

## Bijlage D2 - Toelichting bij financieel model

### Opbrengstverantwoordelijkheid

De Concessiehouder ontvangt inkomsten uit Reizigersopbrengsten (exclusief opbrengsten van het Studentenreisrecht), opbrengsten uit het Studentenreisrecht, de Subsidie die de Concessieverlener voor de Concessie ter beschikking stelt en eventuele overige inkomsten, bijvoorbeeld inkomsten uit het inboeken van ERE's. De Concessiehouder is opbrengstverantwoordelijk omdat de Concessieverlener ervan overtuigd is dat dit de Concessiehouder stimuleert om zich maximaal in te spannen om de Reizigersopbrengsten te verhogen. Hoewel groei van de Reizigersopbrengsten geen expliciet doel van de Concessie is acht de Concessieverlener deze groei wel wenselijk, omdat de Concessiehouder zo financieel gestimuleerd wordt om de kwaliteit van de dienstverlening te verbeteren en zo goed mogelijk te reageren op wensen van Reizigers en zo indirect bij te dragen aan de doelen van de Concessie.

### Subsidie

De Concessieverlener stelt een Subsidie beschikbaar. Deze Subsidie bestaat uit een Exploitatiesubsidie voor de uitvoering van het Openbaar Vervoer en diverse andere subsidies, bijvoorbeeld de Subsidie Buurtbussen en de Subsidie Sociale Veiligheid. De subsidies zijn in beginsel niet afhankelijk van het aantal Dienstregelingen dat de Concessiehouder aanbiedt.

### Doel van het financiële model

Groei van de Reizigersopbrengsten is geen vanzelfsprekendheid en het is wenselijk dat het OV-aanbod mee kan bewegen met de Reizigersopbrengsten en -aantallen, zowel omhoog als omlaag. In de Concessie is het daarom mogelijk dat het aantal Dienstregelingen fluctueert, afhankelijk van de Reizigersopbrengsten. Hiermee worden tegelijkertijd de financiële risico's voor de Concessiehouder beperkt, omdat het aanbod op deze manier beter kan aansluiten op het verwachte gebruik. Ook vermindert deze wendbaarheid de noodzaak om bij uitbreiding van het aanbod op de ene Lijn, het aanbod op een andere Lijn te moeten verminderen. Het OV-aanbod zoals volgt uit de Inschrijving, kan gedurende de looptijd van de Concessie verder worden uitgebouwd. Het financiële model heeft dus twee doelen: het beperken van opbrengstenrisico's en het faciliteren van een groeiend OV-aanbod.

### Bepaling van het Productieniveau

De Inschrijving bevat een aanbod Gewogen dienstregelingen (zie Gunningscriterium G2). Op basis van het aanbod Gewogen dienstregelingen 2030 wordt eenmalig het Productietarief bepaald: dit is de Exploitatiesubsidie 2030 gedeeld door het aanbod Gewogen dienstregelingen 2030. Het Productieniveau is tot en met 2031 gelijk aan het aanbod Gewogen dienstregelingen volgend uit de Inschrijving. Voor de jaren 2028 en 2029 geldt een mechanisme waarmee via een tussenstap naar het aanbod voor Gunningscriterium G2 in het jaar 2030 gegroeid kan worden. De eerste 12 maanden van de Concessie is het Productieniveau ten minste gelijk aan het aantal Dienstregelingen uit de dienstregeling van 2026 plus 25% van het verschil tussen het Productieniveau voor het Dienstregelingjaar 2030.

$$DRU's \text{ in Fase 1} = DRU's \text{ Dienstregeling 2026} + 0,25 * \left( \frac{DRU's \text{ Dienstregeling 2030}}{DRU's \text{ Dienstregeling 2026}} \right)$$

Voor het Dienstregelingjaar 2030 en Dienstregelingjaar 2031 is het Productieniveau gelijk aan het Productieniveau voor het Dienstregelingjaar 2030 zoals vermeld in de Inschrijving.

Vanaf 2032 wordt het Productieniveau op basis van de ontwikkeling van de Reizigersopbrengsten en het bij aanvang van de Concessie vastgestelde Productietarief bepaald. Het minimale Productieniveau in enig jaar kan nooit lager zijn dan het aanbod Gewogen dienstregelingen uit de Inschrijving.

Voor de bepaling van het Productieniveau vanaf 2032 worden de (verwachte) Reizigersopbrengsten voor het betreffende jaar vergeleken met de referentie Reizigersopbrengsten 2030. De referentie Reizigersopbrengsten 2030 zoals genoemd in artikel 11.5 sub a van de Financiële bepalingen bevat de gerealiseerde Reizigersopbrengsten in dat jaar.

Indien in enig jaar vanaf 2032 de (verwachte) Reizigersopbrengsten hoger zijn dan in 2030, is de Concessiehouder verplicht om het Productieniveau te verhogen ten opzichte van zijn Inschrijving. Hierbij verlangt de Concessieverlener dat de Concessiehouder vooruitkijkt en het Productieniveau per jaar vanaf 2032 baseert op de verwachte Reizigersopbrengsten in het betreffende jaar (de Reizigersopbrengstenprognose), waarbij:

- 50% van het verschil tussen de Reizigersopbrengstenprognose en de referentie Reizigersopbrengsten 2030 toevalt aan de Concessiehouder;
- de andere 50% gedeeld wordt door het Productietarief, wat het aantal Gewogen dienstregelingen oplevert waarmee het Productieniveau moet worden verhoogd t.o.v. het Productieniveau 2030 uit de inschrijving.

Dit betekent dus dat (voor 2032 voor het eerst) elk jaar de verwachte opbrengstenontwikkeling wordt vergeleken met de referentie Reizigersopbrengsten uit 2030 en het Productieniveau elk jaar opnieuw wordt vastgesteld, waarbij het Productieniveau in achtereenvolgende jaren geen stijgende trend hoeft te vertonen en zelfs kan afnemen. Het Productieniveau zal echter nooit lager zijn dan het aanbod Gewogen dienstregelingen uit de Inschrijving. Indien de Reizigersopbrengstenprognose in enig jaar lager ligt dan de Reizigersopbrengsten 2030, is er dus géén sprake van een lager Productieniveau dan in 2030.

## Toelichting bij de beoogde prikkels

- Als de gerealiseerde Reizigersopbrengsten in een gegeven jaar de Reizigersopbrengstenprognose overtreffen (en dus achteraf blijkt dat het Productieniveau vooraf te laag was vastgesteld) wordt 65% van het meerdere verrekend met de Exploitatiesubsidie. De Concessiehouder kan, in overleg met de Concessieverlener, gedurende het jaar zijn Productieniveau verhogen als hij verwacht zijn Reizigersopbrengstenprognose te overtreffen. De gedachte hierachter is dat de Concessiehouder voortdurend streeft naar het bieden van het aantal Gewogen dienstregelingen dat past bij de groei van de Reizigersopbrengsten, waarbij hij proactief bijstuurt, daarbij gebruikmakend van de meerdere aanpassingsmomenten voor zijn Dienstregeling. Het is mogelijk om gedurende het jaar aan de Concessieverlener een aangepaste Reizigersopbrengstenprognose voor te leggen.
- Het niet behalen van de geprognosticeerde Reizigersopbrengsten blijft het risico voor de Concessiehouder, dat hij onder andere kan beheersen door tijdens het jaar tijdig (en in overleg met de Concessieverlener) bij te sturen in zijn Productieniveau. Hiermee beoogt de Concessieverlener de Concessiehouder te stimuleren om zo accuraat mogelijk te prognosticeren. Omdat een prognose voor het eerst voor het jaar 2030 hoeft te worden opgesteld, heeft de Concessiehouder voldoende gelegenheid zich bekend te maken met ontwikkelingen in het Concessiegebied.
- Om bij de ontwikkeling van de Concessie maatwerk te kunnen leveren, geldt er een Meer-/Minderwerkregeling (gebaseerd op het Productietarief) en een mogelijkheid om Business Cases te ontwikkelen.