



## Transitieplan TAG 2020- 2025



## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Managementsamenvatting</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Inleiding</b>	<b>5</b>
2.1	Positie concessieverlener provincie Zuid-Holland en concessiehouder de Combinatie NS Reizigers B.V. en Abellio Rail NRW GmbH	5
2.2	TAG & COVID-19	5
2.3	Totstandkoming en doel Transitieplan TAG 2020 – 2025	6
2.4	Leeswijzer	7
<b>3</b>	<b>Uitgangspunten Transitieplan TAG 2020 – 2025</b>	<b>8</b>
<b>4</b>	<b>Reizigersopbrengsten TAG voor en na COVID-19</b>	<b>9</b>
<b>5</b>	<b>Initiatieven Transitieplan TAG 2020 - 2025</b>	<b>10</b>
5.1	Initiatieven NS	10
5.2	Initiatieven Provincie Zuid-Holland	12
5.3	Initiatieven Rijk	13
<b>6</b>	<b>Monitoren &amp; Vaststellen</b>	<b>15</b>
	<b>Bijlage 1 Financiële impact initiatieven transitieplan</b>	<b>16</b>
	<b>Bijlage 2 Transitieplan TAG 2020 – 2025 op hoofdlijnen</b>	<b>17</b>



# 1 Managementsamenvatting

De uitbraak van COVID-19 in 2020 heeft in Nederland grote gevolgen voor het gebruik van het OV. Ook bij TAG zijn de reizigersaantallen en de opbrengsten sinds maart 2020 fors teruggelopen. Over heel 2020 hield TAG 54% van haar reizigers over ten opzichte van 2019. Ook in 2021 bleven de reizigersaantallen achter. In 2021 kende TAG 58% van het aantal reizigers ten opzichte van 2019. 2022 laat enig herstel zien, t/m september kende TAG 79% van het aantal reizigers t.o.v. diezelfde periode in 2019.

De teruggelopen reizigersaantallen hebben ook een fors negatieve impact op het financiële resultaat van de concessie TAG door de sterk afgenomen reizigersopbrengsten. Om de concessie TAG financieel gezond te houden hebben NS en de Provincie Zuid-Holland dit Transitieplan 2020 t/m 2025 uitgewerkt.

Doel van dit transitieplan is om de concessie vanaf 2025 weer financieel gezond te krijgen, zodat de afhankelijkheid van eventuele extra financiële steun van de Rijksoverheid of de provincie kan worden beëindigd, en daarbij het hoogwaardige aanbod op de TAG te kunnen continueren.

De insteek van het transitieplan is om enerzijds de reiziger terug te krijgen in het OV, en daarmee de reizigersopbrengsten te laten stijgen, en anderzijds te kijken naar een optimalisatie van de exploitatie teneinde de kosten te reduceren. Daarbij is gekeken naar kansen voor besparingen en kostenbeheersing, mogelijkheden om financiering van diverse kosten op een andere wijze in te richten en mogelijke andere vormen van financiële maatregelen.

Sommige maatregelen lijken kansrijk en worden meegenomen in de verdere uitwerking van het transitieplan. Andere maatregelen blijken niet te passen bij de uitgangspunten van het transitieplan, omdat ze te belastend zijn voor de reizigers en niet of beperkt bijdragen aan een beter financieel resultaat.

Concrete afspraken die voortkomen uit het transitieplan hebben pas formele rechtskracht/juridische binding als daartoe door de bevoegde bestuursorganen is besloten.

Het Transitieplan TAG 2020 - 2025 kent een aantal uitgangspunten en perioden:

- De afspraken of maatregelen;
  - moeten passen binnen de concessievoorschriften;
  - worden op een later tijdstip concreet uitgewerkt, en;
  - worden daarna door Gedeputeerde Staten vastgesteld.
- Initiatieven binnen het transitieplan mogen geen afbreuk doen aan de kwaliteit en veiligheid van het hoogwaardige vervoersaanbod binnen de concessie TAG (continueren kwartierdienst).
- Kapitaallasten (NS interne rendementseis op geïnvesteerd vermogen) mogen niet meegenomen worden in de Beschikbaarheidsvergoeding OV (BVOV) die het rijk verstrekt en ook niet op andere wijzen gecompenseerd worden, daarom moet NS deze kosten zelf dragen. De rendementseis in de vorm van kapitaallasten is wel gerechtvaardigd voor het commerciële resultaat van TAG en zal dus wel onderdeel blijven van de jaarlijkse winst & verliesrekening.
- Voor de invulling en financiële afwikkeling van het transitieplan zijn drie periodes te onderscheiden, met ieder eigen randvoorwaarden en afspraken:
  - **Periode 2020**  
Het jaar 2020 kent een BVOV-regeling, waarin 95% van de kosten worden gedekt. De overige 5% zijn voor rekening van NS.





- **Periode 2021 + 2022**  
De jaren 2021 en 2022 kennen een BVOV-regeling, waarin 95% van de kosten worden gedekt en waarin aanvullend een nul-rendement geldt.
- **Periode 2023 t/m 2025**  
NS zal begin 2023 de Businesscase (Buca) voor TAG herzien voor de periode 2023 t/m einde concessie 2031. Indien de reizigersopbrengsten (blijven) tegenvallen, is het aan de provincie om te besluiten binnen de wettelijke kaders aanvullende (financiële) afspraken met NS te maken voor de TAG voor de periode 2023 t/m 2025.

Medio 2024 volgt een ijkmoment om gezamenlijk te kijken of er eventueel ook na 2025 maatregelen t/m einde concessie (2031) nodig zijn.



## 2 Inleiding

### 2.1 Positie concessieverlener provincie Zuid-Holland en concessiehouder de Combinatie NS Reizigers B.V. en Abellio Rail NRW GmbH

In april 2014 is, na het doorlopen van een Europese aanbesteding, de concessie Treindienst Alphen aan den Rijn - Gouda (hierna te noemen TAG) verleend aan de Combinatie NS Reizigers B.V. en Abellio Rail NRW GmbH. Het penvoerderschap en de uitvoering is door de Combinatie neergelegd bij NS Reizigers B.V.

December 2016 is NS Reizigers B.V. (hierna te noemen NS) gestart met de uitvoering van de concessie TAG. De concessie kende een enigszins moeizame start door vertraging in infra-ontwikkelingen en exploitatie van nieuwe stations. Hierdoor kon pas later gestart worden met de kwartierdienst en toonde de reizigersgroei niet het effect dat was beoogd ten tijde van de aanbesteding in 2014. Na realisatie van de reizigersopbrengsten 2019 is door NS een herijking van de businesscase (Buca) voor TAG opgesteld. De te verwachten reizigersopbrengsten zijn daarbij neerwaarts bijgesteld. Operationele prestaties ontwikkelden zich door de jaren heen naar een hoog niveau en begin 2020 was het beeld dat de ingezette reizigersgroei zich verder zou uitbouwen.

Vertrekpunt van dit transitieplan is dat het Programma van Eisen in principe in stand blijft. Daar waar dat naar de mening van de provincie aan de orde is, kan de provincie besluiten een tijdelijke ontheffing op de concessievoorschriften te verlenen of eventueel een wijziging op die voorschriften vast te leggen. Hiertoe zal de Concessiebeschikking desgewenst worden aangepast.

### 2.2 TAG & COVID-19

De uitbraak van COVID-19 in 2020 heeft in Nederland grote gevolgen voor het gebruik van het OV en de onderliggende reizigersaantallen. Verschillende lockdowns en adviezen van de rijksoverheid hebben geleid tot veel minder mensen in het OV. Ook bij TAG zijn de reizigersaantallen en de opbrengsten sinds maart 2020 fors teruggelopen. Over heel 2020 hield TAG 54% van haar reizigers over ten opzichte van 2019. In de maanden januari en februari 2020 was er nog geen impact van de gevolgen van COVID-19. In delen van maart en april 2020 is op TAG de dienstregeling afgeschaald naar een halfuurverbinding en zijn er daarnaast diverse maatregelen getroffen om betrouwbaar vervoer te kunnen blijven bieden. In mei 2020 is de kwartierdienst weer opgestart.

Ook in 2021 bleven de reizigersaantallen achter. In 2021 kende TAG 58% van het aantal reizigers t.o.v. 2019. September 2021 liet wel een forse stijging zien tot 80% van het aantal reizigers, maar vanaf oktober zakte dit weer in.

2022 laat enig herstel zien, t/m september kende TAG 79% van het aantal reizigers t.o.v. diezelfde periode in 2019. September zelf kende 90% van het aantal reizigers t.o.v. september 2019. Figuur 1 hieronder laat het verloop van het aantal reizigers zien.

De teruggelopen reizigersaantallen hebben ook een fors negatieve impact op het financiële resultaat van de concessie TAG door de sterk afgenomen reizigersopbrengsten. De provincie heeft, op basis van landelijke afspraken in het NOVB, gedurende de gehele Covid 19 pandemie geen korting op de exploitatiebijdrage doorgevoerd, ondanks dat er minder ritten zijn uitgevoerd.

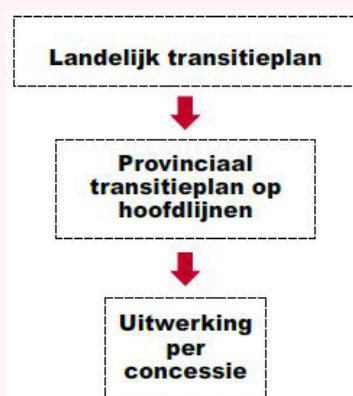




Figuur 1, Verloop aantal reizigers op TAG, actualisatie t/m september 2022

### 2.3 Totstandkoming en doel Transitieplan TAG 2020 – 2025

Vanuit de landelijke overheid is aan elke Decentrale Overheid gevraagd een transitieplan op te stellen. Dit plan geeft de kaders voor het transitieplan per concessie. Het Provinciaal Transitieplan is gehanteerd om het voorliggende transitieplan voor de concessie TAG tot stand te laten komen, zie figuur 2.



Figuur 2, Plaats transitieplan TAG t.o.v. landelijk transitieplan

Doel van dit transitieplan is om de concessie vanaf 2025 weer financieel gezond te krijgen, zodat de afhankelijkheid van eventuele extra financiële steun van de Rijksoverheid of de provincie kan worden beëindigd, en daarbij het hoogwaardige aanbod op de TAG te kunnen continueren. Het is tot stand gekomen door diverse gesprekken tussen NS en de Provincie Zuid-Holland. De insteek van het transitieplan is om enerzijds de reiziger terug te krijgen in het OV, en daarmee de reizigersopbrengsten te laten stijgen, en anderzijds te kijken naar een optimalisatie van de exploitatie teneinde de kosten te reduceren. Daarbij is gekeken naar kansen voor besparingen en kostenbeheersing, mogelijkheden om financiering van diverse kosten op een andere wijze in te richten en mogelijke andere vormen van financiële maatregelen.

Concrete afspraken die voortkomen uit het transitieplan hebben pas formele rechtskracht/juridische binding als daartoe door de bevoegde bestuursorganen is besloten.





## 2.4 Leeswijzer

In hoofdstuk **drie** staan de uitgangspunten van het transitieplan en de verschillende periodes waarin het transitieplan opgedeeld wordt.

Hoofdstuk **vier** laat het verschil in beoogde reizigersopbrengsten voor TAG zien over 2020 - 2025 door de prognoses voor en na COVID-19 met elkaar te vergelijken.

Hoofdstuk **vijf** laat zien welke initiatieven in dit transitieplan onderzocht zijn, welke uiteindelijk ook opgenomen en uitgewerkt worden en wat nodig is om de gekozen initiatieven te implementeren.

Tevens worden de BVOV-initiatieven van het Rijk toegelicht.

Hoofdstuk **zes** geeft het proces weer dat NS en PZH volgen om gezamenlijk tot eventuele aanvullende afspraken binnen de uitgangspunten van het transitieplan te kunnen komen.

Daarnaast zijn twee bijlagen toegevoegd:

- Bijlage 1 laat de financiële impact van de initiatieven in het transitieplan zien.
- Bijlage 2 bevat het transitieplan op hoofdlijnen, welke eerder besproken is in de bestuurlijke stuurgroep TAG op 8 november 2021. Die stuurgroep heeft daar positief over geadviseerd.



### 3 Uitgangspunten Transitieplan TAG 2020 – 2025

Het Transitieplan TAG 2020 - 2025 kent een aantal uitgangspunten en perioden:

- De afspraken of maatregelen;
  - moeten passen binnen de concessievoorschriften;
  - worden op een later tijdstip concreet uitgewerkt, en;
  - worden daarna door Gedeputeerde Staten vastgesteld.
- Initiatieven binnen het transitieplan mogen geen afbreuk doen aan de kwaliteit en veiligheid van het hoogwaardige vervoersaanbod binnen de concessie TAG (continueren kwartierdienst).
- Kapitaallasten (NS interne rendementseis op geïnvesteerd vermogen) mogen niet meegenomen worden in de Beschikbaarheidsvergoeding OV (BVOV) die het rijk verstrekt en ook niet op andere wijzen gecompenseerd worden, daarom moet NS deze kosten zelf dragen. De rendementseis in de vorm van kapitaallasten is wel gerechtvaardigd voor het commerciële resultaat van TAG en zal dus wel onderdeel blijven van de jaarlijkse winst & verliesrekening.
- Voor de invulling en financiële afwikkeling van het transitieplan zijn drie periodes te onderscheiden, met ieder eigen randvoorwaarden en afspraken:
  - **Periode 2020**  
Het jaar 2020 kent een BVOV-regeling, waarin 95% van de kosten worden gedekt. De overige 5% zijn voor rekening van NS.
  - **Periode 2021 + 2022**  
De jaren 2021 en 2022 kennen een BVOV-regeling, waarin 95% van de kosten worden gedekt en waarin aanvullend een nul-rendement geldt. De afspraken rond dit nul-rendement zijn vastgesteld door de financiële werkgroep NOVB op 21 april 2021 en terug te vinden in 'Afspraak nul-rendement BVOV 2021'.
  - **Periode 2023 t/m 2025**  
Het is momenteel lastig te voorspellen hoe het gebruik van het OV zich de komende jaren gaat ontwikkelen. NS zal begin 2023 de Buca voor TAG herzien voor de periode 2023 t/m einde concessie 2031. Het opstellen en het realiseren van de Buca is en blijft de verantwoordelijkheid van NS. Indien de reizigersopbrengsten (blijven) tegenvallen, ondanks maximale inspanning van NS, is het aan de provincie om te besluiten binnen de wettelijke kaders (o.a. concessievoorschriften, Aanbestedingsrecht, de Transitievergoeding OV, overcompensatie) aanvullende (financiële) afspraken met NS te maken voor de TAG voor de periode 2023 t/m 2025.



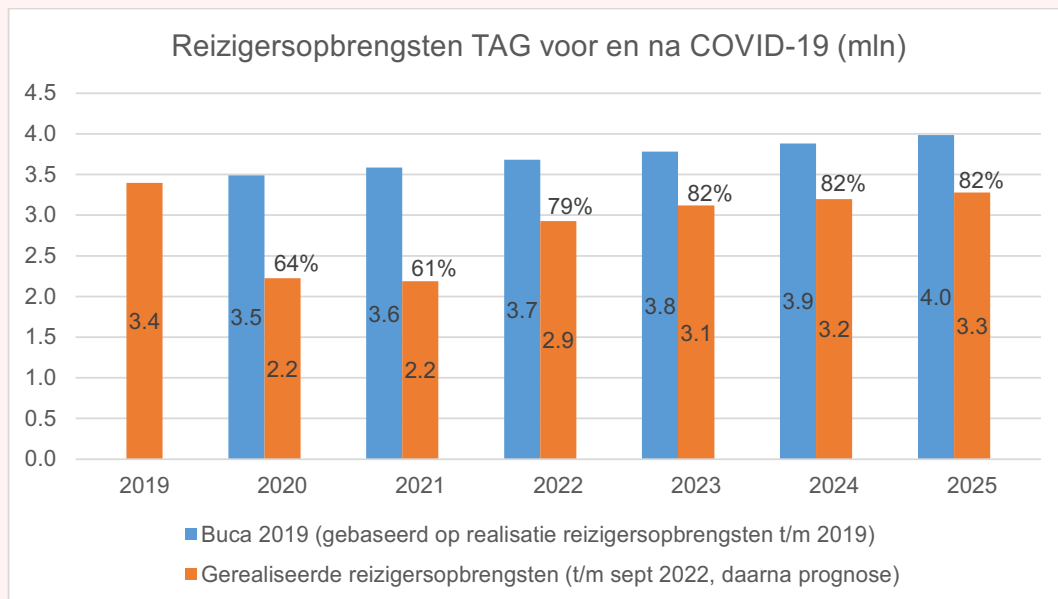


## 4 Reizigersopbrengsten TAG voor en na COVID-19

COVID-19 heeft een forse impact gehad op het aantal reizigers en dus voor de reizigersopbrengsten voor TAG. Om de groei van het vervoer en de opbrengsten voor de komende jaren in te schatten is door NS een groeiscenario opgesteld voor TAG.

In onderstaande figuur 3 zijn de gerealiseerde reizigersopbrengsten t/m september 2022 (daarna prognose volgens groeiscenario NS) afgezet tegen de geprognostiseerde reizigersopbrengsten TAG voor COVID-19 uit de Buca 2019. De Buca 2019 is gebaseerd op realisatiecijfers t/m 2019.

Deze grafiek maakt inzichtelijk dat door COVID-19 in de periode tot 2025 de reizigersopbrengsten naar verwachting structureel 18% achterblijven bij de reizigersopbrengsten die voor COVID-19 in deze periode verwacht mochten worden op basis van de toenmalige reizigersaantallen.



Figuur 3 Reizigersopbrengsten Buca 2019 en gerealiseerde reizigersopbrengsten (t/m sept 2022, daarna prognose).



## 5 Initiatieven Transitieplan TAG 2020 - 2025

Eind 2020 zijn NS en de Provincie Zuid-Holland in gesprek gegaan over het transitieplan TAG. Het transitieplan beschrijft de mogelijkheden waarmee de concessie zo snel mogelijk in financieel evenwicht kan worden gebracht, zodat de afhankelijkheid van eventuele extra financiële steun van de Rijksoverheid of de provincie kan worden beëindigd. Dit wordt in principe bereikt door terugkeer naar het aantal reizigers en reizigersopbrengsten uit de Buca 2019. Kaders daarbij zijn de verplichtingen die NS op zich heeft genomen bij het verkrijgen van deze concessie zoals vastgelegd in de concessievoorschriften, maar ook de juridische mogelijkheden onder andere met betrekking tot aanbestedingsrecht en staatssteun.

In eerste instantie is door verschillende afdelingen van NS, met het programma van eisen behorende bij de concessie TAG als basis, een set van initiatieven geschetst en uitgewerkt. Daarnaast heeft ook de Provincie Zuid-Holland onderzoek gedaan naar mogelijke initiatieven die in het transitieplan of gedurende de looptijd van dit transitieplan verder uitgewerkt kunnen worden.

### 5.1 Initiatieven NS

Onderstaande tabel 1 laat de geïdentificeerde initiatieven zien die NS zou kunnen inzetten. In overleg met de Provincie Zuid Holland is besloten welke initiatieven wel en niet opgenomen en verder uitgewerkt kunnen worden.

Tabel 1 Transitieplan initiatieven NS (groen = opgenomen, rood = afgefallen)

Initiatief	Omschrijving	Motivatie implementatie in transitieplan
Optimalisaties in onderhoud treinstellen	NS wil graag meer flexibiliteit in het doorvoeren van optimalisaties in het onderhoud (bijvoorbeeld verruimen onderhoudstermijnen). Het materieelteam TAG heeft diverse onderzoeken naar mogelijke besparingen in het onderhoud verricht. Voor nu zijn daar drie concrete besparingen uit gekomen: 1. verruimen revisietermijn draaistellen 2. verruimen inspectiebeurt 30 naar 45 dagen 3. in een keer uitvoeren revisiebeurt.	Ja, vrijheden in onderhoud optimalisaties kunnen worden opgenomen. Optimalisaties in onderhoud mogen de veiligheid voor de reiziger(s), de omgeving, het personeel en het materieel echter niet in gevaar brengen én niet leiden tot en onderhoudsachterstand. Om dit initiatief uit te kunnen voeren is een aanvulling op de concessiebeschikking nodig. Voor het verruimen van de onderhoudstermijn van de draaistellen is reeds goedkeuring verleend door de provincie. Het risico van een aangepast onderhoudsschema voor de beschikbaarheid van de treinstellen overeenkomstig PvE en de eventuele overdrachtswaarde bij einde concessieperiode is en blijft bij NS. Overdracht van de treinstellen naar een nieuwe concessiehouder vindt plaats overeenkomstig de bepaling in het PvE.
Uitsluiten Kapitaallasten	In de BVOV mogen geen interne rentelasten als kosten opgegeven worden, daartoe voert NS deze kosten niet op in de BVOV en neemt deze ook niet op in dit verdere transitieplan.	Ja, conform BVOV regeling.



Rituitval verminderen	Reizigers ervaren rituitval als hinderlijk om gebruik te maken van de TAG	Ja, NS zal zowel de verwijtbare als de niet-verwijtbare rituitval te allen tijde trachten te reduceren.
Meer reizigers trekken	De inspanning om meer reizigers te trekken ligt bij de NS als concessiehouder.	Ja, ieder jaar stelt NS hiertoe een Marketing & Communicatieplan op voor TAG met als doel meer reizigersopbrengsten te genereren. NS zal hier extra inspanningen op moeten verrichten om de exploitatietekorten ontstaan door de pandemie, en eventuele compensatie hiervan door de provincie, zoveel mogelijk te beperken.
Tarieven en voorwaarden fietskaartje gelijk aan HRN	Deze maatregel zou het fietsprobleem op TAG kunnen reduceren en genereert een klein bedrag aan extra inkomsten.	Nee, voor deze wijziging is geen draagvlak. Het financieel effect is beperkt en de betreffende reizigers worden te veel benadeeld.
Spitsspreiding	Deze maatregel heeft voornamelijk een kwalitatief effect voor de uitvoering van de concessie met het oog op punctualiteit, zitplaatskans en klantoordeel.	Nee, geen direct financieel effect. NS moet zich wel inzetten om reizigers zoveel als mogelijk te spreiden over de ritten. Dit leidt potentieel tot meer reizigers.
Reisinfo op stations	Minder hard copy reisinformatie.	Nee, het financieel effect is beperkt en weegt niet op tegen mogelijke daling klanttevredenheid en service aan de reizigers.
Dienstregeling afschalen	De dienstregeling zou mogelijk afgeschaald kunnen worden naar een halfuur dienst.	Nee, afschalen dienstregeling heeft ook een lange termijneffect op het aanbod van reizigers, met een verschuiving naar andere modaliteiten. Daarnaast verwacht NS nog tijdens de looptijd van dit transitieplan het aantal zitplaatsen nodig te hebben dat een volledige dienstregeling biedt. Uitgangspunt transitieplan is geen afbreuk doen aan de kwaliteit van het vervoeraanbod in de concessie en zo is ook afgestemd met RHM en de bestuurlijk stuurgroep TAG.
2 na eerste en laatste trein uit plan	Niet de eerste maar de 2 <sup>e</sup> trein en niet de laatste maar de een na laatste trein uit het plan halen.	Nee, besparing is zeer beperkt t.o.v. hinder voor (vaste) reizigers. TAG kent een significante groep (vaste) reizigers in deze laatste treinen. Tevens is deze oplossing niet maakbaar in logistieke plan na besluit omtrent servicespoor.
Minder inzet materieel	Met 4 i.p.v. 6 stellen de dienstregeling rijden, dus niet met dubbele composities in de spits.	Nee, deze maatregel zal zitplaatskans en continuïteit van de dienstregeling negatief beïnvloeden. Uitgangspunt transitieplan is geen afbreuk doen aan kwaliteit vervoeraanbod concessie.
Verlagen inzet V&S	Inzet V&S is nu 7fte. Deze inzet is tot stand gekomen door een trefkans van 66% te genereren. Als deze inzet verlaagd wordt, verlaagt ook de trefkans en de algemene beleving van veiligheid.	Nee, verlagen van inzet zal de sociaal veiligheidsrisico's vergroten en past niet bij Sociaal Veiligheidsplan 2022. Tevens sluit dit niet aan bij de uitgangspunten dat het transitieplan geen afbreuk mag doen aan de kwaliteit van de concessie en veiligheid binnen de concessie. Wel kan NS een





		slimmere en strakkere handhaving tegen grijs- en zwartrijden ontwikkelen en uitvoeren, wat tevens wat meer aan opbrengsten oplevert.
Stopzetten regioabonnement	Regioabonnement niet meer van toepassing laten zijn op TAG.	Nee, hinder voor bestaande klanten met een regioabonnement en kan uiteindelijke inkomstendaling veroorzaken als reizigers niet blijven reizen met deze propositie.
Voorwaarden teruggave geld bij vertraging	Reizigers krijgen geen geld meer terug bij bepaalde vertraging.	Nee, daarmee worden reizigers extra gedupeerd.

## 5.2 Initiatieven Provincie Zuid-Holland

Onderstaande tabel 2 laat de mogelijke initiatieven zien die de provincie Zuid-Holland zou kunnen inzetten. In overleg met NS is besproken welke initiatieven wel en niet opgenomen en verder uitgewerkt kunnen worden. Omdat er voor de BVOV 2021 en 2022 mogelijk aanvullende afspraken tussen PZH en NS gemaakt worden, zijn deze hier opgenomen. De BVOV-regelingen zelf zijn opgenomen als initiatieven van het Rijk in hoofdstuk 5.3.

Tabel 2 Transitieplan initiatieven PZH (groen = opgenomen, rood = afgevalen)

Initiatief	Omschrijving	Motivatie implementatie in transitieplan
Geen vergoeding keervoorziening van NS aan Provincie	De vergoeding t.b.v. gebruik keervoorziening zoals eerder overeengekomen laten vervallen.	Ja, de provincie kan besluiten af te zien van het in rekening brengen van het gebruik van de keerziening. Dit levert dan feitelijk een kostenbesparing voor NS op. De vergoeding voor het gebruik van de keervoorziening is een afspraak die op bestuurlijk niveau is gemaakt tijdens de implementatie van de concessie. Deze maatregel vraagt dus om specifieke bestuurlijke besluitvorming.
Aanvullende afspraken BVOV 2021	In de BVOV 2021 geldt een aanvullend nul-rendement, waarbij kosten gelijk zijn aan de opbrengsten (waarbij kosten exclusief kapitaallasten worden berekend).	Ja, invulling grotendeels door het Rijk en aanvullende afspraken tussen PZH en NS. Hiervoor gelden o.a. richtlijnen in onderliggende documenten als de technische notitie BVOV en controle protocol BVOV. Met de vaststelling van de definitieve subsidie BVOV kan de eventuele extra provinciale bijdrage om te komen tot een nul rendement berekend worden.
Aanvullende afspraken BVOV 2022	In aansluiting op de BVOV 2021 hebben NS en PZH gesproken over de mogelijkheid voor een aanvullend nul-rendement in de BVOV 2022.	Ja, invulling grotendeels door het Rijk en eventueel aanvullende afspraken tussen PZH en NS. Over een aanvullend nul-rendement in 2022 dient door de provincie nog bestuurlijke besluitvorming plaats te vinden.
Herijkte Buca voor 2023 t/m 2025	NS zal begin 2023 de Buca voor TAG herzien voor de periode 2023 t/m einde concessie 2031. Voor de duur van dit transitieplan zal	Ja, deze maatregel kan mogelijk gewenst zijn om een redelijkerwijs gezond financieel resultaat te realiseren. De eventuele



	de provincie in samenspraak met NS, afhankelijk van eventuele regelingen van het Rijk en de ontwikkeling van de reizigersaantallen en de reizigersopbrengsten, aanvullende afspraken met NS maken voor de periode 2023 t/m 2025.	wijzigingen van de Buca worden nog besproken en indien de provincie daartoe aanleiding ziet worden daarover te zijner tijd afspraken gemaakt.
Subsidie verwijtbare rituitval	Een andere norm hanteren voor verwijtbare rituitval, deze is nu 0. Er zou bijvoorbeeld pas vanaf 250 ritten uitval een subsidie teruggevorderd kunnen worden.	Nee, incentive voor NS om verwijtbare uitgevallen ritten te minimaliseren moet blijven.
(Deels) overnemen gebruiksvergoeding ProRail	PZH zou een deel van de gebruiksvergoeding die NS aan ProRail betaalt om het spoor te gebruiken kunnen overnemen.	Nee, dit is geen maatregel die enkel voor één regionale concessie genomen kan worden. Dit zou een landelijke maatregel moeten betreffen vanuit het Rijk. Daarbij dekt de BVOV-regeling in ieder geval tot 2022 de grootste tekorten af.
Concessieduur verlengen met 2 jaar (optie PvE)	Hierdoor kunnen de afschrijvingen over een langere periode worden verspreid. Daarnaast is volgens de prognoses de concessie aan het eind winstgevender, waardoor er over een langere periode een financieel gezond resultaat kan worden behaald.	Nee, NS als leverancier van de treinstellen schrijft deze in 20 jaar financieel af. Verlenging van de concessie geeft daarom geen verlaging van de afschrijving. Dit transitieplan beslaat 2020 t/m 2025, mede door de grote onzekerheid met betrekking tot reizigersgroei in de toekomst. Daarnaast is er nu en in 2025 geen oorzakelijk verband tussen COVID-19 en een mogelijke verlenging. Verlenging van de concessieperiode is afhankelijk van andere factoren en die staan in het PvE.

### 5.3 Initiatieven Rijk

De BVOV-regelingen zijn grotendeels steunmaatregelen vanuit het Rijk, zie tabel 3.

Tabel 3 Transitieplan initiatieven Rijk (groen = opgenomen, rood = afgefallen)

Initiatief	Omschrijving	Motivatie implementatie in transitieplan
BVOV 2020	In de BVOV 2020 regeling geldt dat 95% van de kosten voor TAG gedekt worden.	Ja, invulling door het Rijk
BVOV 2021	In de BVOV 2021 geldt dat 95% van de kosten worden gedekt en t.o.v. 2020 een aanvullende 0 rendement, waarbij kosten = opbrengsten.	Ja, invulling grotendeels door het Rijk en aanvullende afspraken tussen PZH en NS.
BVOV 2022	In de BVOV 2022 geldt dat 95% van de kosten worden gedekt.	Ja, invulling grotendeels door het Rijk en eventuele aanvullende afspraken tussen PZH en NS.
TVOV 2023	Voor 2023 heeft het Rijk een Transitievergoeding Openbaar Vervoer (TVOV) ingesteld. De definitieve regeling is nog niet vastgesteld.	Ja, NS en PZH zullen bij de herijking van de buca voor de periode 2023 t/m 2031 gezamenlijk bekijken of het binnen de voorwaarden van de regeling zinvol is om





		voor TAG in 2023 gebruik te maken van de TVOV.
--	--	--



## 6 Monitoren & Vaststellen

Als onderdeel van dit transitieplan zijn afspraken opgenomen over een nul-rendement voor NS in 2021 en 2022. Dit is een uitwerking van de BVOV-regeling. Voor het vaststellen van het bedrag dat nodig is voor een nul-rendement zijn eerst de definitieve subsidievaststelling (zonder aftrek NS verwijtbare rituitval), de definitieve vaststelling van de BVOV en de definitieve reizigersopbrengsten van het betreffende jaar noodzakelijk. Bij het indienen van het verzoek tot vaststelling van de definitieve subsidie maakt NS inzichtelijk welke bijdrage van de provincie aanvullend gewenst is om een nul-rendement te realiseren.

Met alle toekomstige onzekerheden is het lastig ten tijde van het opstellen van dit transitieplan een goede voorspelling te doen van het daadwerkelijk aantal reizigers in 2023 tot en met 2025. Tevens is nog onduidelijk of de TVOV in 2023 voor de TAG een bruikbare regeling is. Dat maakt het moeilijk om nu al te kunnen bepalen of er in de jaren 2023 t/m 2025 aanvullende afspraken tussen NS en Provincie Zuid-Holland noodzakelijk zijn om tot een financieel gezonde concessie te komen. Daartoe zijn er in dit transitieplan uitgangspunten vastgesteld hoe NS en de Provincie Zuid-Holland gezamenlijk naar het proces voor de jaren t/m 2025 kijken, inclusief de eventueel vast te stellen afspraken die daar uit voortkomen.

NS en de Provincie Zuid-Holland hanteren de volgende procesafspraken om, indien noodzakelijk, gedurende de looptijd van dit transitieplan tot aanvullende afspraken te komen:

- Begin 2023 zal NS de Buca voor TAG herzien voor de periode vanaf 2023 t/m einde concessie 2031. Hierbij zal ook een vergelijking gemaakt worden met reizigersopbrengsten die voor COVID-19 waren voorzien (herijkte businesscase 2019) en zijn gerealiseerd, om zo een financieel gezond opbrengstenniveau voor de concessie TAG te bepalen. NS is daarbij als concessiehouder altijd primair verantwoordelijk om de door hen geprognostiseerde Buca zelfstandig te realiseren.
- De provincie zal de Buca 2023 van NS beoordelen en samen met NS bepalen of in 2023 voor de TAG gebruik gemaakt gaat worden van de TVOV.
- Afhankelijk van de Buca 2023, de TVOV en de ontwikkeling van de reizigersaantallen en de reizigersopbrengsten op basis van de feitelijke inspanningen en prestaties van NS, kan de provincie met NS aanvullende (financiële) afspraken maken om de concessie financieel gezond te krijgen. Leidend daarbij zijn de concessievoorschriften, maar ook de juridische mogelijkheden onder andere met betrekking tot aanbestedingsrecht en staatssteun. De afspraken worden jaarlijks vastgelegd.
- Medio 2024 volgt een ijkmoment om gezamenlijk te kijken of er eventueel ook na 2025 maatregelen t/m einde concessie (2031) nodig zijn. Uitgangspunt daarbij is dat de dienstverlening, betrouwbaarheid, beschikbaarheid en bereikbaarheid op niveau blijven. Daarbij in ogenschouw nemend de besparingen van de nu genomen maatregelen die in enkele gevallen kunnen doorlopen tot het einde van de concessie.





## Bijlage 1 Financiële impact initiatieven transitieplan

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Reizigersopbrengsten Buca 2021 (realisatie t/m april 2022)	€ 2.224	€ 2.186	€ 2.926	€ 3.118	€ 3.196	€ 3.280
Exploitatiebijdrage	€ 3.464	€ 3.498	€ 3.525	€ 3.596	€ 3.667	€ 3.741
Totale opbrengsten	€ 5.687	€ 5.684	€ 6.451	€ 6.714	€ 6.863	€ 7.021
Totale kosten	€ 8.726	€ 9.081	€ 9.127	€ 9.275	€ 9.382	€ 9.493
<b>EBIT</b>	<b>€ 3.039-</b>	<b>€ 3.397-</b>	<b>€ 2.676-</b>	<b>€ 2.561-</b>	<b>€ 2.519-</b>	<b>€ 2.472-</b>
			Initiatieven transitieplan			
Kapitaallasten	€ 1.801	€ 1.801	€ 1.801	€ 1.801	€ 1.801	€ 1.801
Optimalisaties onderhoud			€ 43	€ 43	€ 43	€ 43
<b>EBIT incl. transitieplan</b>	<b>€ 1.238-</b>	<b>€ 1.596-</b>	<b>€ 832-</b>	<b>€ 717-</b>	<b>€ 675-</b>	<b>€ 628-</b>
BVOV	€ 912	€ 860	€ 621			
<b>EBIT incl. transitieplan, incl BVOV</b>	<b>€ 326-</b>	<b>€ 736-</b>	<b>€ 211-</b>	<b>€ 717-</b>	<b>€ 675-</b>	<b>€ 628-</b>

De tabel hierboven laat realisatie t/m sept 2022 zien, daarna zijn het prognoses. Zo is de BVOV 2022 ook nog een prognose. Verder is in de tabel de terugvordering op de exploitatiebijdrage door NS (vanwege verwijtbare rituitval) niet opgenomen, omdat deze ook geen onderdeel uit maakt van de BVOV regeling.





## Bijlage 2 Transitieplan TAG 2020 – 2025 op hoofdlijnen

Zoals gedeeld en besproken in de bestuurlijke stuurgroep TAG 8-11-2021.

### Concessie Treindienst Alphen aan den Rijn - Gouda Transitieplan 2020-2025 in hoofdlijnen

Status: ter bespreking instuurgroep TAG d.d. 8 november 2021  
Datum : 1 november 2021

Met het Transitieplan 2020 – 2025 wordt gewerkt aan het dichten van het financiële gat dat is ontstaan door de teruggang in het aantal reizigers tijdens de COVID-19 pandemie en daarmee de opbrengsten voor de TAG. Uitgangspunt daarbij is dat de dienstverlening, betrouwbaarheid, beschikbaarheid en bereikbaarheid op niveau blijven.

#### Reizigers- en opbrengstenontwikkeling

De uitbraak van COVID-19 heeft sinds begin 2020 een forse impact gehad op het aantal reizigers op TAG en de daarbij horende reizigersopbrengsten. 2020 telde 54% van het aantal reizigers t.o.v. 2019. Ook in 2021 blijven de reizigersaantallen vooralsnog achter (tot en met september 2021 wederom ongeveer 54% van het aantal reizigers t.o.v. 2019). September 2021 laat gelukkig wel een forse stijging zien tot 80% van het aantal reizigers. Het teruggelopen reizigersaantal heeft een fors negatieve impact op het financiële resultaat van TAG. Reizigersopbrengsten waren in 2020 66% t.o.v. 2019 en in 2021 tot nu toe 63% t.o.v. 2019.

#### Uitgangspunten

Om tot een goed en uitvoerbaar plan te komen kent dit transitieplan TAG 2020 – 2025 een aantal uitgangspunten:

- Initiatieven binnen het transitieplan mogen geen afbreuk doen aan de kwaliteit en veiligheid van het hoogwaardige vervoersaanbod binnen de concessie TAG (i.c. continueren kwartierdienst).
- Het Programma van Eisen blijft in takt, behalve de bepaling met betrekking tot onderhoud van het materieel.
- De NS heeft de reguliere taak om (meer) reizigers te werven (ontwikkelfunctie) voor het gebruik van de TAG en is zelf verantwoordelijk voor de kostenbeheersing/-vermindering om daardoor een gezonde exploitatie, zonder additionele middelen van een overheid, mogelijk te maken. Naar verwachting wordt in 2025 het reizigersaantal van de pre-COVID-19 periode bereikt.
- De provincie en NS hebben overleg over de ontwikkeling van de toename in aantal reizigers (i.c. toename opbrengsten) en of dat voor de provincie aanleiding is om additionele middelen beschikbaar te stellen.
- Kapitaallasten (NS interne rendementseis op geïnvesteerd vermogen) mogen niet meegenomen worden in de Beschikbaarheidsvergoeding OV (BVOV) en ook niet op andere wijzen gecompenseerd worden. Daarom zal NS deze kosten zelf dragen en worden deze niet meegenomen in financiële overzichten voor het transitieplan. De rendementseis in de vorm van kapitaallasten is wel gerechtvaardigd voor het commerciële resultaat van TAG en zal dus wel onderdeel blijven van de jaarlijkse winst & verliesrekening.

Op basis van deze uitgangspunten kan herleid worden dat er in beginsel geen aanpassingen in de dienstverlening zullen plaatsvinden.

#### Opties kostenbesparende maatregelen

Om de concessie financieel gezond te houden hebben NS en de provincie Transitieplan in hoofdlijnen opgesteld. In de gesprekken zijn mogelijkheden verkend die gericht zijn op kostenbesparing en andere financiering. In willekeurige volgorde enkele voorbeelden: optimalisaties in onderhoud treinstellen, uitsluiten kapitaallasten, tarieven en voorwaarden fietskaartje gelijk aan HRN, spitsspreiding, reisinfo op stations aanpassen met minder hard



copy, dienstregeling afschalen, provincie compenseert gebruiksvergoeding railnet, tweede en de voorlaatste trein van de dag uit plan, minder inzet materieel, verlagen inzet Veiligheid & Service, stopzetten regio abonnement, voorwaarden teruggave geld bij vertraging. Analyse geeft dat NS alleen op onderhoud aan de treinstellen mogelijk (beperkt) kosten kan besparen. De andere genoemde maatregelen kunnen of niet worden toegepast, of passen niet bij de uitgangspunten van het Transitieplan of leveren geen of maar een geringe bijdrage aan het verbeteren van het financieel resultaat.

### **Vervolg proces**

Voor de invulling en financiële afwikkeling van het Transitieplan op hoofdlijnen zijn drie periodes te onderscheiden:

- **Periode 2020**

Dit jaar kent een BVOV-regeling, waarin 95% van de kosten worden gedekt. De overige 5% zijn voor rekening van de vervoerder NS. Daarmee is voor dit jaar geen noodzaak additioneel middelen beschikbaar te stellen.

- **Periode 2021**

Dit jaar kent tot september een BVOV-regeling, waarin 95% van de kosten zijn gedekt en aanvullend een nul-rendement geldt. Bij de vaststelling van de exploitatiesubsidie voor 2021 palenbepalen provincie en NS gezamenlijk of eventueel additionele middelen nodig zijn om het nul-rendement te kunnen waarborgen.

- **Periode 2022 t/m 2025**

Deze periode kent t/m september 2022 een BVOV-regeling. Provincie en NS gaan vooralsnog jaarlijks in gesprek over de noodzaak voor het beschikbaar stellen van additionele middelen, kijkend naar de reizigersopbrengsten. In 2022 vindt overeenkomstig de landelijke gemaakte afspraken in het NOVB ook een herijking van de concessie plaats, waarmee mogelijk voor de gehele resterende concessieperiode aanvullende afspraken gemaakt worden.

De provincie en NS maken nog afspraken over hoe de gehele financiële situatie op TAG over de jaren 2022 – 2025 gemonitord zal worden en welke maatregelen getroffen kunnen worden om binnen gestelde kaders te blijven. Daarbij wordt rekening gehouden met de mogelijkheid dat de Rijksoverheid de BVOV, of een andere vorm van additionele financiering, voortzet.

