lockdown in. Bij alle doelgroepen nam het gebruik van de bus sterk af tot ongeveer 10-15%. Gedurende het hele jaar bleef de groep Student de grootste groep reizigers.
- Tijdens de eerste lockdown was onder de groep Volwassene relatief gezien de minst grote afname. Deze groep is enige tijd bijna de grootste groep reizigers, dit zijn met name werkenden in vitale beroepen.
- Vanaf week 16 tot aan week 27 steeg het aantal reizigers geleidelijk weer naar 50% van normaal. Daarna is er weer een daling als gevolg van de zomervakantie. Relatief is er in de zomer met 60-70% van normaal best nog redelijk vervoer geweest. Verklaringen zijn het grote aantal mensen dat in het noorden op vakantie ging en de terugloop in besmettingen.
- Na de zomer is het vervoer ongeveer 50 % van het aantal reizigers van voor corona. Hoewel de basis- en middelbare scholen volledig open zijn, is er toch nog een aanzienlijke afname van het aantal reizigers in de groep Jeugd.
- Half oktober worden nieuwe beperkingen gesteld, zoals de sluiting van de horeca. Deze hebben zo goed als geen invloed gehad op het ov-gebruik.
- In week 51 begint de tweede lockdown. Hoewel de restricties strenger zijn dan in de eerste lockdown, neemt het aantal reizigers minder hard af dan tijdens de eerste lockdown.



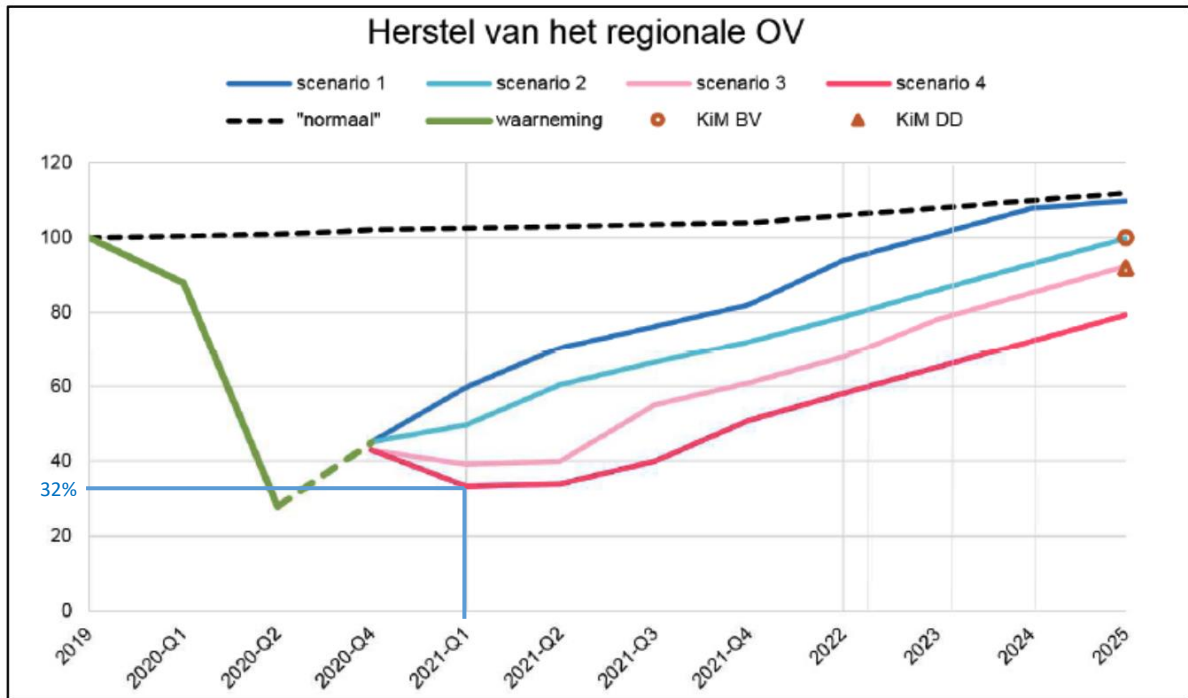
Bovenstaande grafiek toont op dezelfde manier informatie als de eerste grafiek, maar dan voor het weekend. De ontwikkeling van het aantal reizigers verloopt ongeveer hetzelfde als op werkdagen, maar met enkele verschillen in de verdeling per doelgroep.

- Het grootste verschil in het weekend ten opzichte van werkdagen, is dat de beperkingen die half oktober ingingen in het weekend wel effect hebben gehad op het aantal reizigers. Met name de groepen Student en Volwassene reizen sinds week 42 iets minder met de bus.
- Voor de coronacrisis waren de meeste reizigers in het weekend Volwassene, sinds de coronacrisis zijn dit studenten. Bij deze laatste groep is het ov-gebruik relatief gezien minder hard afgenomen.

De reizigersgroepen die het meest wegblijven uit de bus sinds de uitbraak van de coronacrisis zijn de Ouderen en de Volwassenen. Wat goed te zien is, is dat zodra de scholen weer opengingen, scholieren en studenten weer meer met de bus gingen reizen. Met name de groep Jeugd kwam weer snel terug. De groep zat vlak voor de tweede lockdown alweer op 73% t.o.v. 2019. Hoewel de groepen Oudere en Volwassene in mindere mate beïnvloed lijken worden door de lockdowns, gaat het herstel bij deze groepen wel aanzienlijk langzamer.

2 2021 tweede helft, 2022 en verder: Landelijk en regionaal transitieplan

De verwachting is dat de vervoervraag nog minimaal tot en met 2025 zal achterblijven bij de situatie van vóór corona. Hiervoor is onderstaande patroon van terugkeren van reizigers in het OV voor heel Nederland bepaald, waarbij door het Kennis Instituut Mobiliteit (KIM) is onderzocht dat ca. 10% van de reizigers niet terugkeert vanwege structurele gedragsverandering (door thuiswerken, onderwijs etc.).



De twee scenario's 2 en 4 zijn door de OV-sector hierbij als meest reëel aangenomen, waarbij we door de huidige lockdown, de te verwachten effecten van de Britse variant en het tempo van vaccinatie op dit moment ongeveer op de lijn van scenario 4 zitten (32% van de reizigersaantallen van normaal in het eerste kwartaal 2021).

Verwachting voor het eerste half jaar van 2021

Voor het eerste half jaar van 2021 geeft het Rijk een compensatie van gemiste opbrengsten tot 95% van het begrote kostenniveau 2020 van Qbuzz onder de voorwaarde dat:

- de decentrale overheid haar bijdrage voor het OV op het oorspronkelijk begrote peil houdt,
- de vervoerder geen rendement maakt (maar ook geen verlies),
- het resterende deel van de kosten wordt opgevangen binnen de concessie (door minder te rijden of door extra bijdrage van DO),
- de sector (DO's, vervoerders en Rijk) een transitieprogramma maken om op termijn (2022) de sector weer op eigen benen te laten staan.

Op basis van de beschikbaarheidsvergoeding zijn de opbrengsten voor het eerste half jaar 2021 voor het OV-bureau financieel geen risico; meer opbrengsten betekent alleen dat het Rijk minder beschikbaarheidsvergoeding hoeft te betalen.

Qbuzz heeft op voorcalculatiebasis inmiddels een opgave gedaan van het te verwachten kostenniveau 2021 Q1 en Q2 van 57,5 mln op basis van de dienstregeling zoals die per 3 januari 2021 is gaan rijden. Als beschikbaarheidsvergoeding (+ reizigersopbrengsten) verwachten we een gegarandeerd niveau van 56,4 mln, waarmee we als OV-bureau op basis van deze inschattingen een verlies zouden maken van 1,1 mln over de eerste helft van 2021.

Verwachting voor de tweede helft van 2021: BVOV alleen voor derde kwartaal

De toezegging van de staatssecretaris aan de sector en de Tweede Kamer is dat de BVOV voor de tweede helft van 2021 ook beschikbaar komt, maar dat deze mogelijk versoberd wordt. Op dit moment heeft de staatssecretaris aangegeven dat er alleen voor het derde kwartaal een BVOV beschikbaar komt en dat een beslissing over het vierde kwartaal 2021 aan het nieuwe kabinet is.

Mocht er voor het vierde kwartaal geen beschikbaarheidsvergoeding beschikbaar komen dan kan dit betekenen dat:

- de dienstregeling in de zomervakantie verder af moet worden geschaald en/of
- een aantal van de te ontwikkelen dienstregelingsmaatregelen voor 2022 naar voren worden getrokken (en bijvoorbeeld reeds in september in te laten gaan) om zo het verlies over 2021 te beperken en/of
- er een additioneel verlies wordt geleden over de laatste maanden van 2021.

Verwachting voor 2022

De verwachting is dat de vervoeraantallen en daarmee opbrengsten niet eerder dan 2025 op het niveau van 2019 zullen liggen. Hiermee ontstaat ook voor de jaren 2022-2024 een overgangperiode waarin ofwel het vervoeraanbod moet worden beperkt, ofwel een aanvullende vergoeding moet komen. Het Rijk heeft aangegeven dat er op dit moment geen grond is om na 2021 nog een vorm van beschikbaarheidsvergoeding te geven. Dit betekent dat we er op dit moment vanuit moeten gaan dat voor 2022 en verder de opgave binnen de concessie zelf ligt, en we ofwel verder zullen moeten afschalen in het voorzieningenniveau, ofwel vanuit de regio zelf er geld bij moeten leggen.

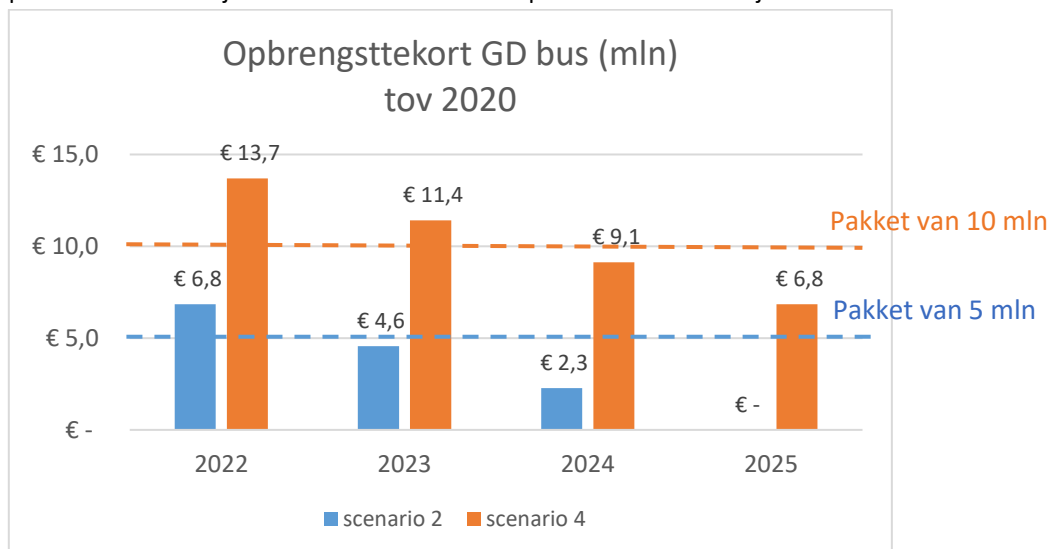
Opgave voor 2022

Het karakter van het OV in Groningen en Drenthe betekent dat de kostendekkingsgraad zich normaal gesproken rond de 50% beweegt. De productiekosten worden dus voor (iets minder dan de) helft gedekt uit reizigersopbrengsten, de andere helft komt uit provinciale middelen. Van de reizigersopbrengsten is een kleine helft studentenkaartopbrengsten (SOV); deze is in ieder geval voor 2022 nog gewoon op niveau, onafhankelijk van het daadwerkelijk reisgedrag van studenten. Dit betekent dat (grofweg) driekwart van de dekking voor 2022 'zeker' is.

Het risico in Groningen Drenthe op afgenomen reizigersopbrengsten heeft betrekking op de ruim 32 mln variabele reizigersopbrengsten (pre-corona), opbrengsten die mee-ademen met het gebruik.

	Afname reizigers (gem, 2022 tov pre Corona)	Afname opbrengsten 2022 (euro)	Pakket maatregelen van
Scenario 2	- 21%	6,8 mln	5 mln
Scenario 4	- 42%	13,7 mln	10 mln

Omdat de opgave in de jaren na 2022 kleiner wordt als er meer reizigers terugkeren in het OV volstaat een pakket van ca. 5 miljoen voor scenario 2 en een pakket van ca. 10 miljoen voor scenario 4.



3 Financiële uitdaging 2022: knoppen

Onderstaand volgt een waardenvrije beschrijving van knoppen waaraan gedraaid kan worden om de financiële uitdaging voor 2022 in te vullen. Op landelijk niveau worden in het Transitieprogramma voorstellen gedaan voor de vervoerplannen (de dienstregeling), materieel, personeel en terugbrengen van opbrengsten. Hoewel hier landelijk op een termijn na 2022 mogelijkheden liggen om de kosten te verlagen gaan we in dit memo met name in op de punten die regionaal beïnvloedbaar zijn en die zeker in 2022 geld opleveren. De mate waarin knoppen politiek wel of niet gewenst zijn kan in het DB worden bepaald, met medeneming van de reacties uit Raad en Staten.

HOOFDKNOP 1: DIENSTREGELING: voorzieningenniveau aanpassen

Als gevolg van de coronacrisis is zoals beschreven de vervoervraag sterk teruggelopen. De dienstregeling 2021 per 3 januari is al aangepast aan deze terugloop, en dit kon relatief beperkt blijven omdat het Rijk via de BVOV een deel van de kosten afdekt. Nog verder afschalen van de dienstregeling kan, maar het risico wordt steeds groter dat keuzereizigers definitief het OV de rug toekeren en dat de ontsluiting van het platteland onder druk komt te staan. Met de dienstregeling die 3 januari 2021 is ingegaan hebben we al ongeveer 4 mln op jaarbasis bespaard, nog verdergaande maatregelen nemen in het voorzieningenniveau gaat meer pijn doen voor de reizigers.

Het DB OV-bureau heeft gevraagd om voor eind 2021 en voor 2022 een tweetal maatregelpakketten voor te bereiden, van 5 mln besparing in de dienstregeling en van 10 mln in de dienstregeling op jaarbasis.

HOOFDKNOP 2: TARIEFKNOP: tarief voor reizigers verhogen

Om de teruggelopen opbrengsten te compenseren kan het tarief extra verhoogd worden. De afgelopen jaren is het tarief slechts zeer beperkt gestegen, er is alleen gecorrigeerd voor inflatie. In verband met de uitzonderlijke situatie kan het tarief eenmalig extra verhoogd worden (bijv. met 10%) om het financiële gat voor 2022 te verkleinen.

Het DB OV-bureau heeft aangegeven niet aan de tariefknop te willen draaien, om op deze wijze niet de reizigers die het OV trouw zijn gebleven extra te laten betalen. Wel is het het overwegen waard om juist via tariefacties nieuwe reizigers te verleiden het OV te gebruiken.

HOOFDKNOP 3: REGIONAAL GELD: regionale middelen bijpassen

In plaats van bezuinigen op dienstregeling kan er vanuit regionale middelen worden bijgepast om de dip in opbrengsten te compenseren. Staten en Raad kunnen bijvoorbeeld additionele financiële middelen ter beschikking stellen om te voorkomen dat er (te veel) moet worden gesneden in het voorzieningenniveau.

Het DB OV-bureau heeft aangegeven de verschillende knoppen voor het draaien aan de dienstregelingsknop in samenhang met de financiële opgave aan de Staten en Raad te willen voorleggen.

DIENSTREGELINGSKNOP uitgewerkt:

Kader: omgevingsvisies

Zowel voor de aanpassingen aan dienstregeling in het kader van de coronacrisis als het generieke jaarlijkse dienstregelingsproces zijn de kaders vanuit de omgevingsvisies van de provincies Drenthe en Groningen leidend. De trein is drager in dit OV-netwerk, daarnaast rijden Q-link en Qliner en het basisnet altijd. De Q-link en Qliner lijnen zijn voor twintig jaar gegarandeerd op route en halteniveau, de basislijnen voor tien jaar op verbindingsniveau. Aanvullende lijnen kennen geen garantie, maar ademen mee met de vraag. De gegarandeerde minimale frequenties voor Qliner en Q-link is 2 keer per uur op werkdagen 7-19h, 1 keer per uur daarbuiten) en het basisnet (minimaal 1 keer per uur). Dit vormt samen met het netwerk van hubs en

de hubtaxi voor het vraagafhankelijk vervoer van en naar de hubs de basis voor het OV-netwerk. In de praktijk is een minimale frequentie van 4x per uur op HOV-lijnen niet alleen de ambitie maar ook haalbaar in verband met de vervoervraag, op een aantal lijnen tot 6 tot 12 keer per uur. Ook een aantal basislijnen rijdt overdag 2 keer per uur.

We onderkennen een aantal dienstregelingsknoppen bij het aanpassen van het aanbod aan de vraag. In alle gevallen worden de kaders van de omgevingsvisie gerespecteerd, behalve bij het aanpassen van de vaste bediening op het basisnet. Dat de kaders van de omgevingsvisies worden gerespecteerd betekent overigens niet dat de maatregelen 'pijnloos' zullen zijn.

De volgende dienstregelingsknoppen zijn te onderscheiden:

- **DIENSTREGELINGSKNOP 1: frequentie op Qliner en Q-link lijnen:** conform de omgevingsvisie 'rijdt altijd' is het mogelijk om de frequentie aan te passen aan de vraag, met als minimum 4 keer per uur op werkdagen overdag in de spits en 2 keer per uur daarbuiten (dagdal, avonden en zaterdag, zondag).
Toelichting: Deze lijnen worden door alle doelgroepen gebruikt en kennen een gebruik dat nog steeds voldoende is om de genoemde minimumfrequenties te kunnen blijven bieden. Hiermee blijft het een aantrekkelijk product dat ook keuzereizigers kan verleiden. De minimale frequentie die gegarandeerd is in de omgevingsvisie is 2 keer per uur op werkdagen overdag en 1x per uur daarbuiten, maar dit is op veel Qliner en Q-link verbindingen onvoldoende om alle reizigers mee te krijgen en nog een aantrekkelijk product te bieden. Specifiek voor Q-link geldt dat Q-link 15 in Groningen naar Zernike vrijwel alleen voor studenten rijdt, deze kan dus wel mee-ademen met de vraag of stoppen met rijden als de universiteit en de Hanze sluiten (zoals momenteel het geval is).

Het DB OV-bureau heeft aangegeven dat het aanpassen van de frequentie op Qliner en Q-link lijnen bespreekbaar is, zolang het een voldoende aantrekkelijk product blijft.

- **DIENSTREGELINGSKNOP 2a: frequentie op basislijnen:** conform omgevingsvisie 'rijdt altijd minimaal 1 keer per uur, van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat' is het mogelijk om op een aantal basislijnen de frequentie te verlagen naar 1 of 2 keer per uur.
Toelichting: Een aantal basislijnen rijdt in de spitsen en overdag 2 tot zelfs 4 keer per uur in de spits. Hier laten we de frequentie van 2 keer per uur op werkdagen overdag intact. Voor de avond en in het weekend zou hier nog verder afgeschaald kunnen worden naar 1 keer per uur, met name omdat de scholieren eigenlijk alleen op werkdagen overdag reizen.

Het DB OV-bureau heeft aangegeven dat het aanpassen van de frequentie op basislijnen naar minder dan 2 keer per uur ongewenst is, omdat daarmee de aantrekkelijkheid van het OV te zeer onder druk komt te staan.

- **DIENSTREGELINGSKNOP 2b: bedieningsperiode op basislijnen:** conform omgevingsvisie 'rijdt van 7-24h': in een aantal gevallen is dit echt een fors overaanbod, met name in de avond en in het weekend. Het is gezien de vervoervraag goed mogelijk om de bedieningsperiode te beperken en op die momenten minder of niet te rijden en de vervoervraag met de hubtaxi in te vullen. (*Draaien aan deze knop is in strijd met de omgevingsvisie*).
Toelichting: Niet alle lijnen van het basisnet worden even goed gebruikt in de randen van de dag. Met name in de (late) avond en in het weekend komt het voor dat er geen of slechts enkele reizigers in de bus zitten. Hubtaxi is het alternatief als reismogelijkheid. Alle basisverbindingen worden dan geboden, maar niet in altijd tot in de late avond en de vroege zondagmorgen met een vaste bus. Waar de huidige bedieningsperiode ruimer is dan het kader van de omgevingsvisie kan er aan de knop gedraaid worden zonder de omgevingsvisie geweld aan te doen, anders gaan we over de kaders van de omgevingsvisie heen. Voorbeelden waar het over kan gaan zijn lijn 27 Hoogeveen-Emmen (zondag eerste aankomst dan na 10 uur) en lijn 85 Oosterwolde-Groningen (niet meer rijden op zondag).

Het DB OV-bureau heeft aangegeven dat het aanpassen van de bedieningsperiode op basislijnen bespreekbaar is, maar dat de aanpassing van de 7-24 bediening (uit de omgevingsvisie) wel met de Staten (en raad) moet worden besproken.

- **DIENSTREGELINGSKNOP 3a: Beperken aanvullend net in bedieningsperiode of frequentie of opheffen**

De omgevingsvisies stellen geen specifieke eisen aan het aanvullend net. Het aanvullend net rijdt meestal alleen op werkdagen overdag. Het heeft een functie in het dichterbij huis ophalen van reizigers dan de grotere maaswijdte van het OV-net met HOV en basisnet. Een aantal van de aanvullende lijnen heeft een 8-18h bediening, terwijl de voornaamste doelgroep scholieren zijn. In zo'n geval is voorstelbaar deze lijn toe te spitsen op de schooltijden en daarbuiten niet te rijden. Een aantal aanvullende lijnen kent een dermate laag gebruik dat opheffen op bepaalde momenten of geheel in beeld is.

De meeste aanvullende streeklijnen rijden alleen in de spitsen op werkdagen of op werkdagen overdag en dan (meestal) 1 keer per uur.

Specifiek voor scholierenlijnen geldt dat deze rijden als de scholen open zijn en niet rijden als de scholen tijdens een (gedeeltelijke) lockdown sluiten.

In een aantal gevallen betekent deze knop wel het weer afschalen van verbinding die net in zijn gelegd, zoals bijvoorbeeld de rechtstreekse bus naar de Eemshaven of de doortrekking naar het ziekenhuis in Hoogeveen.

Het schrappen van een lijn uit het aanvullend net betekent in de praktijk vaak het schrappen van slechts een aantal ritten per dag (6-8 ritten), maar het ziet er op de lijnnetkaart 'leeg' uit.

Rationeel bezien kan de (beperkte) vervoervraag op veel aanvullende lijnen uitstekend met de hubtaxi ingevuld worden (deur-hub tegen OV-tarief, en vanaf daar verder met HOV-lijn of basislijn).

Lijnen waar het bijvoorbeeld over gaat zijn 36 Winsum-Oldehove, 37 Westerbork-Hoogeveen, 45 Spijk-Loppersum en 59 Gieten-Borger.

Het DB OV-bureau heeft aangegeven dat het aanpassen van het aanvullend net bespreekbaar is.

- **DIENSTREGELINGSKNOP 3b: Beperken frequentie of bedieningsperiode op stadslijnen:** de stadslijnen in Emmen, Assen en Groningen rijden minimaal 2 keer per uur op werkdagen overdag.

Stadslijnen kunnen mee-ademen met de vraag, zeker wanneer er een alternatief is met streeklijnen die ook door de wijk rijden. Nu rijdt een aantal stadslijnen 4 keer per uur overdag of twee keer per uur in de avond. Dit zou teruggebracht kunnen worden tot 2 keer per uur overdag en 1 keer per uur daarbuiten waar dat verantwoord is vanuit het gebruik, bijvoorbeeld waar scholieren geen of weinig gebruik maken van stadslijnen. (bijv. lijn 1/2 Emmen, lijn 1 Assen en lijn 8 Groningen).

Het DB OV-bureau heeft aangegeven dat het beperken van de frequentie en de bedieningsperiode op stadslijnen bespreekbaar is.

- **DIENSTREGELINGSKNOP 3c: Schrappen of afschalen van parallelle verbindingen/tangenten**

In de afgelopen jaren is een aantal parallelle verbindingen geïntroduceerd op het basisaanbod van trein en bus, met name op vervoerrelaties waar de vraag groot genoeg is om te differentiëren. In een aantal gevallen is de bediening om andere (trein)lijnen te ontlasten. Het kan een overweging zijn om deze lijnen (deels) te schrappen, omdat er altijd een alternatief is om te reizen, al duurt dat soms langer. Te denken valt aan de tangenten naar Zernike (P+R Hoogkerk-Zernike, Europapark-Kardinge, Stadskanaal-Zernike en Assen-Zernike) en de lijnen die parallel rijden aan de trein (bijv. 171 Veendam-Groningen, Hoogezand-Groningen)

Het DB OV-bureau heeft aangegeven dat het schrappen of afschalen van parallelle verbindingen een goede maatregel is, wanneer ook weer opgeschaald kan worden bij groei van reizigersaantallen.

- **DIENSTREGELINGSKNOP 4: Versnellen door doorstroming verbeteren en/of verder strekken van lijnen**

Het versnellen van OV is een mes dat aan twee kanten snijdt: het vergroten van de aantrekkelijkheid en daarmee opbrengsten en het verlagen van kosten. Ieder jaar wordt het OV per bus 0-1% duurder

door het 'langzamer worden' van OV. Hierbij gaat het om toenemende drukte op de weg en 30- en 60-km gebieden waardoor de snelheid omlaag gaat.

We werken generiek al jarenlang aan het versnellen van OV door het strekken van lijnen en het samenvoegen van haltes. Waar het druk is proberen we gegarandeerde doorstroming te krijgen bij verkeerslichten of door eigen infrastructuur. In het kader van DR2022 heeft het meerwaarde om quick wins op doorstroming in beeld te brengen, zodat op de exploitatie bespaard kan worden zonder te snijden in het voorzieningenniveau.

Het DB OV-bureau heeft aangegeven dat met eenmalige middelen investeren in de verbetering van de doorstroming en het versnellen van OV een goede maatregel is.

Samengevat

Voor 2022 zullen we uitgaande van de dienstregeling 2021 een maatregelpakket van 5-10 miljoen moeten voorbereiden. Het OV-bureau heeft vanuit het DB de opdracht om op basis van de voorkeur in beschreven knoppen beide scenario's in beeld te brengen.

Aan de Staten geven we ter overweging om additionele middelen ter beschikking te stellen (5 mln) in de verhouding Drenthe 1,9 mln (38%) en Groningen 3,1 mln (62%) om de tijdelijke inkomstendip als gevolg van corona deels te dichten, zodat een pakket van 5 mln in dienstregeling volstaat voor het jaar 2022.

4 Dienstregelingsproces 2022 e.v. en ontwerpbegroting 2022

Door de financiële uitdaging die er ligt voor 2022 en de daardoor te maken beleidskeuzes in de dienstregeling 2022 (en verder), zal het dienstregelingsproces een langere doorlooptijd hebben en een nog sterkere samenhang hebben met het begrotingsproces (er moeten immers mogelijk vergaande keuzes gemaakt worden op inhoudelijk en/of financieel gebied). Daarom zal het begrotingsproces parallel lopen met het dienstregelingsproces.

Dit houdt in dat wij de ontwerpbegroting 2022 eind april (i.p.v. eind maart) zullen aanbieden aan het Dagelijks Bestuur om vervolgens voor 1 mei (i.p.v. voor 15 april) te kunnen doorgeleiden aan Raad en Staten. Eind maart zullen wij het Dagelijks Bestuur als alternatief een kaderbrief aanbieden die de algemene financiële en beleidscontouren schetst voor 2022. Deze kaderbrief kan dan voor 15 april worden aangeboden aan de Raad en Staten (proces conform WGR).

Concreet betekent dit:

DB 4 februari

Het DB heeft op 4 februari het OV-bureau een richting meegegeven in de wenselijkheid van het draaien aan de geschetste knoppen. Het OV-bureau werkt vervolgens de hoofdlijn dienstregeling 2022 uit, gecombineerd met de (financiële) contouren van eventuele landelijke afspraken, in twee scenario's voor besluitvorming in het DB van 25 maart 2021.

Obv scenario 2. Het beperken van de dienstregeling 2022 met min 5 mln.

Obv scenario 4. Het beperken van de dienstregeling 2022 met min 10 mln.

Informerende bijeenkomst Raad en Staten 18 maart

Op 18 maart wordt een informerende bijeenkomst gehouden voor Raad en Staten waarin voorliggend memo wordt besproken en middels een aantal voorbeelden de uitwerking van de scenario's in de dienstregeling 'tastbaar' worden gemaakt.

In de sessie met Raad en Staten wordt aandacht gevraagd voor de werkwijze om binnen de kaders van de omgevingsvisie noodzakelijke aanpassingen te mogen doorvoeren.

DB 25 maart

In de vergadering van 25 maart 2021 kiest het DB het scenario dat financieel wordt verwerkt in de ontwerpbegroting 2022.

DB 22 april

Op basis van de hiervan doen we voor het DB van 22 april 2021 een voorstel voor de dienstregeling 2022 en de invoeringsdatum hiervan (september 2021 of december 2021) en wordt dit financieel vertaald in de ontwerpbegroting 2022.

April-mei

Uiteraard voeren we in deze periode ook de gesprekken met gemeenten en de CP's over de dienstregeling 2022.

DB 25 juni

De formele inspraak/zienswijze op de dienstregeling 2022 en begroting 2022 vindt plaats (zoals ieder jaar) tussen april en juni. In het DB van 25 juni wordt formeel ingestemd met de wijzigingsvoorstellen voor de dienstregeling 2022. Als de inspraak nog leidt tot aanpassingen in de dienstregeling en wijzigingsvoorstellen, die een financieel effect hebben, dan zal de ontwerpbegroting voorafgaande aan de besluitvormende vergadering van het algemeen bestuur hier financieel nog op worden aangepast.