



Nota voor Gedeputeerde Staten

Mobiliteit

Onderwerp	Vaststelling Vervoerplan Arriva 2025
Documentnummer	DOC-00696677
Datum	8 september 2024

0. Samenvatting

Jaarlijks stelt Arriva in de voorbereiding van de nieuwe dienstregeling een Vervoerplan op. Het Vervoerplan omvat alle voorstellen en ideeën voor de nieuwe dienstregeling en wordt, nadat hier consultatie over heeft plaatsgevonden onder belanghebbenden en er advies over is uitgebracht door het Reizigersoverleg Limburg, door uw college vastgesteld. Het Vervoerplan 2025 wordt hierbij ter vaststelling aan uw college voorgelegd.

De belangrijkste door Arriva voorgestelde wijzigingen komen voort uit het weer terug op niveau brengen van de dienstregeling naar 100% (situatie 2019) en betreffen de herintroductie van verschillende dalurenritten op streekbuslijnen in het landelijk gebied, de introductie van verschillende snelbuslijnen naar perifere locaties, de introductie van een toeristenbuslijn in het Heuvelland en de start van een pilot met de Vlinder (flexvervoer) in het landelijk gebied Venray en omgeving waar een aantal kernen nu niet verbonden zijn met het openbaar vervoer. Voor het overige vindt een aantal kleinere optimalisaties in rijtijden en aansluitingen plaats.

Deze nota geeft in de paragraaf Financiële en cofinancieringsaspecten een doorkijk op de relatie tussen het Vervoerplan en de (als subsidie te verlenen) exploitatiebijdrage van de Provincie Limburg. Het voorstel van Arriva past binnen de beschikbare middelen.

1. Beoogd resultaat (output/outcome)

Vastgesteld Vervoerplan Arriva 2025.

2. Toelichting

Inleiding

In 2016 heeft de Provincie Limburg de Concessie Openbaar Vervoer Limburg 2016 – 2031 (hierna: Concessie) aan Arriva Personenvervoer Nederland B.V. (Arriva) verleend. In de Concessie zijn afspraken gemaakt over de omvang en de kwaliteit van het in Limburg te verrichten openbaar vervoer, over de financiële bijdrage van de Provincie aan het vervoer en over de doorontwikkeling van de dienstregeling en het openbaar vervoeraanbod. De voorstellen voor doorontwikkeling neemt Arriva op in het jaarlijks aan te leveren Vervoerplan. Dat plan voor het jaar 2025 wordt hierbij ter vaststelling aan uw college voorgelegd.

Openbaar vervoer – huidige stand van zaken

De uitgangspositie voor het Nederlandse openbaar vervoer is op dit moment ongunstig. In de post-Covid-periode is er sprake van twee belangrijke nadelige effecten:



1. Minder reizigers die gebruik maken van het openbaar vervoer (circa 10 tot 15% minder) met als gevolg dat de opbrengsten in het openbaar vervoer lager zijn;
2. Inmiddels teruglopende maar nog niet geheel verholpen tekorten aan beschikbaar personeel met als gevolg uitval van bussen en treinen. Daardoor is de uitvoeringskwaliteit (te) laag.

Ad. 1, minder reizigersopbrengsten

In de Concessie is Arriva opbrengstverantwoordelijk. Arriva moet er zelf voor zorgen (en is daar ook risicodragend in) dat zij haar offerte door middel van opbrengsten uit kaartverkoop, vermeerderd met de exploitatiebijdrage van de Provincie, in financieel opzicht afdekt en waarmaakt. Dit risico geldt voor situaties waarin het risico zodanig is dat dat in het algemeen maatschappelijk verkeer als bedrijfsrisico mag worden opgevat. Covid (ten tijde van de beperkende maatregelen) viel buiten deze afspraak en mede om die reden heeft de Provincie geparticipeerd (en participeert de Provincie deels nog steeds) in steunmaatregelen. Dit laatste omdat de beperkende maatregelen in verband met Covid weliswaar niet meer bestaan, maar de effecten op het reisgedrag als gevolg van Covid op dit moment nog steeds van invloed zijn op de omvang van het voorzieningenniveau en daarmee een relevant en actueel vraagstuk zijn.

Landelijk is afgesproken dat concessiehouders- en verleners samen afspraken maken om, gelet op de nog steeds lagere reizigers aantallen, per concessie tot een herijking van het financiële evenwicht in die concessie te komen. In Limburg voeren we deze herijking uit door middel van de introductie van Dal Vrij Limburg (PS-besluit van 12 april 2024 met nummer G-24-015 GEWIJZIGD). Met de introductie van Dal Vrij Limburg voegen we een nieuw product toe én nemen we het financiële nadeel weg dat voor Arriva ontstaat als gevolg van de lagere reizigers aantallen. Daarmee staat de weg open om voor het eerst sinds de start van Covid weer een 100%-dienstregeling aan te bieden. Een 100%-dienstregeling per 2025 was een voorwaarde om in te stemmen met Dal Vrij Limburg. Met het Vervoerplan 2025 voorziet Arriva in deze 100%-dienstregeling.

Ad. 2, personeelstekort

Het huidige personeelstekort bij Arriva is ontstaan door een samenloop van ongunstige en elkaar versterkende omstandigheden. Tijdens Covid was werving en opleiding niet mogelijk of aan beperkingen onderhevig, na Covid was er sprake van een krappe arbeidsmarkt en zijn via CAO-afspraken arbeidsmaatregelen genomen die vervroegd uittreden en/of minder werken mogelijk maken. Deze punten hebben nog steeds effect op de inzetbaarheid van personeel en zorgen er voor dat het Limburgse openbaar vervoer met het huidige voorzieningenniveau (op dit moment nog) niet geheel uitvoerbaar is. Daarbij hoort de kanttekening dat de problematiek als gevolg van een gerichte aanpak door Arriva wel duidelijk kleiner van omvang is geworden.

In haar prognoses verwacht Arriva eind 2024 over voldoende buschauffeurs te kunnen beschikken om de huidige (nog steeds deels afgeschaalde) dienstregeling te kunnen rijden. Opschalen naar een 100% dienstregeling bus betekent dat er vanaf de start van de nieuwe dienstregeling nog steeds sprake kan zijn van rituitval. Arriva is voornemens om dit risico te mitigeren door meer gebruik te gaan maken van inhuur van onderaannemers.



Context Vervoerplan

Het Vervoerplan 2025 van Arriva is het voorstel van Arriva voor de dienstregeling van het komende jaar. Met het Vervoerplan geeft Arriva mede invulling aan de aan haar toebedeelde ontwikkelfunctie. In het Vervoerplan schetst Arriva ontwikkelingen en verwachtingen ten aanzien van openbaar vervoer en openbaar vervoergebruik en doet Arriva voorstellen over hoe die ontwikkelingen en verwachtingen door te vertalen naar de dienstregeling. Voordat het –bij deze nota gevoegde definitieve Vervoerplan- tot stand komt, is een uitgebreid proces doorlopen. Dat proces start al in januari (vlak na de start van een nieuwe dienstregeling) met een evaluatie en het –breed in de omgeving- inventariseren van ideeën, wensen en behoeften voor het opvolgende Vervoerplan. De daaruit voortkomende input verwerkt Arriva in een concept-Vervoerplan dat – wederom breed- in de omgeving wordt geconsulteerd en waarop partijen kunnen reageren. In het nu voorliggende definitieve Vervoerplan zijn opmerkingen overgenomen dan wel heeft Arriva gemotiveerd aangegeven waarom een opmerking niet wordt gehonoreerd.

Een bijzondere positie in de totstandkoming van het Vervoerplan is weggelegd voor het Reizigersoverleg Limburg (ROL). Het ROL is de door de Provincie Limburg op grond van de Wet personenvervoer 2000 aangewezen consumentenorganisatie die –gevraagd en ongevraagd- gekwalificeerd advies mag uitbrengen over alle aspecten ten aanzien van openbaar vervoer die de reiziger raken. Het Vervoerplan behoort tot het adviesgebied van het ROL en is om die reden ook ter advisering aan het ROL voorgelegd. De reactie van het ROL is opgenomen als bijlage bij het Vervoerplan 2025. De essentie van de reactie van het ROL luidt:

- Graag aandacht voor de uitval als gevolg van personeelstekort en dan met name betreffende de eerste en laatste rit van lijndiensten;
- Graag aandacht voor de inclusie van het openbaar vervoer en dan in het bijzonder reizigers met een verminderde mobiliteit, zoals rolstoelgebruikers;
- Het ROL is positief over de uitbreiding in de vroege ochtend en in de late avond en in de daluren op een aantal buslijnen;
- Het ROL vraagt aandacht voor een aantal specifieke aandachtspunten in de dienstregeling, zoals de bereikbaarheid van ziekenhuizen (Zuyderland).
- Het ROL vraagt aandacht voor de betrouwbaarheid van de RE18 (Drielandentrein) en de aansluitingen RS18 (Heuvellandlijn) – IC3900 te Heerlen.

Arriva heeft het advies van het ROL betrokken bij de totstandkoming van het Vervoerplan en heeft de afzonderlijke aandachtspunten van het ROL (gemotiveerd) beantwoord.

Naast de beschrijving van de voorstellen van Arriva voor de dienstregeling heeft het Vervoerplan nog twee andere belangrijke functies:

1. Op basis van het Vervoerplan toetst de Provincie of Arriva voldoet aan het Programma van Eisen dan wel afwijkingen van het Programma van Eisen voldoende motiveert. Zie hierna in de paragraaf 'Afwijkingen van het Programma van Eisen' de bevindingen van deze toets;
2. Het Vervoerplan vormt de kwalitatieve basis om tot de opgave van het aantal dienstregelingkilometers bus en trein te komen. Deze opgave dient –na vaststelling van het Vervoerplan door uw college- voor de berekening en verlening van de exploitatiebijdrage 2025. De verlening van de exploitatiebijdrage vindt plaats via een separaat besluit dat naar verwachting in december aan uw college zal worden voorgelegd. Pas na vaststelling door uw college van het Vervoerplan kan Arriva deze



exploitatiesubsidie aanvragen. Uit het vaststellen van het Vervoerplan 2025 volgt via de in de Concessie vastgelegde berekeningsmethodiek de bepaling van de exploitatiebijdrage 2025. Het besluit daarover later dit jaar kan daarmee niet los worden gezien van dit besluit tot het vaststellen van het Vervoerplan. De ontkoppeling van beide besluiten (vaststellen Vervoerplan en verlenen exploitatiesubsidie) is noodzakelijk omdat Arriva alleen exploitatiebijdrage kan vragen op een door het college vastgesteld Vervoerplan.

Vervoerplan 2025 - hoofdlijnen

Bij de start van het proces voor het Vervoerplan 2025 hebben we Arriva verzocht (brief van 26 april 2024 – DOC-00639566) om met het Vervoerplan invulling te geven aan een aantal beleidsmatige prioriteiten onder meer gebaseerd op het beleidskader 'Een Bereikbaar en Toegankelijk Limburg'. Deze prioriteiten betroffen onder andere:

- Van 95% naar 100% dienstregeling (bus) per december 2024
- Betere bereikbaarheid landelijk gebied
- Aandacht voor herstel personeelsbestand

In het Vervoerplan 2025 geeft Arriva invulling aan deze punten door een aantal inhoudelijke voorstellen waarmee de busdienstregeling Limburg weer op 100% van het voorzieningenniveau uit 2019 komt. Met deze voorstellen vult Arriva de herijkingsafspraken zoals die voor de Concessie Limburg zijn gemaakt in. Voor een belangrijk deel landt de uitbreiding van de dienstregeling in het landelijk gebied (zie hierna). Daarnaast continueert Arriva haar inspanningen op het gebied van werving en opleiding van rijdend personeel.

De inhoudelijke hoofdlijnen van de voorstellen van Arriva betreffen:

- Herstel van frequenties van buslijnen die ten tijde van Covid van een halfuurdienst waren afgeschaald naar een uurdienst. Reizigers met deze lijnen kunnen voortaan weer twee keer per uur gebruik maken van een busverbinding;
- Herstel van een aantal vroege ritten in de ochtenduren en ritten aan het begin van de avond die ten tijde van Covid tijdelijk niet werden aangeboden;
- Introductie van een pilot met de Arriva Vlinder (flexvervoer) in Venray en omgeving, aanvullend op de bestaande bus- en treindienstregeling;
- Introductie van een aantal regionale snellijnen (onder andere naar Chemelot Campus);
- Uitbreiding van het openbaar vervoeraanbod op zaterdagavond ten behoeve van het uitgaanspubliek. Een groot aantal lijnen rijdt een half uur tot anderhalf uur later dan dat in de huidige dienstregeling het geval is. De laatste bussen op zaterdagavond vertrekken daarmee in de dienstregeling 2025 rond middernacht (in plaats van rond 23:00).

In een doorkijk naar het Vervoerplan 2026 kondigt Arriva een herontwikkeling van de stadsdiensten Maastricht en Parkstad aan. Voorbereidend daarop verbetert Arriva met het Vervoerplan 2025 al het netwerk van 8-persoonsbussen in Maastricht en bereidt Arriva voor Parkstad een aantal aanvullingen in de loop van 2025 voor.

De dienstregeling van de trein wijzigt in 2025 beperkt. In afstemming met ProRail wijzigt Arriva de dienstregeling van RE18 (Drielandentrein) en RS18 (stoptrein Kerkrade - Maastricht). Dit als maatregel om de betrouwbaarheid van RE18 te verhogen en de kwaliteit van de overstap in Heerlen van de reizigers uit Kerkrade naar de Drielandentrein en de treinen van NS te verbeteren. De maatregel heeft tot gevolg dat ten opzichte van de situatie in de huidige dienstregeling:



- reizigers met RS18 uit de richting Kerkrade in Heerlen een robuustere overstap op de Intercity richting Eindhoven krijgen (maar daarvoor wel via de stationshal van spoor 3 naar spoor 5 moeten lopen);
- reizigers met RS18 uit de richting Kerkrade naar één van de stoptreinstations tussen Heerlen en Maastricht voortaan langer onderweg zijn (door een langer stationnement in Heerlen);
- reizigers met RS18 uit de richting Kerkrade naar de stations Valkenburg, Meerssen of Maastricht voortaan met een overstap op RE18 met een kortere reistijd naar deze stations kunnen reizen.

Afwijkingen van het Programma van Eisen

Afwijkingen van het Programma van Eisen zijn pas toegestaan nadat uw college daarmee heeft ingestemd. Uit de toets op de door Arriva met betrekking tot het Vervoerplan 2025 gemelde afwijkingen volgt dat:

- De afwijkingen met betrekking tot aansluitingen (bijlage 05) reeds eerder door uw college geaccordeerde afwijkingen betreffen;
- De afwijkingen met betrekking tot frequenties (bijlage 06) reeds eerder door uw college geaccordeerde afwijkingen betreffen.

Niet direct in relatie tot het Vervoerplan maar wel van belang voor de kwaliteit van de uitvoering van het openbaar vervoer heeft Arriva gevraagd om de volgende afwijkingen op het Programma van Eisen toe te staan:

- **Startdatum dienstregeling bus**
De startdatum van de dienstregeling bus dient op grond van bepalingen in de Concessie samen te vallen met de (Europese) startdatum van de treindienstregeling (zondag na de tweede zaterdag in december). Vanwege nog openstaande verlofaanspraken van chauffeurs die extra hebben gewerkt om rituitval te compenseren, vraagt Arriva toestemming om de dienstregeling bus uit het Vervoerplan 2025 te mogen starten per zondag 5 januari 2025. Daarmee wordt ruimte gecreëerd om de aanspraken -grotendeels- te kunnen invullen. Omdat de treindienstregeling in 2025 in Limburg niet verandert (met uitzondering van kleine optimalisatie in Heerlen), is een koppeling met deze Europees bepaalde startdatum minder relevant. Daarnaast sluit de datum van 5 januari aan bij het einde van de kerstvakantie waarin toch al sprake is van een vakantiedienstregeling. We stellen voor om met deze afwijking in te stemmen.
- **Afwijking leeftijdseis busmaterieel onderaannemers**
Een aantal openbaar vervoerdiensten in Limburg wordt gereden door onderaannemers van Arriva. Deze onderaannemers moeten aan de zelfde eisen voldoen als Arriva. Dat geldt ook voor leeftijds-, uitstoot- en kwaliteitseisen van het in te zetten busmaterieel. Vanwege de noodzaak om bussen te vervangen en de (Europabrede) krapte op de tweedehandsbusmarkt hebben onderaannemers voertuigen moeten aanschaffen die niet aan de gestelde leeftijdseisen voldoen. De eis is dat tweedehandsbussen bij instroom in de concessie Limburg maximaal drie jaar oud zijn. Op het moment van instroom voldeed geen van de vervangende voertuigen aan deze eis. Leeftijden varieerden van vijf tot acht jaar. Omdat de te vervangen voertuigen nog (veel) ouder waren (hetgeen een gevolg was van een tijdelijke ontheffing die uw college aan de onderaannemers ten tijde van Covid heeft verleend om te voorkomen dat op dat moment een investering in nieuwer materieel moest worden gedaan terwijl er feitelijk, vanwege de lock downs, geen werk voor was) en omdat



de vervangende voertuigen de gunstigere emissieclassificatie Euro 6 hebben (de te vervangen voertuigen hadden classificatie Euro 5 of EEV), stellen we voor om in te stemmen met deze afwijking. Dit ook omdat Arriva de voertuigen geheel van een nieuw interieur heeft voorzien en vanwege het feit dat er uit de schouw die samen met vertegenwoordigers van het ROL is gehouden op het aspect toegankelijkheid van de voertuigen geen beperkingen zijn geconstateerd.

- Afwijking eis Nederlands sprekende buschauffeurs
In vervolg op de proef met (Engels sprekende) Kroatische buschauffeurs in Limburg heeft Arriva verzocht om een afwijking van de eis dat alle chauffeurs Nederlands dienen te spreken toe te staan. Vanwege de situatie op de arbeidsmarkt stellen we voor om hier onder de volgende voorwaarden mee in te stemmen:
 - Het percentage Engels sprekende buschauffeurs mag nooit meer bedragen dan maximaal 20% van het totale personeelsbestand;
 - Arriva draagt zorg voor taalcursussen waarmee de betreffende Engels sprekende buschauffeurs binnen een jaar het Nederlands op niveau B2 machtig zijn.

Bekostigingsgrondslag voor Arriva-Vlinder

Met ingang van de dienstregeling 2025 start Arriva een proef met de Vlinder in het landelijk gebied Venray. Dit als vervolg op de eerdere introductie van Vlinders in Venlo en Sittard. De Arriva-Vlinder is een (deels) vraagafhankelijk en oproepgestuurd vervoersysteem dat in de stille uren reizigers via een op basis van de reisbehoeften te plannen route ophaalt van een bushalte en brengt naar een bushalte in de nabijheid van hun bestemming. Het systeem is deels oproepafhankelijk omdat reizigers die vertrekken vanaf een treinstation hun rit niet hoeven te reserveren. Bij aankomst van de belangrijkste trein(en) staat de Vlinder klaar op het station en brengt reizigers al naar gelang de behoefte naar hun bestemming.

De op basis van de reisbehoefte actueel te plannen en te rijden route is de kracht van het vervoersysteem: reizigers worden via de kortst mogelijke route opgehaald bij of weggebracht naar de halte die het dichtste bij hun bestemming ligt. Deze variabele routes zijn in financieel opzicht echter lastig. Er valt immers op voorhand geen afspraak te maken over de te leveren vervoerprestatie en achteraf verrekenen van deze prestatie leidt tot een aanzienlijke administratie en verantwoording en draagt voor de Provincie het risico in zich van een open einde-regeling. Tegelijkertijd zou het niet zo moeten zijn dat we, vanwege inadequate afspraken over de bekostiging van de Vlinder, de verdere uitrol zouden tegenwerken als het door reizigers een geaccepteerde en gewaardeerde dienst is. En vanzelfsprekend is er ook een noodzaak om met Arriva afspraken te maken over de bekostiging van de Vlinder vanuit rechtmatigheid van besteding van middelen.

Omdat de Vlinders in Venlo en Sittard relatief beperkt van omvang zijn, hebben we hiervoor in het verleden met Arriva de praktische werkafpraak gemaakt dat het budget van de door de Vlinder te vervangen vaste busdiensten beschikbaar is voor de bekostiging van die Vlinders. Voor de pilot in Venray volstaat die afspraak niet:

- Er is geen sprake van te vervangen busdiensten. De Vlinder in Venray wordt aanvullend op de bestaande busdienstregeling uitgevoerd;
- Het bedieningsgebied van de Vlinder in Venray is, in vergelijking tot Venlo en Sittard, relatief groot en de vraag naar de Vlinder is niet bekend. Dat laatste gold in eerste instantie ook voor Venlo en Sittard, maar daar vormde het gebruik van de stadsbuslijnen in elk



geval een indicatie voor de te verwachten reizigersaantallen met de Vlinder. Die indicatie ontbreekt in Venray.

Om te voorkomen dat we de uitrol van de Vlinder door inadequate financiële afspraken zouden belemmeren of vertragen (en vanwege de noodzaak om de rechtmatigheid van bestedingen te kunnen aantonen), hebben we met Arriva verkend welke nadere afspraken over de bekostiging van de Vlinder gewenst zijn en naar verwachting recht doen aan de bepaling van de omvang van een exploitatiebijdrage. Hierbij zijn verschillende opties beschouwd waarbij de hierna beschreven optie als praktisch best uitvoerbare en financieel-inhoudelijk het best aansluitend bij de principes van het vervoersysteem 'Vlinder' werd beschouwd:

- Voor de planning van de Vlinder (die feitelijk elk moment wordt geactualiseerd op basis van de behoefte van reizigers maar in de basis wel een toedeling van voertuigen en personeel heeft) maakt Arriva gebruik van het softwarepakket 'Via'. In Via wordt vanwege de te maken voertuig- en personeelsplanning gebruik gemaakt van een op voorhand geplande fictieve route in het betreffende Vlindergebied;
- Van deze fictieve route kan eenvoudig het aantal dienstregelingkilometers per rit (en per jaar) worden bepaald. Deze route is weliswaar fictief en zal in de praktijk zelden of nooit worden gereden, maar mag als representatief worden beschouwd voor de prestatie van de Vlinder in een specifiek gebied;
- Omdat de Vlinder oproepafhankelijk is, zal deze niet elk uur dat het systeem voor vervoer van reizigers openstaat een prestatie (of de zelfde prestatie) leveren. Om die reden stelt Arriva voor om de fictief bepaalde Vlinderkilometers te wegen. Binnen de Concessieafspraken is een dergelijke weging gebruikelijk. De exploitatiebijdrage per dienstregelingkilometer is immers een vast bedrag, terwijl het voor de kosten van openbaar vervoer wel uitmaakt met welk voertuig (een 8-persoonsvoertuig of een bus) en op welk moment van de dag (spits- of daluren) een dienstregelingkilometer 'wordt geproduceerd'. Voorstel is om de Vlinder-kilometers te wegen met de factoren waarmee binnen de Concessie de met een 8-persoonsvoertuig uitgevoerde diensten voor de bekostiging worden gewogen:
 - wegingsfactor 0,6 voor ritten in de daluren,
 - wegingsfactor 0,8 voor ritten in de spitsuren.

Concreet uitgewerkt betekent dit laatste dat we voor elke fictieve dienstregelingkilometer van een Vlinder in Via (ongeacht de vraag of die in de praktijk ook daadwerkelijk wordt gereden) 0,6 dienstregelingkilometer vergoeden wanneer deze rit in de daluren plaatsvindt en 0,8 dienstregelingkilometer vergoeden voor een rit die in de spitsuren wordt uitgevoerd.

Met dit voorstel maken we de prestatie van de Vlinder voor de bekostiging op voorhand inzichtelijk en kunnen we blijven sturen op een openbaar vervoeraanbod in Limburg dat binnen het door Provinciale Staten vastgestelde subsidieplafond blijft. Een klein (en overigens in omvang beperkt en overzichtelijk) nadeel van deze methode is dat niet de exacte maar een fictieve prestatie wordt bekostigd. In de Concessie Limburg is dit laatste niet ongebruikelijk: ook voor volledig vraagafhankelijk vervoer (waarvan de prestatie ook op voorhand onbekend is) hanteren we een wegingsfactor van 0,5 ten opzichte van de -daar weer overigens wel- bekende dienstregelingkilometers. De voorgestelde factoren 0,6 en 0,8 zijn ook vanuit de wegingsfactor 0,5 voor volledig vraagafhankelijk vervoer logisch en redelijk.



3. Bestuurlijke aandachtspunten

De stap naar een 100%-dienstregeling bus in 2025 brengt een risico met zich mee. Arriva verwacht met haar werving en opleiding van rijdend personeel per december 2024 voldoende chauffeurs te hebben om een 95%-dienstregeling te kunnen uitvoeren met een rituitvalpercentage dat voldoet aan de bepalingen in de Concessie. De stap naar een 100%-dienstregeling per 5 januari 2025 maakt het risico op een tijdelijk hoger rituitvalpercentage groot. Arriva wil dit risico mitigeren door de inhuur van onderaannemers. Eventueel toch optredende rituitval blijft verwijtbaar en telt mee voor de toets aan de prestatienormen uit de OV-concessie en eventuele boete.

In de komende maanden actualiseren we het Ontwikkelplan openbaar vervoer. Het geactualiseerde plan leggen we te zijner tijd ter vaststelling aan uw college voor.

4. Lobby - aspecten

Niet van toepassing.

5. Relatie met Programmabegroting

Openbaar vervoer maakt deel uit van Programma 7 (Een bereikbaar en toegankelijk Limburg) van de Programmabegroting 2024, product 7.2.2. Openbaar vervoer.

6. Juridische aspecten

Het Vervoerplan wordt door uw college vastgesteld volgens de dienstregelingprocedure uit de Concessie Openbaar Vervoer Limburg 20216 - 2031 (Programma van Eisen artikel C.2.15 en Bijlage F.12).

De bevoegdheid met betrekking tot regionaal openbaar vervoer ligt op grond van de Wet personenvervoer 2000 bij het college van Gedeputeerde Staten.

7. Inkoop- en aanbestedingsaspecten

Niet van toepassing.

8. Financiële en cofinancieringsaspecten

Door het Vervoerplan Arriva 2025 vast te stellen wordt dit Vervoerplan – en meer specifiek, het uit dit Vervoerplan voortvloeiende aantal dienstregelingkilometers bus en trein dat Arriva voorstelt om in 2025 aan te bieden- de basis voor de verlening van de exploitatiebijdrage aan Arriva voor het dienstregelingjaar 2025 (Concessie, Financiële Bepalingen, artikel G.3.22).

Voor deze exploitatiebijdrage geldt het subsidieplafond (€ 55,5 mln. per jaar, prijspeil 2014). De op basis van de meest recente indices 2025 (verwachting van september 2024) te verwachten hoogte van het subsidieplafond bedraagt € 76.660.416,-. Dit bedrag wordt berekend zoals vastgelegd in artikel G.3.2 van de Financiële Bepalingen bij de OV-Concessie. De vaststelling van de exploitatiebijdrage (in 2026) vindt plaats op basis van de definitieve prijsindices voor 2025. Het exacte bedrag van het plafond kan daarmee nog wijzigen.

Door toepassing van het subsidieplafond hanteert de Provincie een maximumbedrag en dienovereenkomstig ook een maximum aantal dienstregelingkilometers dat voor openbaar vervoer beschikbaar respectievelijk inzetbaar is. Verlening van de exploitatiebijdrage vindt plaats nadat uw college heeft ingestemd met het Vervoerplan en nadat Arriva daartoe een aanvraag heeft



ingediend. Deze subsidieverlening is voorzien voor november of december dit jaar. Dekking van de exploitatiebijdrage 2025 vindt plaats uit reguliere exploitatiemiddelen (FCL 67867 OV Concessie 16-31 exploitatie).

Gebruikelijk bij het indienen van een Vervoerplan is dat Arriva aangeeft hoeveel dienstregelingkilometers er met dat Vervoerplan zijn gemoeid. Vanwege de nog door uw college te accorderen bekostigingsgrondslag voor de Vlinder is dit aantal dienstregelingkilometers nog niet definitief en is het kilometeroverzicht nog niet beschikbaar. Omdat de verlening van de exploitatiebijdrage later dit jaar plaatsvindt, vormt het nog niet definitief zijn van het aantal dienstregelingkilometers geen belemmering bij het vaststellen van het Vervoerplan:

- Arriva geeft ambtelijk aan dat het Vervoerplan 2025 enkele tiende procenten boven het vastgestelde en van toepassing zijnde subsidieplafond uitkomt;
- Arriva is er van op de hoogte dat een dienstregelingkilometer-aanbod boven het subsidieplafond niet voor vergoeding door de Provincie in aanmerking komt;
- Arriva verwacht dat de plus boven het plafond als gevolg van rituitval uiteindelijk (bij de vaststelling van de exploitatiebijdrage 2025) leidt tot een aantal voor vergoeding in aanmerking te nemen dienstregelingkilometers dat onder het plafond uitkomt.

9. Relatie met aanpak coronacrisis

Het Vervoerplan 2025 van Arriva heeft –in zichzelf- geen relatie met de aanpak coronacrisis. In het openbaar vervoer is het aantal reizigers na de coronacrisis nog niet op het niveau van voor de crisis (2019). Op dit moment is er sprake van circa 85 tot 90% van de reizigersaantallen uit 2019. Dit heeft effect op de financiële huishouding van de Concessie Openbaar Vervoer 2016 – 2031.

Zoals in deze nota vermeld, hebben we in 2024 samen met Arriva invulling gegeven aan de landelijke afspraak om de Concessie te herijken op een nieuw financieel evenwicht. Deze herijking is in Limburg uitgevoerd door middel van de invoering van Dal Vrij Limburg. Met deze invoering sluiten we de specifieke afspraken met Arriva over dienstregeling en Covid-steun van de Provincie af. Daarmee wordt 2025 het eerste dienstregelingjaar waarin de reguliere contractverhoudingen weer van toepassing zijn en Arriva geen beroep meer kan doen op steun of uitzonderingsposities.

10. Arbeidsmarktbeleid

Niet van toepassing.

11. Effecten op CO₂ en stikstof emissies (effecten op klimaat en biodiversiteit/beschermde natuur)

Niet van toepassing.

12. Digitalisering & data governance

Niet van toepassing.

13. Formatieve aspecten

Niet van toepassing.

14. Samenwerking/afstemming andere clusters

Deze nota is tot stand gekomen in samenwerking met de clusters Algemeen Juridische Zaken en Financiën.



15. Voorstel:

1. Het Vervoerplan 2025 vast te stellen.
2. In te stemmen met de afwijkingen van het Programma van Eisen zoals in deze nota genoemd (start dienstregeling bus op 5 januari 2025, afwijking leeftijdseis busmaterieel onderaannemers en afwijking eis Nederlands sprekende buschauffeurs) en de bekostigingsgrondslag voor de Arriva-Vlinder vast te stellen.
3. Arriva door middel van bijgaand conceptbesluit op de hoogte te brengen.
4. Het Vervoerplan Arriva 2025 met bijgaande mededeling portefeuillehouder aan Provinciale Staten aan te bieden.
5. Te besluiten deze nota actief openbaar te maken.