

Jaarverslag Rocov Noord-Holland 2019



Regionaal Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer
Noord-Holland

www.rocov-nh.nl
secretariaat@rocov-nh.nl

Inhoudsopgave

Voorwoord	3
Werkwijze	5
Adviezen 2019	6
Contacten	11
Financiën	12
Vooruitblik op 2020	14

Voorwoord.

Hierbij bied ik u het “ Jaarverslag van het Rocov Noord-Holland “ aan.
In dit jaarverslag treft u de hoofdlijnen aan van de adviezen betreffende het openbaar busvervoer, zoals dat in opdracht van de provincie Noord-Holland rijdt.

In tal van vergaderingen en met vele adviezen hebben we in 2019 geprobeerd om op te komen voor zoveel mogelijk groepen reizigers met het openbaar vervoer. Dus zowel de dagelijkse forens of student die snel en hoogfrequent naar werk of studie wil, als ook de reiziger die door leeftijd of sociale situatie voor mobiliteit afhankelijk is van het openbaar vervoer. We zullen vooral ook voor deze laatste groep alert moeten zijn omdat het vervoer hierbij vaak zeer onrendabel is en daarom niet de vanzelfsprekende aandacht van de vervoerder zal hebben.

We willen dat beleid ook in 2020 voortzetten.

Ik hoop dat u met dit jaarverslag een goed beeld krijgt van de werkzaamheden van het Rocov, die namens de reizigers de openbaar vervoer belangen behartigt.

Met vriendelijke groet,

Henny van Haren
Voorzitter Rocov-NH
Tel : 0226-317971
Email : voorzitter@rocov-nh.nl
Reiger 59
1722 DS Zuid-Scharwoude

Wijzigingen in het ledenbestand

In de **gebiedskamer Noord** namen we afscheid van de vertegenwoordiger van Dorpswerk-NH. Zijn ideeën over personenvervoer en zijn propaganda daarvoor ondermijnden de adviesrol van het Rocov-NH. In onderling overleg is besloten dat Dorpswerk-NH een andere vertegenwoordiger zal benoemen. Deze vacature staat dus nog open.

In de **gebiedskamer Gooi en Vechtstreek** is geen vertegenwoordiger meer van de Hogeschool Hilversum. Na een bestuurswisseling bij de studievereniging bleek helaas geen mailcontact meer mogelijk. Daarmee is de waarnemerstatus van de studievereniging van de Hogeschool beëindigd.

In 2019 werd de vertegenwoordiging van de Stadsraad Muiden uitgebreid met een tweede lid in de persoon van Leon Imandt. Hij heeft als speciaal aandachtsgebied Muiderberg.

Jarenlang heeft Aldo Markus namens het landelijk bestuur van Rover de belangen van de Rover-afdeling 't Gooi behartigd. In november trad Hans Rutgers als lid van Rover 't Gooi toe tot het Rocov-NH, waarmee deze Rover-afdeling nu weer rechtstreeks vertegenwoordigd is.

In de **gebiedskamer Haarlem/IJmond** moest Rob de Jager, vertegenwoordiger van de ANBO-Bloemendaal-Zandvoort, langere tijd zijn werkzaamheden opschorten door ernstige ziekte. We hopen op zijn terugkeer in 2020.

Werkwijze

Rocov-NH behartigt via drie gebiedskamers de belangen van de reizigers in het OV in de concessiegebieden Noord-Holland Noord, Haarlem/IJmond, en Gooi- en Vechtstreek. De leden van elk van de drie gebiedskamers komen minimaal vijf keer per jaar bij elkaar om samen met de vervoerder en de provincie de wensen met betrekking tot buslijnen, dienstregelingen, tarieven e.d. te bespreken.

Overkoepelend is er een algemeen bestuur, dat bestaat uit vertegenwoordigers van de gebiedskamers. Dit bestuur stelt o.a. de begroting, de jaarrekening en het jaarverslag vast, bereidt de agenda's voor van de gebiedskamers en de plenaire vergaderingen en zorgt voor het goed functioneren van het Rocov-NH als geheel.

Het dagelijks bestuur onderhoudt de contacten met andere instanties en regelt de dagelijkse gang van zaken. Het DB bereidt ook de vergaderingen voor van het bestuur en van de plenaire vergaderingen en stelt (samen met de gebiedskamers en werkgroepen) de adviezen op.

Bijeenkomsten

Er waren in 2018 29 bijeenkomsten van het dagelijks bestuur, het algemeen bestuur en de gebiedskamers.

Daarnaast was er twee maal een plenaire vergadering voor alle leden. Bij deze laatste bijeenkomsten werd gesproken over de organisatie van het OV in Groningen/Drenthe, over de invoering van elektrische bussen, nieuwe betaalsystemen en het tarievenvoorstel voor 2020.

Leden van het dagelijks bestuur bezochten meerdere keren vergaderingen van de landelijke werkgroep Rocov's, het landelijk voorzittersoverleg en bijeenkomsten van de Omni (koepel van buurtbussen in NH).

Verder verzorgde het dagelijks bestuur een presentatie voor de Statencommissie Mobiliteit en Bereikbaarheid.

Werkgroepen.

Om beter te kunnen adviseren over gebiedskamer overstijgende onderwerpen, zijn vier werkgroepen gevormd. Er zijn werkgroepen voor tarieven, voor marketing, de sociale veiligheid en nieuwe betaalwijzen. De laatste werkgroep komt in actie als er meer bekend is over de praktischer uitwerking van deze betaalvormen.

Adviezen 2019

In 2019 werden 30 adviezen uitgebracht. Het betreft enerzijds adviezen die gevraagd worden, omdat het adviesrecht daarover vast ligt in de wet WP2000, en anderzijds ongevraagde adviezen als het Rocov-NH zich zorgen maakt over aspecten die de belangen van de reizigers raken.

De tekst van alle uitgebrachte adviezen in 2019 staat op de website van het Rocov-NH, bij het onderdeel adviezen, archief 2019.

Algemeen

Een belangrijk deel van de adviezen heeft betrekking op onderdelen die specifiek voor één concessie zijn, zoals vervoerplannen, routewijzigingen en dienstregelingen. Daarover wordt door de betreffende gebiedskamer geadviseerd. Over andere onderwerpen stelt het bestuur of een van de werkgroepen een advies op. Vóór het indienen van zo'n advies wordt een concept voor commentaar voorgelegd aan alle leden van het Rocov-NH.

Tweemaal schreven we een advies het afschaffen van lijnfolders. Er was weinig vraag naar deze folders, maar dat kwam ten dele doordat de verkrijgbaarheid beslist niet werd gepromoot. In de bus waren ze niet verkrijgbaar en dat ze bij de klantenservice wel aan te vragen waren, wist vrijwel geen chauffeur.

Er is echter wel de verplichting om dienstregelingen op papier ter beschikking te stellen van reizigers. Aan deze verplichting wordt tot op heden niet voldaan. Wij hebben dat in een tweede advies verwoord. Wel wordt er op verzoek een sterk verkleinde computer-uitdraai toegestuurd die voor de doelgroep absoluut onbruikbaar is.

Ook het zelf afdrukken van een dienstregeling is onmogelijk evenals het afdrukken van een haltevertrekstaat. Deze mogelijkheden die verplicht zijn in de concessievoorwaarden, zijn vervallen sinds de ingebruikname van een nieuwe en verbeterde versie van de website van Connexxion.

Over de hoogte van de Lti, de index waarmee de prijzen landelijk worden verhoogd hebben de gezamenlijke Rocov's adviesrecht. Wij hebben onze bijdrage daaraan geleverd in een advies aan de betreffende Landelijke Werkgroep Rocov's.

De Lti is voor 2020 vastgesteld op 2,23% zodat het landelijk opstaptarief van 96 naar 98 cent gaat.

In oktober ontvingen we de adviesaanvraag over de tarieven zoals die in onze concessies voor 2020 worden voorgesteld. Wij maakten bezwaar tegen een onjuiste berekening van de km-prijs. Dat werd door Connexxion hersteld. De km-prijs komt in onze concessies daarmee op 15,7 cent.

Connexxion wilde de Overal-abonnementen die pas een jaar eerder waren ingevoerd in NHN, weer afschaffen. We hebben gevraagd om deze abonnementsvorm die vooral voor scholieren van belang is, voorlopig te handhaven. In reactie op ons advies zegde Connexxion toe deze abonnementsvorm dit jaar nog te zullen handhaven.

We brachten een advies uit over het Marketingplan 2020. Daarin bepleitten we om meer werk te maken van de promotie van de kaartsoorten voor senioren. Dit zijn aantrekkelijke kaartsoorten, maar het lijkt dat de bekendheid in de doelgroep te wensen over laat.

In ons advies over het Sociaal Veiligheidsplan 2020 hebben we onze aanbeveling van een jaar eerder herhaald, dat in het verslag een periode van 12 maanden wordt vergeleken met de cijfers van dezelfde periode van het voorgaande jaar. De toezegging dat dit zou worden aangepast, is helaas niet nagekomen. Nog steeds worden conclusies getrokken uit cijfers van een half jaar. Doordat cijfers van incidenten nogal sterk in de tijd kunnen fluctueren, geeft dat gemakkelijk een vertekend beeld. Een trend is dan niet goed meer te onderkennen.

Ook hebben we een aantal vragen gesteld over de weergave van gegevens over aantallen incidenten in grafieken en de conclusies die daaruit getrokken kunnen worden. Doordat de functionaris van Connexxion die het Sociaal Veiligheidsplan opstelde, vertrok en een vacature achterliet, is een reactie op ons advies achterwege gebleven.

De sociale veiligheid zelf is in onze concessiegebieden ruim voldoende. Wij hebben uitsluitend commentaar op de verslaglegging, die vergelijken moeilijk maakt.

In een nader advies hebben we aangegeven er geen bezwaar tegen te hebben dat op ons advies pas inhoudelijk wordt gereageerd bij het opstellen van het jaarplan Sociale Veiligheid 2021.

Gooi en Vechtstreek

In 2019 was de aanbesteding van de concessie vaak het belangrijkste onderwerp in onze bijeenkomsten. We adviseerden over de Nota van Uitgangspunten en over het Programma van Eisen.

Bij de aanbesteding is aangegeven dat de dienstregeling vrijwel ongewijzigd wordt voortgezet gedurende de eerste twee jaar van de nieuwe concessieperiode. We hebben onder andere geadviseerd om gedurende deze periode alvast te experimenteren met vormen van alternatief vervoer en mobiliteit en daarmee niet te wachten totdat de dienstregeling na deze twee eerste jaren wordt aangepast.

Verder hebben we een advies gestuurd naar de gemeente Hilversum. Wij waren zeer ongerust over het feit dat het busstation dat de gemeente had ontworpen in de plannen voor de nieuwe inrichting van het stationsgebied, veel te klein leek. Ook Connexxion en de provincie hebben dit laten blijken. Inmiddels lijken de plannen aangepast, en is er een goede werkrelatie ontstaan met de gemeente Hilversum.

In verband met de komende afsluiting van de Oosterengweg voor de aanleg van de HOV-buslijn, vroeg Connexxion ons advies over de route van lijn 3. Wij adviseerden positief op het voornemen van Connexxion om geen lusroute meer te rijden. Verder uitten we onze zorg over de bereikbaarheid van het ziekenhuis met het OV. De nieuwe ingang van het ziekenhuis zou op een plek komen die voor een buslijn minder logisch is.

Doordat 2020 het laatste jaar zal zijn in deze concessie, zijn geen wijzigingen in route of dienstregeling gepland die ons voor advies zijn voorgelegd.

Nadat we geconstateerd hadden dat de informatievoorziening op het belangrijke OV-knooppunt Muiden zeer te wensen overlaat, hebben we een advies daarover uitgebracht. Een reiziger die ter plekke niet bekend is, moet alle zes haltekommen langs om te weten waarvandaan de eerstvolgende bus in de gewenste richting vertrekt.

We vroegen daarin om een duidelijke centrale Dris waarop de tijden van alle vertrekkende bussen zijn vermeld met perronaanduiding.

Helaas bleek dit niet mogelijk, omdat nergens financiering hiervoor kon worden gevonden. Connexxion heeft nu op het info-paneel in elke abri een kaartje toegevoegd waarop de perronopstelling met bestemmingen is aangegeven. We vinden dit initiatief prijzenswaardig, maar voor een reiziger die ter plaatse niet bekend is, is dit volgens ons absoluut geen oplossing.

Haarlem / IJmond

In 2018 adviseerden wij om de halte Scheldestraat in IJmuiden weer te promoveren tot R-net halte, ook al staat strikte toepassing van R-net regels dit in de weg. Gelukkig bleek het reizigersbelang ditmaal te prevaleren, en we merken met voldoening dat het grote aantal instappers bij deze halte ons advies en de beslissing daarover geheel heeft gerechtvaardigd.

In 2019 zijn er nauwelijks wijzigingen geweest in routes en dienstregeling omdat de nieuwe concessie pas zeer recent is ingegaan.

Wel adviseerden we over een iets andere dienstregeling van lijn 2 zodat de bus bij station Spaarnwoude langer kan opladen.

Ook adviseerden we positief over een aangepaste dienstregeling op lijn 8 die noodzakelijk was door een toenemend aantal studenten dat van deze lijn gebruik maakt.

Omdat lijn 346 (station Haarlem naar station Amsterdam-Zuid) die wordt gereden binnen de concessie AML het spitsvervoer nauwelijks meer aan kan, is een nieuwe spitslijn 244 opgezet die vanaf Haarlem-Delftplein buiten het centrum van Haarlem om naar Amsterdam-Zuid rijdt. Wij hebben geadviseerd om het traject binnen Haarlem aan de concessie Haarlem/IJmond toe te voegen. Dit zowel voor reizigersopbrengsten als verkrijgbare kaartsoorten.

Helaas is dit laatste onderdeel afgewezen. Ook binnen Haarlem zijn uitsluitend kaartjes van de concessie AML te koop op lijn 244.

Wel zijn en blijven we als Rocov-NH adviesgerechtigd over het traject van lijn 244 binnen Haarlem.

Wat de andere lijnen betreft die vanuit de concessie AML naar station Haarlem rijden, is afgesproken met Connexxion AML dat wij op de hoogte worden gehouden van wijzigingen die van invloed zijn op de trajecten binnen Haarlem. Omdat de RAR adviesgerechtigd is over deze trajecten, zullen wij in voorkomende gevallen met de RAR afstemmen hoe de advisering vorm krijgt.

Noord-Holland Noord

In Noord-Holland Noord ging in 2018 een nieuwe concessie in. Het was de bedoeling om in 2019 geen belangrijke aanpassingen te doen. Dat is grotendeels gelukt. Over kleinere wijzigingen van vervoerplan en dienstregeling hebben we in totaal vijf maal geadviseerd.

Daarnaast waren we ook betrokken bij wijziging van routes en dienstregeling van diverse buurtbussen. We brachten advies uit over buurtbussen 416, 419, 410, 417. We waren nauw betrokken bij de nieuwe buurtbuslijn 407, Heerhugowaard-Langedijk. De route en dienstregeling die we de buurtbusvereniging hebben geadviseerd, is grotendeels overgenomen.

In september is deze buurtbus gaan rijden, en het aantal reizigers voldoet ruim aan de verwachtingen. De belangrijkste doelstelling van deze buurtbuslijn was om te voorzien in vervoer naar en van industriegebied De Zandhorst. Een lijn die daar in de vorige concessie reed, is opgeheven.

Het blijkt evenwel dat het vervoer naar en van De Zandhorst zich nauwelijks heeft hersteld. Een andere doelgroep zijn senioren en anderen in Langedijk die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer. Deze groep is te klein om het voortbestaan van het buurtbus zeker te stellen. Doordat echter een vrij grote groep forenzen, leerlingen en studenten gebruik maken van de lijn naar station Heerhugowaard wordt het benodigd minimum aantal reizigers van 400 in de maand ruimschoots gehaald.

Dit is een verschijnsel dat zich bij meer buurtbussen voordoet. Doordat reizigers die in principe best met de fiets naar het station of school zouden kunnen gaan (keuze-reizigers), nu voor de buurtbus kiezen, zorgen ze voor het voortbestaan van de buurtbuslijn. En daarmee ook voor een vervoersmogelijkheid voor wie niet met de fiets kan (de primaire doelgroep).

Een probleem ontstaat wanneer er zoveel keuzereizigers komen dat de capaciteit van de buurtbus te kort schiet. Een discussie over dit onderwerp moet nog plaatsvinden.

We hebben in een advies aandacht gevraagd voor het knooppunt Den Oever. Het is de bedoeling dat bussen in vier richtingen (Den Helder, Hoorn, Leeuwarden en Alkmaar) hier tegelijk aankomen en vertrekken zodat iedereen kan overstappen. Doordat er aan de Afsluitdijk wordt gewerkt heeft de Arriva bus soms vertraging zodat reizigers een uur moeten wachten op aansluiting. We hebben geadviseerd om overleg te hebben met de Dekamarkt die vlak bij de bushaltes ligt. Hopelijk is het

wachten bij deze supermarkt aangenamer dan op het bushalteterrein rondom het ge vandaliseerde bushalte gebouwtje.

Driemaal hebben we in 2019 een advies geschreven over de situatie op Texel. We hebben positief geadviseerd over het voornemen om ook op de busrit van de veerhaven naar station Den Helder, een tarief te gaan rekenen. Tot dan toe was deze rit onderdeel van het Texel-kaartje, en werd geen tarief gerekend. We hebben voorgesteld om op deze rit naar station Den Helder geen kaartverkoop in te voeren, maar voor de rit van station Den Helder naar de veerhaven dubbel tarief te rekenen. Op de terugrit naar station Den Helder zou kaartverkoop en inchecken met de chipkaart te veel tijd kosten om de aansluiting op de trein nog te halen. De situatie lijkt dan op het beleid van de Teso, waar in de richting Texel kaartverkoop en controle plaatsvindt, en terug niet.

In 2019 bleek dat de boekingscentrale van de Texelhopper de boekingen niet aan kon. Het leidde tot veel klachten op Texel. Midden 2019 bleek dat de half-uur dienst plotseling was omgezet in een uurdienst, om zo de problemen de baas te worden. Dit werd buiten de provincie, het Rocov en zelfs het eigen management van Connexion gedaan. We schreven ijlings een ongevraagd advies om op het ongepaste hiervan te wijzen.

Uiteindelijk werd afgesproken dat op ritten naar en van de boot een half-uur-frequentie zou gelden op tijden en dagen dat de Teso ook een half-uur dienst heeft. Op andere verbindingen op Texel is er een uur-dienst. Dit is niet in overeenstemming met wat de vervoerder in de offerte heeft aangeboden.

In verband met de slechte vervoerprestaties van de Texelhopper, is door de provincie een boete opgelegd. Wij hebben geadviseerd om met dat bedrag een verkoop- en informatiepunt voor de Texelhopper in te richten op 't Horntje.

Contacten

Provincie:

- meerdere malen per jaar zijn er contacten met provinciale ambtenaren over de financiën, het vervoer op Texel, de buurtbussen, de buslijnen, de dienstregeling en de haltes;
- de vergaderingen van de drie gebiedskamers worden bijgewoond door de betreffende concessiebeheerders van de provincie;
- één of twee keer per jaar informeert het Dagelijks Bestuur de Statencommissie Mobiliteit en Bereikbaarheid over de werkzaamheden van het Rocov-NH;
- alle uitgebrachte adviezen worden ter kennis gebracht van de provincie.

Connexxion:

- het Rocov-NH onderhoudt nauwe contacten met Connexxion. Er is vaak en goed contact met de accountmanager, alsmede een uitstekende samenwerking met de marketeer en met de vervoerkundigen;
- de vervoerkundigen wonen de vergaderingen van de gebiedskamers bij;
- adviezen die worden uitgebracht worden verzonden aan Connexxion, tenzij de provincie om een advies verzocht heeft.

OMNI buurtbussen vereniging

- Er is regelmatig overleg tussen beide besturen. Bestuursleden van het Rocov-NH zijn aanwezig bij de bijeenkomsten van de OMNI, een bestuurslid van de OMNI is waarnemer bij de vergaderingen van gebiedskamer Noord.

Arriva Frysk Ferfier

- buslijn 350 tussen Alkmaar en Leeuwarden wordt geëxploiteerd door Arriva, Het Rocov-NH is adviesgerechtigd over het Noord-Hollandse traject van deze lijn. Er is overleg over de dienstregeling, de tarieven en het accepteren van abonnementen. Er is zowel met de vervoerkundige van Arriva als met het Rocov-Fryslân een uitstekende samenwerking.

Voorzittersoverleg Rocov landelijk

- vier maal per jaar komen de voorzitters van de landelijke Rocov's bij elkaar om met elkaar te overleggen vooral over nieuwe ontwikkelingen in het OV.

Landelijke Overleg Rocov's. (voorheen overleg OV chipkaart)

- Ria Beens heeft als afgevaardigde van het Rocov-NH zitting in deze werkgroep. De Werkgroep formuleert adviezen namens de gezamenlijke Rocov's, bijvoorbeeld over landelijke tarieven.

RAR, Reizigers Advies Raad Amsterdam.

- Op onregelmatige tijden hebben we overleg met collega's van de RAR. De Vervoerregio Amsterdam waarvoor de RAR adviezen geeft, ligt te midden van de drie concessies van de provincie Noord-Holland. Er is voornamelijk op ad-hoc basis samenwerking met de RAR.

Financiën

ROCOV- NH jaarrekening 2019			
BATEN	jaarrekening 2018	begroting 2019	jaarrekening 2019
subsidie provincie	50.000	45.000	45.000
Eigen bijdr.deskundigheidsbevord.	60	pm	150
rente spaarrekening	2	pm	-
totaal baten	50.062	45.000	45.150
LASTEN			
<i>vrijwilligers/onkostenvergoeding</i>			
voorzitter	8.400	8.400	8.400
secretaris	8.400	8.400	8.400
penningmeester	960	960	960
leden algemeen bestuur	2.100	2.400	2.200
leden gebiedskamers	4.020	6.000	4.530
<i>vergaderkosten</i>			
vergaderingen dagelijks bestuur	46	300	37
vergaderingen gebiedskamers	629	700	414
algemeen bestuur		500	
plenaire vergaderingen		1.000	
notulering	6.990	10.000	5.786
advieskosten extern adviseur	5.641	pm	
<i>overige kosten</i>			
deskundigheidsbevordering leden		1.500	1.815
workshop	496	1.000	
bankkosten	158	200	157
onderhoud website	360	500	369
extern onderzoek		3.000	
bijdrage voorzittersoverleg ROCOV landelijk			
onvoorzien	37	140	60
totaal lasten	38.238	45.000	33.128
Baten	45.150		
Lasten	-33.128		
Resultaat	12.022		

Toelichting op de jaarrekening 2019 ROCOV-NH

Baten:

Het ROCOV-NH ontvangt een subsidie van € 45.000 van de provincie Noord-Holland. Leden van de gebiedskamers van het ROCOV-NH die aan een cursus deelnemen, betalen zelf een bijdrage van € 30 per cursus. De overige cursuskosten worden betaald door het ROCOV-NH.

De spaarrekening levert geen rente meer op.

Lasten:

De vrijwilligers/onkostenvergoeding is ook in 2019 niet gewijzigd.

Voor alle vergaderingen wordt een zo goedkoop mogelijke locatie gezocht. Zo vergaderen het algemeen bestuur en de gebiedskamer Haarlem/IJmond op het provinciehuis. En de gebiedskamer Gooi en Vecht sinds kort bij Connexxion. Maar door omstandigheden kan het toch noodzakelijk zijn om gebruik te maken van andere, duurdere vergaderruimtes.

De vergaderingen, waarbij ook ambtenaren van de provincie en werknemers van Connexxion aanwezig zijn, worden genotuleerd door een onafhankelijke notulist. De overige vergaderingen worden door leden van het ROCOV-NH zelf genotuleerd. Dit jaar hebben leden van de gebiedskamers vijf cursussen bij ROVER gevolgd.

Voor het onderhoud van de website wordt maandelijks € 30 uitgegeven. Af en toe wordt ook een nieuw programma e.d. aangeschaft.

De post onvoorzien voorziet in uitgaven die niet elders kunnen worden ondergebracht, zoals een bloemetje voor een zieke of onkosten van een spreker in de plenaire vergadering e.d.

M. Beens-Jansen
Penningmeester ROCOV-NH

Vooruitblik op 2020.

Onderwerpen die in 2020 veel aandacht opeisen zijn de Nieuwe Betaalwijzen en aanvullend openbaar vervoer. Sinds daarvoor de term MaaS wordt gebruikt, gaat er welhaast geen congres of vergadering voorbij of het staat op de agenda.

In de concessie Gooi en Vecht zal dit aanvullend openbaar vervoer een rol moeten gaan spelen. Hier wordt ingezet op enkele snelle en rendabele lijnen, met haltes die binnen fietsafstand te bereiken zijn. Gaten die daarbij vallen voor wie niet van dit soort vervoer gebruik kunnen maken, moeten opgevuld worden met onder andere dit aanvullend vervoer. Hoe dit uitgewerkt moet worden is nog ongewis.

In het verleden is de regiotaxi een vorm van aanvullend vervoer geweest, maar dit bleek uiteindelijk niet meer betaalbaar. Of nieuwe vormen van dit vervoer wel betaalbaar zullen zijn, is nog de vraag.

In Noord-Holland Noord is aanvullend flexvervoer opgezet op enkele trajecten. Ook hier is dit vervoer erg kostbaar en zet daarbij druk op de hele concessie.

Vooralsnog is dit MaaS concept vooral rendabel voor de talrijke adviesbureaus op OV-gebied.

Binnenkort worden nieuwe betaalwijzen ingevoerd bij het openbaar vervoer. De reiziger kan dan betalen met de pinpas. Dat brengt volop mogelijkheden en problemen met zich. De vervoerbedrijven hebben al laten weten compensatie te willen voor de incidentele reiziger of toerist die nu een duur kaartje bij de chauffeur moet kopen, maar met de pinpas hetzelfde betaalt als elke andere reiziger.

Reizigersorganisaties hebben aangegeven nu eindelijk het probleem van enkelvoudige incheck te willen oplossen.

Er is dus weer voldoende werk aan de winkel in 2020. Basis daarbij is dat we de goede werkrelatie die we hebben met zowel provincie als vervoerder ook in 2020 willen voortzetten.