

Transitieplan OV

concessie Stadsdienst Lelystad

9 september 2021

Lelystad

Inleiding

Aanleiding

In 2020 hebben de vervoerbedrijven in NOVB verband globale afspraken gemaakt over het vervoerplan 2021, dat de transitie inluidd naar de periode waarin COVID geleidelijk onder controle komt, maar het effect op het OV-gebruik nog volop aanwezig is. In 2021 is door het aanhouden van de pandemie besloten dat de BVOV regeling 2021 ook voor een (groot deel van) 2022 zal gelden. Het transitieplan Lelystad, i.c. het vervoerplan krijgt vorm binnen deze landelijke kaders:

Landelijke kaders

Landelijke kaders voor transitieplannen:

Een transitieplan speelt in op de reizigersontwikkeling in de concessie (omvang, spreiding). Beschikbaarheid betekent niet automatisch dat het gehele vervoeraanbod, ook de busritten met weinig passagiers, in stand blijft.

Het is zodanig opgebouwd dat er na de corona-situatie weer op passende wijze uitbouw kan plaatsvinden (conform de doelstellingen van het Toekomstbeeld OV40). Een goede basiskwaliteit blijft hoe dan ook in stand; er mag geen substantieel reizigersverlies optreden als gevolg van een verschaald voorzieningenniveau.

Het geeft de concessiehouder zicht op een financieel gezonde concessie: niet weer een jaar met negatief financieel resultaat.

Het bouwt flexibiliteit in, om waar aan de orde tussentijds snel te kunnen op- en afschalen. De ontwikkeling van de pandemie blijft ook in en na 2021 erg onzeker.

Het gaat uit van dezelfde maandelijkse omvang van de overheidsbijdrage (rijk en concessieverlener) als ten tijde van de Beschikbaarheidsvergoeding 2021.

De omstandigheden en kenmerken van de verschillende concessies verschillen sterk. De invulling is maatwerk per concessie, waarbij de eigen specifieke situatie per concessie zorgt voor eigen gebiedsafwegingen. Landelijk bedraagt de reductie in DRU's in de transitieplannen rond de 10% ten opzichte van de situatie vóór Corona.

Concessie stadsdienst Lelystad.

Ontwikkelingen concessie stadsdienst Lelystad

De concessie Lelystad, die zou aflopen op 3 september 2021 is verlengd tot en met 9 december 2023. De gemeente zal vanaf 4 september 2021 niet meer de gedelegeerde opdrachtgever zijn. Daardoor is de provincie Flevoland weer rechtstreeks de concessieverlener.

In Lelystad is tijdens de pandemie tot nu toe een dienstregeling gereden die circa 5,5% minder aanbod (dienstregelinguren) bevat dan in 2020. In perioden van lockdown was er grotere afschaling, na de lockdown wordt ook buiten de vakanties de vakantiedienst gereden waarmee structureel 3,5% wordt afgeschaald. Deze situatie loopt naar tevredenheid: het aantal reizigers kan goed worden vervoerd en er zijn weinig klachten. In de rustige vakantieperioden is nog wel sprake van een overbediening, met name op de gecombineerde lijnvoering van de lijnen 3 en 13 die gezamenlijk een kwartierdienst bieden naar Batavia Stad.

Omdat de verwachting is dat het nog wel een aantal jaren duurt voordat het aantal reizigers weer op het niveau van begin 2020 terug is, menen provincie, gemeente en Arriva dat de opzet van de dienstregeling van april 2020 nog geruime tijd passend is bij de vraag naar vervoer. Dit vormt daarom het vervoerkundig vertrekpunt voor het transitieplan en is voor de komende jaren een maatregel om het financiële tekort te compenseren. In 2022 en 2023 zal er uitgaande van de huidige verwachtingen derhalve geen afschalen van het voorzieningenniveau plaatsvinden die het niveau van -5,5% overtreft. Uitsluitend het geval van een grote afname van de vervoervraag, bijvoorbeeld door een lockdown, overleggen partijen over een verdere afschaling. Om hier snel en flexibel op in te spelen hanteren we daarvoor de wendbaarheidsscenario's uit de eerste Coronaperiode.

Het OV-netwerk

De afspraak is gemaakt dat het huidige OV-netwerk in stand wordt gehouden, zodat later, zo nodig, een opbouw mogelijk is. Dit betekent dat de huidige lijnvoering en halten uitgangspunt zijn tot einde concessie. De vervoerplicht blijft in stand. Mocht er dermate grote vervoergroei ontstaan dat reizigers niet mee kunnen, dan is aanpassing noodzakelijk en mogelijk.

Geldigheid

Het transitieplan voor de concessie Lelystad, heeft een werking tot einde concessie, te weten 9 december 2023.

Financiën

Tussen Arriva en de Provincie Flevoland zijn financiële afspraken gemaakt. Deze zijn verwoord in de brief met kenmerk 2814362

Vervoerplan 2021 / 2022

Insteek

Op basis van de afspraken met de provincie Flevoland zet Arriva (de huidige opzet van) de dienstregeling voort. Dat betekent dat alle wijken het gehele jaar op werkdagen met een halfuurdienst worden bediend. De kwartierdienst in de spitsuren op de lijnen 1 en 4 buiten de vakanties komt dus niet terug. Daarmee is er een structurele besparing van 3,5% op de dienstregeling uren gerealiseerd.

Om te komen tot de afgesproken structurele vermindering van 5,5% wordt in de schoolvakanties aanvullend de combinatielijn 3/13 teruggebracht tot een halfuurdienst. Dit effectueren we door in de vakanties [1] alleen lijn 3 te rijden en lijn 13 te laten vervallen. Hieronder leggen we deze keuze uit.

Onderbouwing vakantiedienst lijn 13

In januari 2020 is lijn 13 in het leven geroepen als aanvulling op lijn 3. De halfuurdienst van lijn 3 bleek op topdagen van Batavia Stad onvoldoende om alle passagiers op comfortabele wijze te vervoeren. Op die dagen werden extra ritten aangeboden. Gezien de groeiplannen van Batavia Stad is daarom destijds besloten de capaciteit naar Batavia Stad op werkdagen en op zaterdag uit te breiden. Door met lijn 13 als routevariant op lijn 3 via de Kempenaar te rijden, kon daarmee tevens bediening ten behoeve van de kleine vervoervraag in de wijk de Kempenaar zonder extra kosten worden verbeterd.

De impact van Covid-19 leidde er toe dat de vervoervraag naar Batavia Stad wegviel. Inmiddels is Batavia Stad weer geopend en herstelt deze vraag zich weer, echter nog niet in de mate zoals aanvankelijk werd voorzien. Batavia Stad neemt bovendien maatregelen om de bezoekersaantallen te spreiden teneinde meer afstand tussen bezoekers te kunnen garanderen. In de vakanties worden hiertoe de openingstijden verruimd, waardoor het aantal gelijktijdige bezoekers zal dalen. Dit betekent enerzijds dat de parkeerdruk op de parkeerterreinen afneemt, anderzijds dat het aantal passagiers per busrit zich meer zal spreiden.

In de vakantieperiode is tevens het aantal 'reguliere' reizigers dat niet van en naar Batavia Stad reist op de stadsdienst – en dus ook op lijn 3/13 – veel geringer. Zeker in die periodes is daardoor de kwartierdienst die de lijnen samen bieden niet meer nodig. Daarom laten we lijn 13 in de vakantieperiodes vervallen. De twee haltes in de Kempenaar worden gedurende de vakanties dus niet bediend. Passagiers van en naar de Kempenaar kunnen dan – net als op zondag – gebruik maken van de haltes Gondel Noord, Kempenaarbrug, Karveelbrug en Vesteburg.

Op deze wijze verminderen we het kostenniveau zonder dat passagiers daar veel nadeel van ondervinden. Voor iedere reiziger is een alternatief reismoment of een andere halte beschikbaar.

De grootste impact is voor de passagiers die nu van 2 haltes in de wijk Kempenaar gebruik maken. Zie de uitsnede van de lijnennetkaart van Lelystad:



In onderstaande tabel zijn de aantallen instappers op de haltes van lijn 3/13 weergegeven, met deze 2 haltes geaccentueerd (Situatie maart 2020, pre-corona):

	mrt-20	ma	di	wo	do	vr	za	zo
Lls Agora			22	26	24	25	13	5
Lls Bataviastad			126	146	175	125	138	238
Lls Boeierbrug			38	38	36	39	40	19
Lls Centrum			368	372	388	365	335	298
Lls Centrumbrug			18	24	28	25	19	19
Lls Karveelbrug			25	26	17	25	20	14
Lls Kemp Midden			11	7	16	13	12	4
Lls Kempenaarbrug			37	43	46	38	31	19
Lls Reygersbeek			9	14	10	20	15	13
Lls Rotondebrug			15	12	18	16	11	3
Lls Wkc Kempenaar			15	35	33	28	28	7
Eindtotaal			712	758	804	733	684	656

In de vakantieperioden is de vervoervraag buiten Bataviastad regulier ca 40% lager dan in maart. Daaruit concluderen wij dat een halfuurdienst in die perioden een goede afstemming op de vervoervraag is. De treinaansluiting op de Intercity blijft met lijn 3 in stand.

Wij zijn voornemens deze aanpassing vanaf de herfstvakantie 2021 te realiseren.

Over de periode September – December 2021 is het aantal dru's daarmee in totaal 4,9% lager:

Kwantiteiten 2021 - concessie Lelystad 2011								
	1 januari tm 3 september		4 september tm31 december *)			1 januari -tm31 december		
Lijn	DRU volgens contract (voor subsidieaanvraag)	DRU exploitatief	Lijn	DRU volgens contract (voor subsidieaanvraag)	DRU exploitatief	Lijn	DRU volgens contract (voor subsidieaanvraag)	DRU exploitatief
1	5359:31:00	4500:05:00	1	2755:28:00	2209:13:00	1	8114:59:00	6709:18:00
2	3977:46:00	3977:46:00	2	1953:14:00	1953:14:00	2	5931:00:00	5931:00:00
3	3476:35:00	3476:35:00	3	1700:37:00	1700:37:00	3	5177:12:00	5177:12:00
4	2935:13:00	2518:17:00	4	1501:21:00	1236:21:00	4	4436:34:00	3754:38:00
5	2600:39:00	2600:39:00	5	1276:30:00	1276:30:00	5	3877:09:00	3877:09:00
6	3572:20:00	3572:20:00	6	1754:12:00	1754:12:00	6	5326:32:00	5326:32:00
8	4299:27:00	4299:27:00	8	2110:37:00	2110:37:00	8	6410:04:00	6410:04:00
7	3675:17:00	3675:17:00	7	1807:16:00	1807:16:00	7	5482:33:00	5482:33:00
13	2364:49:00	2364:49:00	13	1167:53:00	1019:04:00	13	3532:42:00	3383:53:00
16	3422:00:00	3422:00:00	16	1680:08:00	1680:08:00	16	5102:08:00	5102:08:00
612	184:30:00	184:30:00	612	112:30:00	112:30:00	612	297:00:00	297:00:00
Load stat	2399:11:00	2306:45:00	Load stat	1191:38:00	1130:26:00	Load stat	3590:49:00	3437:11:00
Totaal	38267:18:00	36898:30:00		19011:24:00	17990:08:00		57278:42:00	54888:38:00
Percentage		96,4%			94,6%			95,8%
	Buurtbus							
9	1373:54:00		9	695:18:00		9	2069:12:00	
10	721:22:00		10	366:04:00		10	1087:26:00	
Totaal	2095:16:00		Totaal	1061:22:00		Totaal	3156:38:00	

*) In de periode 4 september tm 31 december is ook de besparing lijn 13 ingerekend in de DRU exploitatief

Over een heel jaar bedraagt de besparing ca 5,5% door de langere vakantieperiode.

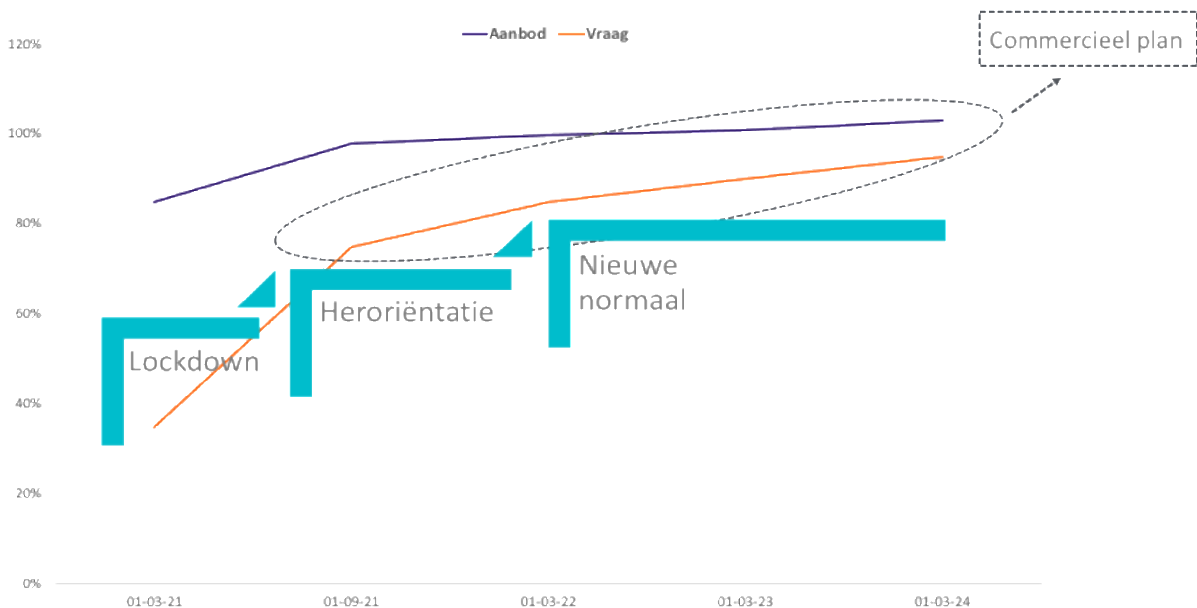
Aanpassing Buurtbus

In december vervallen de streeklijnen 163 en 164. Buurtbus lijn 10 neemt dan de bediening van het Bio Science Center op de Runderweg over. De bediening van het Golfpark komt dan te vervallen, zodat er ruimte in de dienstregeling ontstaat om deze extra halte te bedienen.

Marketing

Analyse en context

Zoals bekend worden in de herstelsenario's gerekend met hoog, midden en laag scenario's. Los van hoe deze scenario's zich kwantitatief zullen ontwikkelen, voorzien wij een fasering in de ontwikkeling van consumentengedrag dat als het ware meebeweegt met de herstelcurve en andersom. In grote lijnen zien wij na het opheffen van het grootste deel van de beperkende corona maatregelen twee fases: eerst een heroriëntatie fase waarin reisgedrag wordt (her)overwogen en vervolgens een fase waarin het reisgedrag (en breder consumentengedrag) voor de grote massa weer is gestabiliseerd gelang nieuwe standaarden en leefpatronen.



In bovenstaand figuur zijn deze fases los van elkaar getekend ter illustratie. In praktijk zullen deze fases in elkaar overlopen en zal er waarschijnlijk sprake zijn van een soort tussenfase. Dit komt onder meer door individuele verschillen van mensen, maar bijvoorbeeld ook van sectoren en werkgevers. Bovendien is de geschetste fasering in de tijd speculatief en sterk afhankelijk van de ontwikkeling van het corona virus in de komende maanden. Dit geldt ook voor de ontwikkeling van het aanbod. Waar het om gaat is dat het aan ons de taak is om onze (potentiële) reizigers gedurende deze periodes zo goed mogelijk te bereiken en te faciliteren in hun (mobiliteits) behoefte. Gerichte maatregelen die passen bij deze fases zijn dus nodig om daadwerkelijk de geschetste herstelcurve in te kunnen zetten. We voorzien alvast een aantal kansen en bedreigingen die in deze fases van herstel op ons afkomen en die dus bepalend zijn voor onze voorgenomen marktbeperkingsstrategie.

Kansen

- Heroriëntatie van reisgedrag, modaliteitskeuze en betaalwijze
- Hybride onderwijs i.c.m. afspraken spreiding biedt ruimte in de (hyper)spits
- Thuiswerken en nieuwe manieren van werken maken werknemers minder afhankelijk van plaats en tijd. Ook; nieuw lease- en mobiliteitsbeleid
- Behoeft van de consument om weer te consumeren en recreëren als dat kan

Bedreigingen

- Minder contacturen hoger onderwijs
- Minder kantooruren forensen
- Imago schade OV, o.a. naast vreemden zitten
- Ingeslepen nieuw reisgedrag tijdens corona
- Alternatief aanbod, o.a. elektrische fiets
- Risico economische crisis

Belangrijkste rode draad in deze kansen en bedreigingen is het veranderende mobiliteitslandschap. We zien dat ontwikkelingen die pre-corona al voorzichtig waren ingezet in een stroomversnelling zijn geraakt. Denk aan onderwijs op afstand, thuiswerken, situatieafhankelijke modaliteitskeuze (elektrische fiets bij mooi weer en bus in de winter) en betalen naar gebruik (terugloop in (jaar)abbonementen, groei in reizen op rekening en saldo). Het is niet voor niets dat wij ook pre-corona al bezig waren met het vraaggericht inrichten van ons aanbod en onze serviceverlening. Zoals de ontwikkeling van ons eigen Maas-platform, investeren in Arriva Flow en andere nieuwe betaalmethoden en het aanbieden van eigen deelmodaliteiten. Door de onzekerheid van de corona crisis én de verwachte blijvende gevolgen zoals hybride onderwijs en meer thuiswerken is de roep om flexibiliteit en keuzevrijheid als het gaat om mobiliteit nu en straks groter dan ooit. En sneller dan pre-corona verwacht. Als we daar gedegen oplossingen voor hebben biedt dit kansen, juist in een tijd dat reizigers zich heroriënteren. Om meerdere redenen is de concurrentiepositie ten opzichte van de auto veranderd. Zowel positief als negatief. Tegelijk zorgen het hybride onderwijs en meer thuiswerken voor minder verplaatsingsbehoefte onder onze groepen frequente reizigers. Daar schuilt het grootste risico in. Iemand die zich niet hoeft te verplaatsen voor school of werk, kan ook niet verleid worden om met ons te reizen. De uitdaging die voor ons ligt is daarom grofweg te vangen in drie doelen:

- Bestaande reizigers behouden en/of herwinnen, rekening houdend met nieuwe verplaatsingsbehoeften;
- Bestaande reizigers vaker laten reizen op andere momenten, met andere motieven;
- Nieuwe reizigers aantrekken

Strategie

Het doel is dus helder. Reizigers behouden/herwinnen en nieuwe reizigers aantrekken in een sterk veranderde en veranderende wereld. Waarin consumentengedrag zich nog lastig laat voorspellen, maar waarin flexibiliteit een rode draad lijkt te gaan vormen. Uit de hiervoor geschetste kansen en bedreigingen destilleren wij een algemene klantwens die de kapstok vormt voor onze commerciële strategie, zoals hieronder geïllustreerd.



De reiziger wil flexibel zijn in zijn keuze om (met ons) te reizen. Flexibel in modaliteit, flexibel in moment en frequentie van reizen en flexibel in betalen. Hij verwacht een veilige, duurzame en vernieuwende vervoerder die hierin faciliteert. Snelheid en comfort maken reizen met OV aantrekkelijk. Zowel voor recreatief gebruik als voor reizen naar werk en onderwijs.

Onze commerciële strategie focust zich daarom op het faciliteren van flexibel reisgedrag en het bieden van snelle en comfortabele verbindingen naar relevante bestemmingen. Hiervoor werken we actief samen met landelijke en regionale partners. Met het onderwijs continueren we onze samenwerking om met slimme roosters beter te spreiden en onderwijslocaties goed bereikbaar te houden. Werkgevers helpen we actief bij hun (nieuwe) mobiliteitsbeleid, onder andere met werkgeversproposities via ons Maas-platform. In samenwerking met regionale partners in de toerisme-, recreatie- en evenementen branche gaan we zoveel mogelijk mensen inspireren, stimuleren en faciliteren.

De conclusie is dat de kapstok van onze commerciële strategie voldoende haakjes biedt om de komende jaren te werken aan concrete plannen op het gebied van marketing, tariefbeleid en sales die bijdragen aan het minimaliseren van de verwachte omzetzijning in de verschillende herstelszenario's.