

Provinciale Staten van Fryslân

Leeuwarden, 30 maart 2021
Verzonden, **30 MAART 2021**

Ons kenmerk : 01861065
Afd./Opgave : Mobiliteit
Behandeld door : Fedde Moedt / (058) 292 59 25 of f.moedt@fryslan.frl
Uw kenmerk :
Bijlage(n) : Transitieplan openbaar vervoer Fryslân
Afschrift aanbiedingsbrief aan de Staatssecretaris

Onderwerp : Transitieplan openbaar vervoer Fryslân

Geachte statenleden,

Op 20 januari jl. heeft u in uw vergadering de uitgangspunten vastgesteld voor het transitieplan openbaar vervoer Fryslân. Wij hebben u toen toegezegd dit plan te zijner tijd ter informatie toe te sturen. Langs deze weg informeren wij u over dit plan. U vindt het plan als bijlage bij deze brief.

Met dit plan voldoen wij aan een harde voorwaarde van het Rijk. Het plan is namelijk een voorwaarde voor het doen van een aanvraag door de vervoerder voor de beschikbaarheidsvergoeding 2021 van het Rijk. Door het Rijk is aangegeven dat het transitieplan richting moet geven aan de benodigde (verdere) optimalisatie, kostenbesparingen, aanpassingen dienstregeling en/of concessie. Het transitieplan heeft ook als doel om het vervoer op termijn weer kostendekkend te maken zonder aanvullende bijdragen van het Rijk.

In het transitieplan hebben wij samen met Arriva verschillende scenario's voor het doen van aanpassingen in de dienstregeling uitgewerkt. Op dit moment is het nog erg onzeker hoe reizigersaantallen zich hebben hersteld op het moment dat dit plan in werking treedt. Afhankelijk van hoe het herstel gaat, maken wij samen met Arriva op een later moment een keuze voor één van deze scenario's.

Tegelijkertijd zijn wij van mening dat met dit plan er samen met Arriva gewerkt kan worden aan herstel van het openbaar vervoer in Fryslân. Daarnaast wordt met het plan ingespeeld op veranderende reizigerspatronen ten gevolge van corona.

In Fryslân staan we de komende jaren voor een aantal grote opgaven. De verwachting is dat het een aantal jaren gaat duren voordat de huidige vraaguitval in het ov zich herstelt. Ook is de verwachting dat het reisgedrag anders zal zijn dan voor de coronapandemie. De provincie Fryslân en Arriva hebben met dit transitieplan een plan gemaakt om deze periode te overbruggen en om groei na deze tijdelijke dip te stimuleren. Dit plan is er daarom ook op gericht om zoveel als mogelijk afbraak van het ov te voorkomen en juist snel herstel mogelijk te maken.

Wij hopen u voldoende te hebben geïnformeerd.

Gedeputeerde Staten van Fryslân,

drs. A.A.M. Brok, voorzitter

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

Transitieplan openbaar vervoer Fryslân



provinsje fryslân
provincie fryslân 



Inhoudsopgave

1. Aanleiding.....	3
2. Doelen.....	4
3. Uitgangspunten.....	5
4. Aanpak en maatregelen.....	7
4.1 Aandachtspunten.....	7
4.2 Vervoerkundig.....	8
4.3 Juridisch (dienstregelingsprocedure).....	9
4.4 Infrastructurele maatregelen.....	9
4.5 Marketing en communicatie.....	10
5. Scenario's transitieplan Fryslân.....	13
6. Hoe verder.....	14

1. Aanleiding

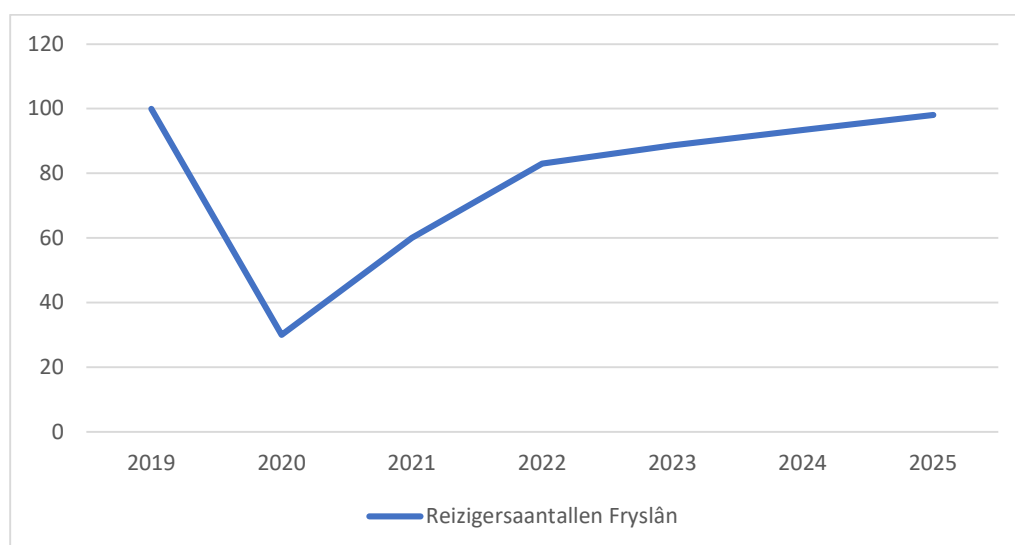
In Fryslân staan we de komende decennia voor een aantal grote opgaven. De verwachting is dat het een aantal jaren zal duren voordat de huidige vraaguitval zich herstelt (zie figuur 1). Tevens is de verwachting dat het reisgedrag anders zal zijn dan voor de coronapandemie. De concessieverleners en -houders maken een transitieplan om deze periode te overbruggen en om groei na deze tijdelijke dip te stimuleren. Dit plan is er daarom ook op gericht om zoveel als mogelijk afbraak van het ov te voorkomen en juist snel herstel mogelijk te maken.

De ov-sector ondervindt forse gevolgen van de coronapandemie. Reizigersaantallen lopen ten tijde van lockdown(s) terug tot 10% ten opzichte van dezelfde periode voor corona in 2019. Reizigerspatronen zijn veranderd. Mensen werken meer thuis, kinderen krijgen thuisonderwijs en scholieren worden meer gespreid. Het Rijk heeft in 2020 een beschikbaarheidsvergoeding (BVOV2020) in het leven geroepen, waarmee 93% tot maximaal 95% van de kosten bij de vervoerder in 2020 werden gedekt. Vervoerders namen daarmee een verlies van 5 tot 7% over 2020.

Op 15 september 2020 heeft de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat per brief aan de Tweede Kamer laten weten dat er ook voor 2021 een beschikbaarheidsvergoeding (BVOV2021) voor het openbaar vervoer beschikbaar zal worden gesteld. Het doel daarmee is om gedurende de looptijd van deze regeling in 2021 te komen tot een 0-rendement bij vervoerders. Met de BVOV2020 en BVOV2021 kan op korte termijn het ov-aanbod zo goed als mogelijk worden gecontinueerd.

Vanuit het Rijk is de voorwaarde voor de BVOV2021 dat de decentrale overheden en vervoerders gezamenlijk – uiterlijk 1 april 2021 – een transitieplan opstellen. Deze deadline is nodig om tijdig de aangepaste dienstregelingsplannen voor 2022 vast te kunnen stellen en voor te kunnen bereiden. Het transitieplan treedt in werking zodra de BVOV2021-regeling van het Rijk afloopt.

Daarnaast geeft het transitieplan richting aan mogelijke benodigde (verdere) optimalisaties, kostenbesparingen en aanpassingen van de dienstregeling en/of concessie. Het plan is tot slot ook gericht op dat de sector weer op eigen benen kan staan en waarbij door vervoerders weer een 'normaal' rendement kan worden gemaakt.



Figuur 1: Prognose reizigerstaantallen concessies Fryslân

2. Doelen

Door het Rijk is als hoofddoel voor het opstellen van de transitieplannen meegegeven:

‘Realiseren dat het ov-systeem zo snel mogelijk weer op eigen benen kan staan, waarbij er geen beschikbaarheidsvergoeding meer nodig is voor het openbaar vervoer in Fryslân.’

In de brief van de staatssecretaris aan de Tweede Kamer van 30 oktober 2020 is over het transitieplan de volgende tekst opgenomen: “Dit transitieplan geeft richting aan de benodigde (verdere) optimalisatie, kostenbesparingen, aanpassingen aan dienstregeling en/of concessie en de transitie daartoe van het openbaar vervoer startend in de tweede helft van 2021”.

De provincie Fryslân en Arriva hebben, om bovenstaande hoofddoel te bereiken, de volgende subdoelen geformuleerd:

- A. Het terugwinnen van reizigers en werken aan een optimaal herstel van de reizigersaantallen en het vertrouwen van reizigers in het ov na corona;
- B. Het optimaliseren en realiseren van een kwaliteitsverbetering van het ov door:
 - de toegankelijkheid van het ov te verbeteren;
 - vraag en aanbod van ov beter op elkaar af te stemmen;
 - te komen tot een systeem dat inspeelt op fluctuaties in reizigersaantallen.
- C. Een bijdrage leveren aan het landelijke transitieprogramma om de ov-sector financieel op middellange en lange termijn gezond te houden.

In het volgende hoofdstuk is een vertaling gemaakt van deze subdoelstellingen in uitgangspunten. Deze uitgangspunten zijn vertaald naar concrete maatregelen en dienstregelingsscenario's. Een toelichting op de vertaling van doelstellingen naar concrete maatregelen volgt in hoofdstuk 5.

3. Uitgangspunten

De in hoofdstuk 2 genoemde hoofddoelstelling met bijbehorende subdoelstellingen leiden tot de volgende uitgangspunten:

A. Het terugwinnen van reizigers en werken aan een optimaal herstel van de reizigersaantallen en het vertrouwen van reizigers in het ov na corona

Uitgangspunten:

1. De dienstregeling zo snel als mogelijk weer (volledig) opschalen naar het oude niveau dienstregelingsuren (DRU's) van voor corona zodra reizigersaantallen weer toenemen;
2. Het faciliteren van reizigersgroei op momenten en plekken waar dat mogelijk is door extra ritten toe te voegen of nieuwe (kansrijke) buslijnen te introduceren;
3. Het opstellen van een concreet regionaal marketingplan dat ertoe bijdraagt om reizigers terug te krijgen in het openbaar vervoer in Fryslân na corona;
4. De uit het marketingplan voortvloeiende communicatie voldoet aan toegankelijkheidsnormen.

B. Het optimaliseren en realiseren van een kwaliteitsverbetering van het ov door:

- **de toegankelijkheid van het ov te verbeteren;**
- **vraag en aanbod van ov beter op elkaar af te stemmen;**
- **te komen tot een systeem dat inspeelt op fluctuaties in reizigersaantallen.**

Uitgangspunten:

1. Zo veel als mogelijk aansluiting vinden bij het eerder vastgestelde provinciale ov-beleid;
2. Het in stand houden en waar mogelijk uitbreiden van een hoofdstructuur die bestaat uit een aanbod van snel en frequent ov;
3. Het stadvervoer Leeuwarden bestaat voornamelijk uit een aantal sterke hoofdassen op de invalswegen waarbij de belangrijkste voorzieningen worden bediend;
4. De wijken die binnen de ringweg van Leeuwarden zijn gelegen, worden in mindere mate in de wijk bediend;
5. Het aanbieden van maatwerkoplossingen (waaronder eventueel ook mobiliteitsoplossingen anders dan ov) als er structureel sprake is van minder dan vijf reizigers per rit op plaatsen en tijdstippen;
6. Het uitwerken van verschillende scenario's toegespitst op verschillende prognoses qua herstel van reizigersaantallen voor de komende jaren;
7. Het uitwerken van verschillende dienstregelingsscenario's waarbij rekening gehouden wordt met fluctuaties in reizigersaantallen gedurende periodes van een dienstregelingsjaar (zoals bijvoorbeeld de vakantieperiodes). Hierbij kan ook een aangepaste bakinzet voor wat betreft de treinen een optie zijn;
8. Vasthouden aan de door corona ontstane spreiding van de spitsdrukte en bijbehorende afspraken met onderwijsinstellingen;
9. Het investeren in (nieuwe) haltes en voorzieningen waardoor de toegankelijkheid van het ov gewaarborgd blijft.

C. Een bijdrage leveren aan het landelijke transitieprogramma om de ov-sector financieel op middellange en lange termijn gezond te houden

Uitgangspunten:

1. Optimalisaties en besparingen worden gedaan gedurende de crisisperiode van dit moment en de herstelperiode hierna;
2. Het handhaven van de provinciale exploitatiebijdrage voor beide busconcessies op het niveau van voor corona voor de periode vanaf beëindiging beschikbaarheidsvergoeding van het Rijk tot en met dienstregelingsjaar 2022;
3. Het nastreven van een gezonde businesscase voor de vervoerder over dienstregelingsjaar 2022;
4. Het onderzoeken of de positieve effecten van de transitie voor de reiziger verder kunnen worden doorgezet gedurende de looptijd van de huidige concessies en de overbruggingsconcessie.

4. Aanpak en maatregelen

Na het opstellen van bovenstaande doelen en uitgangspunten heeft de provincie Fryslân samen met Arriva gewerkt aan een vertaling van deze doelen (hoofdstuk 2) en uitgangspunten (hoofdstuk 3) naar concrete maatregelen. De maatregelen zijn te plaatsen in een viertal categorieën:

- Vervoerkundig (aanpassingen aan vervoersaanbod en netwerk) – bijdrage aan doelen A, B en C;
- Juridisch (dienstregelingsprocedure) – bijdrage aan doel A;
- Infrastructureel – bijdrage aan doelen B en C;
- Marketing en communicatie – bijdrage aan doel A.

Verderop volgt een korte toelichting op deze viertal categorieën. Eerst maken wij melding van een drietal belangrijke aandachtspunten.

4.1 Aandachtspunten

Ten eerste omvat de tijdspanne van het transitieplan 2021 tot 2025 een aantal verschillende tijdsvakken namelijk:

- Periode 1. Het huidige dienstregelingsjaar 2021;
- Periode 2. Dienstregelingsjaar 2022 (laatste jaar huidige busconcessies);
- Periode 3. De looptijd van overbruggingsconcessie van eind 2022 tot en met eind 2024.

Het is belangrijk om de door te voeren maatregelen in het kader van de transitie tijdens deze tijdvakken zo goed als mogelijk op elkaar af te stemmen, zodat de reiziger een vloeiende overgang ervaart.

Periode 1. Dienstregelingsjaar 2021 (vanaf december 2020)

Provincie Fryslân en Arriva hebben gekeken welke optimalisaties aan het netwerk eenvoudig konden worden doorgevoerd. Dit heeft geleid tot een besparing van 3% van het totale vervoersaanbod. Dit betroffen optimalisaties zoals het versnellen van buslijnen, het schrappen van dun bezette ritten of de inzet van ander (kleiner) materieel.

Door de grote onzekerheid die er bestond over de wijze waarop de coronapandemie zich ging ontwikkelen, zijn vier dienstregelingsscenario's (Routekaart openbaar vervoer bus Fryslân) ontwikkeld, die kunnen worden ingezet op basis van het risiconiveau in de Veiligheidsregio Fryslân. Deze dienstregelingspakketten (Max 97%, Extra 90%, Plus 80% en Basis 73%) zijn gekoppeld aan de landelijke routekaart van het kabinet en bewegen mee met de versoepelingen of aanscherpingen van de landelijke coronamaatregelen. Op deze manier proberen we vraag en aanbod zo goed als mogelijk op elkaar af te stemmen. Mochten er toch knelpunten ontstaan dan is er in de dienstregelingspakketten ruimte ingebouwd om deze direct op te lossen door extra bussen te laten rijden. Punt van onzekerheid is dat ten tijde van het schrijven van dit transitieplan de looptijd van de BVOV2021 nog niet duidelijk was.

Samenvattend verwachten wij op dit moment dat bovenstaande optimalisaties in 2021 tot het volgende besparingsresultaat leiden. Dit betreft ongeveer 10% van het jaarlijkse vervoersaanbod in DRU's. In tijden voor corona betrof het totaal ca. 615.000 DRU's. Hiermee kan ook de afgesproken 0-resultaat voor deze periode behaald worden.

Structurele maatregelen (hele jaar)	22.000 DRU's
Gereden dienstregeling volgens Routekaart OV bus Fryslân t.g.v. corona	40.000 DRU's
Verwachte besparing dienstregeling 2021	62.000 DRU's

Periode 2. Dienstregelingsjaar 2022 (vanaf december 2021)

Deze periode wordt vooralsnog gekenmerkt door onzekerheden. Om in te spelen op deze onzekerheden hebben de provincie en Arriva ervoor gekozen om verschillende scenario's te ontwikkelen. De scenario's kennen verschillen qua omvang van het maatregelenpakket. De omvang is afhankelijk van hoe reizigersaantallen zich gaan ontwikkelen in 2022. Mochten de reizigersopbrengsten tegenvallen dan neemt het aantal of de omvang van maatregelen toe (*in hoofdstuk scenario's wordt dit verder toegelicht inclusief een gedetailleerd overzicht van maatregelen per scenario*). Mocht er voor 2022 toch een beschikbaarheidsvergoeding van het Rijk komen dan kan er een minder ingrijpend scenario worden gereden.

Periode 3. Overbruggingsconcessie eind 2022 – eind 2024

Vanwege de onzekerheid over reizigersaantallen wordt, ook bij het maken van afspraken over de overbruggingsconcessie, rekening gehouden met verschillende dienstregelingsscenario's. De werkelijke situatie zal voor de start van de overbruggingsconcessie worden geijkt, zodat duidelijk is van welk vervoerspakket kan worden uitgegaan. Ook in 2023 zal een vergelijkbaar ijkmoment zijn. Over de precieze (vervoerskundige) details van de overbruggingsconcessie zijn de provincie Fryslân en Arriva nog met elkaar in gesprek.

Daarnaast wordt onderzocht hoe positieve effecten van de transitie voor de reiziger over de jaren 2021 en 2022 doorgezet kunnen worden gedurende de looptijd van de overbruggingsconcessie. Verdere optimalisaties kunnen onderdeel zijn van de afspraken tussen de provincie Fryslân en Arriva in het kader van de overbruggingsconcessie.

Een tweede aandachtspunt is het verschil in doorlooptijd van de diverse maatregelen. Sommige maatregelen kunnen eenvoudiger worden gerealiseerd (bijvoorbeeld door het verplaatsten van een bushalte) en andere maatregelen hebben juist een langere doorlooptijd (bijvoorbeeld het realiseren van een nieuw (keten)knooppunt). De meeste maatregelen zijn in periode 1 en 2 te realiseren. Hele ingrijpende aanpassingen in periode 3.

Ten derde is het van belang om zo snel als mogelijk vraag en aanbod op elkaar af te stemmen gedurende de afgelopen crisisperiode t.g.v. corona. Daarom kijken de provincie en Arriva al sinds de zomer van 2020 waar en welke optimalisaties konden worden doorgevoerd in de dienstregeling van 2021 (periode 1). Het tijdig op elkaar afstemmen van vraag en aanbod van het openbaar vervoer tijdens deze periode zorgt ervoor dat er bij aantrekkende reizigersaantallen, tijdens de periode waarop dit transitieplan toeziet, minder hoeft te worden bespaard.

Nu volgt een toelichting op categorieën maatregelen:

4.2 Vervoerkundig

Aanpassingen in het vervoersaanbod kunnen een grote impact hebben voor de reiziger. Daarom hebben we zoveel mogelijk maatregelen proberen te nemen op plekken met weinig reizigers (op basis van cijfers voor corona) en op plekken waar een alternatief vorm van ov voor handen is.

De hoeveelheid van de te nemen maatregelen is afhankelijk van het scenario. Hieronder is een overzicht te vinden van soorten vervoerskundige maatregelen:

- Versnellen van lijnen: Binnen het huidige netwerk zijn nog diverse mogelijkheden om te versnellen. Afhankelijk van de infrastructurele ingrepen kunnen de versnellingen gefaseerd ingevoerd worden.
- Stimuleren/voeden van ketenknooppunten: De verbinding tussen trein en bus verder verbeteren door overstapknooppunten optimaal te voeden door buslijnen te laten

aansluiten op treinstations. Daarbij het beperken van paralleliteit tussen trein en bus: het tegelijk laten rijden van bus en trein op hetzelfde traject.

- Aanpassen stadsdienst Leeuwarden: Door een combinatie van versnellen van stadslijnen (onderdeel van Nota van Uitgangspunten busconcessie 2022 - 2032), kritisch kijken naar slecht bezette ritten en inzet van flexibele (deel)systemen.
- Kritisch kijken naar ritten met minder dan vijf reizigers: Een doel uit het bestuursakkoord van de provincie Fryslân is om het laten rijden van lege bussen aan te maken. Het rijden met kleiner materieel (bijvoorbeeld lijntaxi's) en het toepassen van vernieuwde mobiliteitsconcepten (Arriva Vlinder) spelen beter in op de vervoersbehoefte. Opheffen van dergelijke ritten is ook een optie.
- Winter en fietsmaandendienstregeling: Door de massale opkomst van de e-bike (ook onder studenten en scholieren) kunnen er door deze doelgroepen grotere afstanden worden afgelegd. Deze ontwikkeling zorgt er voor dat de bussen in de fietsmaandenperiode (mei t/m zomervakantie) nog minder zullen worden gebruikt dan nu het geval is. Maatregel kan dus zijn om minder frequent te gaan rijden in de voor- en zomerperiode. Arriva kan hierdoor besparen op het aantal DRU's door beter af te stemmen op het verschil in behoefte.
- Inspelen op wijzigende reizigerspatronen: Voor corona was er in Fryslân sprake van enorme spitspieken in het ov. Door het spreiden van studenten/ scholieren en structureel thuiswerken van forenzen kan er in de spits met minder bussen worden gereden. Het gaat hierbij ook om extra dure DRU's (extra bussen en chauffeurs nodig alleen tijdens de pieken). Ten gevolge van corona zijn (noodgedwongen) goede afspraken gemaakt over het meer spreiden van studenten in het ov.
- Versterken hoofdstructuur: Streven hierbij is om reizigersgroei te bewerkstelligen omdat de reiziger dit als positief ervaart. Bijkomend effect is dat hiermee de kostendekkingsgraad van het ov verhoogd kan worden. Beiden zijn een doelstelling van de provincie Fryslân.

4.3 Juridisch (dienstregelingsprocedure)

De afgelopen crisisperiode heeft er toe geleid dat besluitvorming over aanpassingen van de dienstregeling in korte tijd moesten plaatsvinden. Normaal gesproken wordt bij wijzigingen in de dienstregeling de dienstregelingsprocedure gevolgd. Bij deze procedure is er de mogelijkheid om partijen zoals het ROCOV Fryslân en Friese gemeenten de gelegenheid te geven om adviezen te geven op de voorgenomen wijzigingen. De afgelopen tijd is gebleken dat dit niet altijd praktisch haalbaar was binnen deze bestaande procedure, omdat deze procedure een te lange doorlooptijd heeft. Wij voorzien op dit moment dat er de komende (onzekere) tijd nog wel even sprake zal zijn van deze situatie. Daarom leggen wij dit plan in z'n totaliteit voor aan het ROCOV Fryslân en Friese gemeenten. Daarnaast zorgen wij ervoor dat deze partijen periodiek geïnformeerd worden over de ontwikkelingen. Zodra de situatie dat weer toestaat en het de dynamiek binnen het ov weer genormaliseerd is, zijn wij voornemens de dienstregelingsprocedure weer te volgen.

4.4 Infrastructurele maatregelen

Infrastructureel zijn er verschillende aanpassingen nodig ten gevolge van vervoerskundige aanpassingen in de dienstregeling binnen de verschillende scenario's. Hierbij moet gedacht worden aan:

- Het opheffen en verwijderen van een halte;
- Het realiseren van nieuwe halte (of een upgrade van een bestaande halte);

- Het realiseren van extra voorzieningen zoalsabri's, fietsvoorzieningen en toeleidende paden;
- Investerings in en op ketenknooppunten zoals Heerenveen, Sneek, Bolsward, Franeker en Oosterwolde en Quatrebras.

4.5 Marketing en communicatie

Als onderdeel van de transitieplannen voor de bus concessies Fryslân en de treinconcessie Noordelijke Treinlijnen presenteert Arriva een commercieel meerjarenplan (bijlage 1). Dit plan draagt bij aan het herstel van de reizigersvraag in de jaren post-corona. Het plan kan onverminderd worden toegepast op de verschillende herstelsenario's die in de transitieplannen aan de orde komen. Tegelijk moet beseft worden dat het niet uitvoeren van een dergelijk gericht commercieel plan, de omzetsderving in de verschillende scenario's negatief zal beïnvloeden. Juist omdat de klantwens en verwachte fluctuatie van deze klantwens centraal staan in deze opgave, is dit plan louter een concept strategisch kader waarbinnen Arriva de komende jaren marketingplannen, tarievenplannen en inspanningen op de zakelijke markt (gemeenten en werkgevers) gericht vormgeeft. Bovendien een strategisch kader waar Arriva met een open en kritische blik naar blijft kijken en samen met opdrachtgevers verbeteringen in doet als nieuwe inzichten en ontwikkelingen hier aanleiding toe geven.

Het kader is naast flexibiliteit, vormgegeven rond een aantal belangrijke kapstokthema's waarop ingezet kan worden.

Snelheid en comfort

Hierbij moet gedacht worden aan maatregelen zoals nieuwe treindienstregeling; vaker en sneller en de focus op aantrekkelijke hoogwaardige openbare busverbindingen (HOV).

Betaalgemak

Hierbij moet gedacht worden aan het nog beter faciliteren van betaalgemak ook bij flexibele reizen.

Mobiliteitskeuzes

Het inzetten op het aanbieden van een MaaS-platform waarbij ook andere vormen van mobiliteit kunnen worden aangeboden. MaaS staat voor Mobility as a Service kan daarbij een mogelijkheid bieden om verschillende mobiliteitsvormen aan elkaar te koppelen. Plannen, boeken en betalen vindt dan plaats op één platform.

Veiligheid

Het aanbieden van meer informatie over drukte in het ov door middel van druktemelders in app en website van de vervoerder.

Voor het volledig uitgewerkte marketingplan inclusief suggesties en voorbeelden waarop in kan worden gezet de komende jaren verwijzen wij u naar het marketingplan zelf, als bijlage bijgevoegd bij dit transitieplan.

5. Scenario's transitieplan Fryslân

Hieronder in tabel 1 zijn de 4 scenario's voor het transitieplan geschetst. De aanpassingen betreffen enerzijds optimalisaties en besparingen (rood) en anderzijds uitbreidingen van de dienstregeling (groen). Afhankelijk van hoe het reizigersherstel zich gaat ontwikkelen, kan voor 2022 een passend scenario gekozen worden.

Bij scenario 1 is sprake een relatief beperkte terugval in reizigersaantallen en opbrengsten. Dit resulteert in een relatief klein maatregelenpakket. Deze negatieve impact qua opbrengstenmutatie neemt toe per scenario naar mate opgeschoven wordt richting scenario 4. Scenario 4 is het scenario met de meeste impact en leidt tot het meest uitgebreide maatregelenpakket. In scenario 4 zijn alle aanpassingen van scenario 1, 2 en 3 al meegenomen.

Transitiescenario's 2022 op basis van 4 opbrengstscenario's					
Op basis gewogen DRU's	2021	2022			
	Vervoerplan¹	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4
Opbrengsten Mutatie	onbekend	-11,00%	-16,00%	-21,00%	-26,00%
Provinciale Bijdrage ²	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
Taakstelling DRU Mutatie	-23.600	-7.500	-15.920	-35.420	-55.420
Vervoerplan 2021 DEF (met Corona maatregelen herstelplan)					
Strekken van lijn 35, 44, 55, 62 (Tzum, Hemelum, Drachten, Kollum)	-2.000	-2.000	-2.000	-2.000	-2.000
Parallelliteit opheffen op lijn 62 en 28/95	-4.500	-4.500	-4.500	-4.500	-4.500
Lijntaxi i.p.v. bus op de lijnen 516, 552, 573, 575, 593	-2.500	-2.500	-2.500	-2.500	-2.500
Aanpassingen stadsdienst Leeuwarden op lijn 1, 5, 6, 8, 9, 16	-6.000	-6.000	-6.000	-6.000	-6.000
Vervallen zwak bezette ritten op lijn 44 en 115	-2.500	-2.500	-2.500	-2.500	-2.500
Minder ritten tijdens de vakantieperioden op diverse lijnen	-6.100	-6.100	-6.100	-6.100	-6.100
Transitieplan, overzicht extra maatregelen³					
Fietsdienstregeling van Meivakantie tot Zomervakantie		-7.500	-7.500	-7.500	-7.500
Strekken lijn 71 Sexbierum/Pietersbierum (lijn 74 Franeker en lijn 75 vervalt)		-485	-485	-485	-485

¹ Maatregelen 2021 blijven in stand in 2022

² De provincie Fryslân moet over het uitgangspunt tot handhaven van de provinciale exploitatiebijdrage een besluit nemen

³ De voorstellen zijn gerangschikt op basis van de prioriteitsvolgorde. Volgorde bepaalt op basis reizigersaantallen (2019), reizigersopbrengsten (2019) en alternatieve vervoermogelijkheden (2021)

Extra dru-vakanties voor lijn 74 naar Franeker (afweging maken) kosten zijn 1.000 dru's, niet opgenomen		0	0	0	0
Strekken lijn 62 in de Westereen		-700	-700	-700	-700
Strekken lijn 51 in Dokkum		-1.800	-1.800	-1.800	-1.800
Strekken lijn 92 bij Wommels		-635	-635	-635	-635
Strekken lijn 14 bij Ureterp, Wijnjewoude, Klein Groningen en lijn (5)84 via Ureterp en Frieschepalen		-1.450	-1.450	-1.450	-1.450
Strekken lijn 20/21 bij Langezwaag		-320	-320	-320	-320
Strekken lijn 71 bij Ingelum, Bitgummole en Bitgum		-1.100	-1.100	-1.100	-1.100
Lijn 322 opheffen, inde spits extra ritten lijn 114		-1.500	-1.500	-1.500	-1.500
Vervangen van 2 ritten op lijn 335 door een streekbus		0	0	0	0
Vervangen van alle ritten op lijn 335 door een streekbus			0	0	0
Belbus opheffen, deels vervangen door lijntaxi, grotendeels vervangen door Opstapper			-1.400	-1.400	-1.400
Stadsdienst Leeuwarden: Vervallen lijn 15 (rijdt momenteel ma-vr)			-1.700	-1.700	-1.700
Stadsdienst Leeuwarden: Vervallen lijn 16 (rijdt momenteel ma-vr)			-2.450	-2.450	-2.450
Stadsdienst Leeuwarden: Vervallen lijn 18 (rijdt momenteel ma-za)			-1.550	-1.550	-1.550
Stadsdienst Leeuwarden: Vervallen lijn 1 (rijdt momenteel ma-za)			-3.200	-3.200	-3.200
Stadsdienst Leeuwarden: Vervallen lijn 5 (rijdt momenteel ma-za)			-2.500	-2.500	-2.500
Vervallen dagdal lijn 46, lijn 46 wordt spitslijn			-1.100	-1.100	-1.100
Vervallen dagdal lijn 63, lijn 63 wordt spitslijn			-1.100	-1.100	-1.100
Extra inzet van lijntaxi op de lijnen 35,52, 73, 94			-2.000	-2.000	-2.000
Vervangen lijn 84 op zaterdag door lijntaxi 584			-520	-520	-520
Vervallen lijn 48 gedurende avonden en zaterdag, alternatief Opstapper/Maatwerk			-1.500	-1.500	-1.500
Vervallen lijn 95 gedurende avonden en zaterdag en zondag, alternatief Opstapper/Maatwerk			-2.500	-2.500	-2.500
Vervallen lijn 44 gedurende avonden en zaterdag en zondag, alternatief Opstapper/Maatwerk			-4.300	-4.300	-4.300
Vervallen lijn 90, extra 96			-1.500	-1.500	-1.500
Deels vervallen lijn 45, deels lijntaxi			-600	-600	-600
Deels vervallen lijn 17			-1.500	-1.500	-1.500
Vervallen lijn 115 gedurende avonden en zaterdag en zondag, alternatief Opstapper. Extra 14					-2.900
Lijn 192 wordt spitslijn, dagdal vervalt			-2500	-2.500	-2.500
Bundel Leeuwarden-Stiens-Holwerd, basis 2x/uur, spits 4x/uur					-3.500
Vervallen lijn 335					-1.500
Vervangen 13 op zaterdag door Lijntaxi tussen Feanwâlden Station en Surhuisterveen en Drachten					-1.000
Lijn 320 in dagdal van 4x naar 2x/uur					-2.000
Stadsdienst Leeuwarden lijn 2+4 Avond/Weekend Vlinder		0	0	0	0

Stadsdienst Leeuwarden, betere aansluitingen op IC en sneltrein		0	0	0	0
Lijn 356 Qliner Dokkum-Feanwâlden-Drachten, 13 retourritten met aansluiting sneltrein		4.400	4.400	4.400	
Lijn 70 op werkdagen 2x/uur, 18:30-22:30 1x/uur en zaterdag x/uur		3.590	3.590		
Lijn 3 stadsdienst Leeuwarden op werkdagen overdag naar 4x/uur			2.500	2.500	2.500
Lijn 350 Alkmaar-Den Oever-Kop Afsluitdijk-Leeuwarden overdag naar 2x/uur buiten de vakanties			10.000		
Lijn 350 Alkmaar-Den Oever-Kop Afsluitdijk-Leeuwarden overdag in de spits naar 2x/uur buiten de vakanties				5.000	
Lijn 315 dagdekkend 4x/uur Heerenveen-Groningen (5.300) geen dekking voor					
Lijn 41 werkdag buiten de vakanties naar 2x/uur, avonduren langer doorrijden (3.000), geen dekking voor					
Werkelijke DRU mutatie maatregelen		-23.600	-7.500	-16.520	-35.510
Mutatie in 2022 per scenario in vergelijking met Vervoerplan Ex Corona 21		-23.600	-31.100	-40.120	-59.110
Vervoerplan 2021 Ex Corona als referentie basis	615.398	-3,8%	-5,1%	-6,5%	-9,6%

Tabel 1: Scenario's transitieplan en DRU aanpassing

In tabel 2 staan per scenario de maatregelen. In de tabel staan de lijnen, wat er gerealiseerd wordt en waar dit plaatsvindt (een gemeentelijke of provinciale weg).

Scenario	Infrastructuurle maatregelen		
Scenario 1	Lijn	Wat realiseren	Waar
	51 Dokkum	Haltes opheffen/verwijderen – aandachtspunt zijn er hiervan recent geleden toegankelijke haltes gerealiseerd?	Gemeentelijke weg
	62 De Westerreen	2 Extra haltes (abri) (nabij rotonde & winkelcentrum) + fietsvoorzieningen (winkelcentrum)	Gemeentelijke weg
	71 & 75 Sexbierum & Pietersbierum	Sexbierum halte upgraden (extra fietsvoorzieningen en evt. abri) 2 opties <ul style="list-style-type: none"> • Pietersbierum (Hearewei/VanHottingawei) halte en haltekommen realiseren (fietsvoorzieningen en abri) • Pietersbierum (Hearewei/Walburgastrjitte) bestaande haltekommen ontsluiten door middel van pad en aanleggen (fietsvoorzieningen en abri) 	Provinciale weg
	71 & 75 Midlum	Upgrade halte (fietsenrekken / abri) <i>Mogelijk wijzigt de route van lijn 75. De maatregel is dan nog steeds nodig voor lijn 71.</i>	Gemeentelijke weg
	71 & 74 Tzummarum	Verplaatsen Abri's	Gemeentelijke weg
	92 Wommels	Fors Extra fietsenrekken	Provinciale weg
	14 Ureterp, Wijnjewoude, Klein Groningen	Fors extra fietsrekken langs N381	Provinciale weg

	20 & 21 Langezwaag	Compleet nieuwe halten (beide zijden inclusiefabri en fietsenrekken nodig, in de buurt van het dorps huis).	Gemeentelijke weg
	71 Bitgummole & Bitgum	Toevoegen fietsenrekken aan bestaande halten (N383)	Provinciale weg
	Algemeen	Extra fietsenrekken sommige haltes zullen meer reizigers gaan krijgen door het opheffen van lijnen	<i>Nader onderzoek</i>
Scenario 2	Leeuwarden	Extra halten zijn gelegd bij Blitsaert, Valeriuslaan, Julianalaan en Aldlân. Zonder deze halten zal het bedieningsgebied iets kleiner worden waarbij opgemerkt met worden dat er nu ook geen halten bij Blitsaert en de Valeriuslaan liggen en hier ook nu blanco gebieden zijn.	Gemeente en Provinciale weg
	Leeuwarden	Extra fietsenrekken sommige haltes zullen meer reizigers gaan krijgen door het opheffen van lijnen	
Scenario 3	Geen maatregelen nodig.		
Scenario 4	Geen maatregelen nodig.		

Tabel 2: Benodigde infrastructurele maatregelen per scenario

Voor de hiervoor benoemde maatregelen per scenario is een kostenindicatie opgesteld op basis van geschatte eenheidsprijzen. Zie hiervoor onderstaande tabel 3.

Scenario	Maatregel	Geschatte eenheidsprijs	Totaal	
Scenario 1	8 abri's	€ 6.500,-	€ 52.000,-	
	11 fietsenstallingen	€ 10.000,-	€ 110.000,-	
	2 Halte kommen	€ 35.000,-	€ 70.000,-	
	Extra fietsenrekken	p.m.	p.m.	
	Bestaande halten			
	Plaatsen abri's en fietsenstallingen	p.m.	p.m.	
	Ontsluiten nieuwe halten	p.m.	p.m.	
	Aansluiten verlichting*	p.m.	p.m.	
Scenario 2	Verwijderen/verplaatsen halten	p.m.	p.m.	
	Totaal		€ 232.000,-	
	8 Abri's	€ 6.500,-	€ 52.000,-	
	8 fietsenstallingen	€ 10.000,-	€ 80.000,-	
	2 Haltekommen	€ 35.000,-	€ 70.000,-	
	extra fietsenrekken bestaande halten	p.m.	p.m.	
	Plaatsen abri's en fietsenstallingen	p.m.	p.m.	
	Ontsluiten nieuwe halten	p.m.	p.m.	
Scenario 3	Aansluiten verlichting*	p.m.	p.m.	
	Verwijderen/verplaatsen halten**	p.m.	p.m.	
	Totaal		€ 202.000	
	Geen maatregelen nodig.	n.v.t.	n.v.t.	
	Scenario 4	Geen maatregelen nodig.	n.v.t.	n.v.t.

Tabel 3: Kostenindicatie van maatregelen per scenario

6. Hoe verder

De hiervoor geschetste maatregelen en scenario's zijn belangrijke stap om het openbaar vervoer op termijn weer gezond te maken. Het plan is opgesteld in een tijd dat er nog veel onzekerheden zijn over de herstelmogelijkheden in relatie tot de ontwikkeling van de coronapandemie. Met de in hoofdstuk 5 van dit plan omschreven scenario's zijn oplossingen geschetst hoe er om gegaan kan worden met deze onzekerheid. De provincie Fryslân en Arriva zullen op een later moment gezamenlijk een keuze maken tussen deze geschetste scenario's.

Daarbij merken wij tot slot nog op dat de provincie Fryslân en Arriva de transitie zoals omschreven in dit plan nog juridisch moeten borgen binnen concessies. Dit document is daarmee tussen partijen nog geen juridisch bindend document. Dit plan voorziet nu in de voorwaarde van het Rijk om een plan op te stellen waarmee richting aan de transitie gegeven kan worden zodra de BVOV regeling van het Rijk komt te vervallen. Landelijke afspraken en gesprekken zijn hierbij tevens richtinggevend. Het juridisch borgen van deze afspraken tussen provincie Fryslân en Arriva is een noodzakelijk vervolgstap zodra er een keuze is gemaakt tussen de scenario's.