

Advies:

Exploitatieplan 2022 West-Brabant.

Referentie: 21.16 EP 2022 West-Brabant
Adviesdatum: 29 juli 2021
Behandeld door: Jan Geurts, Procesmanager West-Brabant
Aanvrager: Dieter Klein Nagelvoort, Arriva
Aanvraagdatum: 23 juni 2021

Beste heer Klein Nagelvoort,

Bij deze ontvangt u het advies van Reizigersoverleg Brabant op uw plannen voor de exploitatie in 2022 van de concessie West-Brabant. Dit naar aanleiding van uw adviesaanvraag d.d. 23 juni 2021.

Alles overwegende en gelet op de actuele situatie kan Reizigersoverleg Brabant zich vinden in het voorgestelde exploitatieplan, zij het onder bezwaar en onder voorwaarden. In dit advies motiveren wij ons akkoord, inclusief ons bezwaar en onze voorwaarden.

Motivatie

Al ruim anderhalf jaar is het Corona-virus in ons land. Dit heeft behoorlijke gevolgen gehad voor het Openbaar Vervoer (OV). Mede dankzij de beschikbaarheidsvergoeding (BVOV) vanuit het Rijk bleef de dienstregeling nog redelijk overeind, maar zonder instappers bleven de bussen toch leeg. Het OV was er alleen voor noodzakelijke reizen, en toen reizen wel mocht was er weinig om naar toe te reizen. Gelukkig tonen de grafieken met reizigersaantallen inmiddels een stijgende lijn. Maar uit een diep dal is het lang klimmen tot de top weer is bereikt. Deze klim duurt naar verwachting nog lange tijd. In het transitieplan laat Arriva zien welke impact de (nasleep van de) corona-pandemie ook het komende jaar nog heeft op de dienstregeling. Voor de reiziger zal dit op verschillende plaatsen zeker negatieve gevolgen hebben.

Vanuit reizigersperspectief kunnen we dan ook onmogelijk zonder bezwaar achter de plannen staan. Het blijft lastig te begrijpen om het (gevoelsmatig) druk te zien worden in de bus en tegelijkertijd te horen dat er gesneden wordt in de dienstregeling.

Reizigersoverleg Brabant is de afgelopen periode door provincie en vervoerders uitgebreid en transparant geïnformeerd over de ontwikkelingen en betrokken bij de uitdagingen waar men voor staat.

Hierdoor heeft Reizigersoverleg Brabant onder de huidige omstandigheden begrip voor de tijdelijke afschalingen, daar deze noodzakelijk zijn om de concessie weer in balans te brengen. Alleen zo ontstaat er een gezonde basis van waaruit weer opgebouwd kan worden. Wij onderschrijven het belang hiervan en kunnen vanuit dat oogpunt dan ook akkoord gaan met de plannen.

Samengevat komen wij tot een akkoord onder bezwaar.

Draagvlak

Adviezen van Reizigersoverleg Brabant worden mede op basis van reacties uit de achterban (onze regionale werkgroepen) samengesteld. Het zal niet verwonderlijk zijn dat de plannen niet met enthousiasme zijn ontvangen. Mede dankzij uw medewerking hebben wij hen op transparante wijze mee kunnen nemen in alle ontwikkelingen.

Hierdoor kwamen de plannen niet als grote verrassing. In hoofdlijn is er dan ook begrip voor de noodzakelijke afschalingen. Wel plaatsen wij de kanttekening dat dit draagvlak in de achterban niet geheel unaniem is. Onder meer het feit dat de afgesproken 10% in de uiteindelijke plannen 1 á 2% hoger ligt, vond men kwalijk.

Hierna verwoorden we nog enkele van onze zorgen en vragen. Deze zijn zowel algemeen van aard als op regio-of lijnniveau. Zoals hierboven beschreven verbinden we ook enkele voorwaarden (zie kader) aan ons akkoord.

DRU's als maatstaf

Ons akkoord baseren wij op het feit dat het plan als doel heeft weer een gezonde uitgangspositie te verkrijgen. Belangrijke voorwaarde is dan ook dat de afschaling in dienstregelingsuren (DRU's) slechts tijdelijk en daarmee niet structureel is.

Met het toenemen van het aantal reizigers moet ook het aanbod van vervoer meegroeien, zo nodig al in 2022. Om de groei niet af te remmen moet het vervoersaanbod daarbij altijd hoger zijn dan de actuele vraag. Het in te zetten aantal Dru's dient daarbij als maatstaf, in combinatie met het aantal reizigers (ten opzichte van 2019).

*Graag zien wij in een schema inzichtelijk gemaakt hoeveel DRU's behoren bij welke reizigersaantallen/herstelpercentage. Een dergelijk schema kan in de Tactische Ontwikkel Teams (TOT's) worden vastgesteld.
Deze leidraad wordt daarmee het positieve perspectief voor de opschaling.*

Dit betekent wat ons betreft niet perse dat de afgeschaalde DRU's terugkomen waar ze verdwenen zijn. Op welke plekken en tijden DRU's opnieuw ingezet worden is afhankelijk van waar en wanneer het vervoer zich herstelt. Door in de TOT's de actuele reizigersaantallen op lijnniveau te blijven bespreken kunnen de juiste afwegingen worden gemaakt.

Dienstregeling en reisinformatie

Zoals gebruikelijk is Reizigersoverleg Brabant betrokken bij alle dienstregelingswijzigingen. Deze zullen vaker dan gebruikelijk aan de orde komen in de TOT's.

Over kleine/ad-hoc opschalingen worden wij graag vooraf geïnformeerd. Tussentijdse grotere of structurele opschalingen vereisen een (verkorte) adviesprocedure. Deze procesgang wordt in het najaar in het TOT nader afgestemd.

Reizigersoverleg Brabant staat daarbij open voor experimenten met flexibele/modulaire dienstregelingen, die meer maatwerk mogelijk maken in frequenties (bijvoorbeeld hogere frequenties op een specifieke dag en/of binnen een bepaald tijdsvak).

Hieraan gekoppeld is de noodzaak van goede en actuele reisinformatie. Ook hierbij staan we open voor experimenten met nieuwe/andere vormen van reisinformatie.

In alle gevallen geldt te allen tijde dat de actuele reisinformatie in de digitale bronnen (online reisplanners én -lijnfolders) verwerkt moet zijn. Vertraging in het bijwerken van offline informatie (zoals haltestaten) mag geen remmende werking hebben op het doorvoeren van opschalingen.

Gezien het bovenstaande maken we hierbij van de gelegenheid gebruik te wijzen op het belang van betrouwbare informatie op de DRIS-panelen. De storingen van de afgelopen periode geven ons weinig

vertrouwen voor de nabije toekomst. Reizigersoverleg Brabant gaat hierover graag met u en de provincie in gesprek.

Unieke verbindingen

Een oorspronkelijk uitgangspunt voor de transitieplannen was dat er alleen in frequenties gesneden zou worden en niet in aanbod en (unieke) verbindingen. Dit bleek echter onoverkomelijk. Op verschillende plaatsen verdwijnen unieke verbindingen in het weekend en/of in de avonduren. Op enkele plaatsen verdwijnen delen van lijnen.

Op basis van toenemende drukte kunnen frequenties opgeschroefd worden (Zie Dru's als maatstaf). Echter, op weggevallen verbindingen kan niet gemonitord worden ("als er niets rijdt kun je niets meten"). Wanneer opschalen aan de orde is wordt dan ook logischerwijs eerst gekeken naar de lijnen en momenten waar het drukker is geworden. Dat zou betekenen dat vervallen (delen van) lijnen voorlopig niet in aanmerking komen voor terugkeer. Wij vragen in het bijzonder aandacht voor dergelijke lijnen, wanneer unieke verbindingen wegvallen, zoals onder meer in Bavel (lijn 1), Galder/Meersel Dreef (lijn 6) en Made-Raamsdonksveer (lijn 123). Zie ook Regionaal/Lijnniveau.

Bij opleving van reizigersaantallen vervallen verbindingen in de avonduren en weekenden, zo spoedig mogelijk (in stappen) herstellen. De grootte van de stappen kan worden afgestemd op basis van ritdata en/of in overleg met betrokken gemeente/regio.

Aantrekkelijke verbindingen

Noodgedwongen wordt een aantal frequenties verlaagd. De aantrekkelijkheid van een verbinding wordt minder wanneer de frequentie lager, en op bepaalde momenten té laag, is. Dit kan dan ook negatieve gevolgen hebben voor de gewoonlijk drukker bezette momenten (Wanneer de terugweg moeilijker wordt, neemt men ook voor de heenweg al niet meer de bus). Uit eerste cijfers blijkt bovendien dat in verhouding meer groei buiten de spits plaatsvindt. Deze spreiding moet zo veel mogelijk gefaciliteerd/gestimuleerd worden.

Dit effect in het bijzonder monitoren waar de frequentie (op werkdagen) drastisch verlaagd wordt, zoals Breda-Fijnaart (lijn 117) en Dinteloord-Rotterdam (lijn 310).

Buscapaciteit

Wij staan achter de keuze van Arriva om voor de dienstregeling 2022 met een buscapaciteit van 'slechts' 75% te rekenen ("alle zitplaatsen bezet"). Dit doet recht aan het gevoel van (sociale) veiligheid van reizigers dat nog terug moet groeien. Anderzijds biedt dit ruimte voor reizigersgroei (zie DRU's als maatstaf). Pas wanneer uit monitoring blijkt dat reizigers grotere drukte weer enigszins (sociaal) veilig achten kan dit uitgangspunt worden losgelaten.

Brabantbrede monitoring

In voorgaande paragrafen is een goede monitoring een belangrijk onderwerp. Wij hebben begrip voor de verschillen in bedrijfsvoering tussen de Brabantse vervoerders. Door verschillen in monitoring en (wijze van rapportage) is het lastig om goed te kunnen monitoren en vergelijken wat er Brabantbreed gebeurt.

Graag zien wij afstemming tussen de vervoerders over op hoofdonderdelen gelijklopende monitoring en (wijze van) rapportage. Dit geldt onder meer voor de periode's, het aantal instappers (inclusief én exclusief SOV), bezettingscapaciteit van de bussen, doelgroepen en kaartsoorten.

Communicatie

Reizigersoverleg Brabant is de afgelopen periode voortdurend op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen en uitdagingen als gevolg van de corona-pandemie. Deze betrokkenheid heeft bij onze achterban voor begrip gezorgd. Deze mate van betrokkenheid zetten wij ook de komende periode graag voort.

Het is niet mogelijk alle reizigers op eenzelfde manier mee te nemen. De tegenstrijdigheid tussen de versoepelingen enerzijds en de afschalingen anderzijds zorgen voor veel onbegrip bij reizigers, de publieke én politieke opinie. Dit vraagt om uitleg.

Wij vragen met nadruk aandacht voor een goede, gezamenlijke beeldvorming en communicatie rondom de afschalingen én de ambities. Met gezamenlijk bedoelen we de provincie, de vervoerders en Reizigersoverleg Brabant.

Alternatieven

In de plannen wordt gesproken over de beschikbare reisalternatieven. De beschikbaarheid van een bruikbaar alternatief is ons inziens essentieel. Zelfs als het alternatief wat beperktere reismogelijkheden heeft of een overstap noodzakelijk is. In beperkte mate is ook een iets langere reisduur of iets hogere kosten nog acceptabel.

Belangrijkste is dat de beschikbaarheid van het alternatief ook bij de reiziger bekend is. Communicatie is hier een gezamenlijke opgave, onafhankelijk van de vervoerder.

In meerdere situaties is de regiotaxi het enige alternatief. Wanneer dit vervoer een alternatief is voor een weggevalle busdienst, ligt er hiermee ook een taak voor Arriva om de reiziger hierover te informeren.

Dit geldt ook op die plaatsen waar BravoFlex (een deel van) het alternatief is. Het feit dat alleen BravoFlex Bergen op Zoom in het plan genoemd wordt, laat zien dat de andere flex-oplossing

(uitgevoerd door vervoerder PZN) niet op het netvlies staat. Ook dit alternatief moet richting de Arriva-reiziger actief en laagdrempelig gecommuniceerd worden.

Uiteraard in onderlinge afstemming in Bravo-verband. In dit kader is het goed om te lezen dat er geen verschuiving plaatsvindt van (marketing)budgetten naar de exploitatie.

Regionaal / Lijnniveau

Reizigersoverleg Brabant heeft nog aantal ideeën/ aandachtspunten op regionaal/lijnniveau:

Regio Breda

- Breda: Lijn 1 Bavel

De kern Bavel is in de avonduren en weekenden niet meer bereikbaar met OV.

Advies is om ten minste in de doordeweekse avonduren een uursdienst te laten bestaan, zodat men altijd 'thuis kan komen'. (zie ook Aantrekkelijke verbindingen).

Zodra mogelijk de uursdienst ook in de weekenden terug laten keren.

- Breda: Lijn 6 Breda Zuid-Galder-Meersel Dreef

Idem, zodoende Breda Zuid, (woon-)zorgvoorzieningen en de dorpen bereikbaar houden.

De suggestie wordt ook gedaan om (in overleg met de gemeente) deze lijn te laten helpen bij de gemeentelijke uitdaging om de parkeerproblemen bij de Galderse Plassen te verminderen.

- Breda: Lijn 1 en 5 Afsluiting Markendaalseweg

De westzijde van het centrum wordt hiermee langere tijd slecht bereikbaar. De haltes Centrum (850 meter), Vlaszak (900 meter) en station (1.000 meter) zijn voor veel centrumbezoekers geen goed alternatief vanwege de grote loopafstand.

Zodra enigszins mogelijk deze zijde van het centrum weer ontsluiten, desnoods met tijdelijke maatregelen.

- Lijn 117 Breda-Fijnaart

Bij het verlagen van de frequentie zorg dragen voor een goede aansluiting in Fijnaart op lijn 103 Fijnaart-Willemstad.

- Lijn 123 deel Made – Raamsdonksveer

Het opheffen van dit gedeelte is vanuit het perspectief bestemming Breda niet direct problematisch. Wel missen Made, Wagenberg en Terheijden hiermee een aansluiting op Brabantliner naar Utrecht. Met de werkzaamheden aan de A27 in het vooruitzicht is het zonde om deze reizigers kwijt te raken aan de auto.

Indien mogelijk in kaart brengen hoeveel reizigers van deze unieke verbinding gebruik maakt.

- Lijn 400, 401 en 402 Breda-Oosterhout-Gorinchem-Utrecht

Complimenten voor de creatieve oplossingen om deze verbinding ook met verminderde reizigersaantallen in stand te houden. Met de werkzaamheden aan de A27 in het vooruitzicht is het goed om in de basis een goede OV-verbinding te hebben staan.

Regio Bergen op Zoom

- Bergen op Zoom: Lijn 25 Bergse Plaat

Een creatieve oplossing om de problemen met de treinaansluiting op te vangen. Deze oplossing (een ringlijn waarbij de tussenhaltes maar in 1 richting worden aangedaan) is niet gebruikelijk. Dit vereist een goede communicatie.

Zeker wanneer deze oplossing structureler van aard is, is het voor de reiziger wellicht duidelijker om de twee lussen verschillende lijnummers te geven. Bijvoorbeeld: ochtendmodel lijn 25, middagmodel lijn 24 of 26.

- Eén stop op OV-hub Olympialaan geeft de versnelde heen- of terugweg meerwaarde.
- Met deze nieuwe routing wordt een belangrijke bestemming (bioscoop en winkelcentrum De Zeeland) minder goed bediend. In overleg met Connexxion (en gemeente) zou halte Van Konijnenburgweg ruimer bediend kunnen worden, bijvoorbeeld door lijn 102 en 108 niet meer samen dezelfde route te laten rijden tot Burgerhout, maar één van beiden via de Van Konijnenburgweg te laten rijden.

- Bergen op Zoom: Lijn 112 Bravis

Ook de korte afwijkende stadsritten van lijn 112 kunnen verwarrend zijn. Tenzij deze oplossing tijdelijk is, ten behoeve van reizigerscommunicatie een afwijkend lijnummer (12 of 22) gebruiken.

- Steenberg: Lijn 111

Voor Bergen op Zoom / Bravis moet een overstap gemaakt worden in Steenberg. In Steenberg zorg dragen voor een aantrekkelijke aansluiting.

Regio Altena

- In de regio Altena zijn al bij de eerste afschalingen verbindingen weggevallen, onder meer op zaterdag. Mogelijk dat een herziening in het buurtbus-net in deze regio hier ook invulling aan kan geven.

- BravoFlex MDHA

Bravoflex MDHA wordt in deze regio een belangrijk alternatief én een belangrijke toevoer voor kwalitatief goed OV vanaf De Tol. Met goede communicatie kan het BravoFlex systeem zich hier als zodanig bewijzen. Zie ook Alternatieven.

Hiervoor is het wel nodig dat ook op de lijnnetkaarten van Arriva deze vervoersoplossing (uitgevoerd door vervoerder PZN maar wel onder de Bravo-vlag) wordt opgenomen. Dit geldt uiteraard ook voor de Moerdijk, Drimmelen en Halderberge.

- Scholierenlijnen

Niet alle scholierenlijnen in dit gebied zijn op dit moment op de netkaart terug te vinden. Ook deze moeten opgenomen worden.

Graag ontvangt Reizigersoverleg Brabant uw inhoudelijke reactie op dit advies.
Dit advies wordt in de week van 21 september gepubliceerd op onze website
www.reizigersoverlegbrabant.nl. Wanneer u hier bezwaar tegen heeft, kunt u contact opnemen met
de betreffende procesmanager en kan in overleg het advies later gepubliceerd worden.

Met vriendelijke groet,



Jan Hendriks, voorzitter
Reizigersoverleg Brabant