

Advies:

Exploitatieplan 2022 Oost-Brabant

Adviesdatum: 29-07-2021
Referentie: Advies 21.17 EP 2022 Oost-Brabant
Aanvraagdatum: 23-06-2021
Aanvrager: Arriva
Behandeld door: Wendy Waddilove (tijdelijke Procesmanager Oost-Brabant)

Geachte heer Klein Nagelvoort,

Bij deze ontvangt u het advies van Reizigersoverleg Brabant op uw plannen voor de exploitatie in 2022 van de concessie Oost-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 (BVOB) vanuit het Rijk bleef de dienstregeling nog redelijk overeind, maar zonder instappers bleven de bussen 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 een lange tijd. In dit 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. Arriva zal begrijpen dat de plannen hier niet met enthousiasme zijn ontvangen. Mede dankzij jullie 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.

Hieronder 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 aan ons akkoord. Deze zijn in onderstaande hoofdstukken cursief opgenomen.

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).

Maak in een schema inzichtelijk hoeveel DRU's behoren bij welke reizigers aantallen/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 dat per se 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 tijdvak). 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 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 lijnen in de avonduren en/of in het weekend. Op enkele plaatsen verdwijnen (delen) van lijnen.

Op basis van toenemende drukte kunnen frequenties opgeschroefd worden (Zie Dru's als maatstaf). Echter, op weggevallen unieke verbindingen kan niet gemonitord worden ("als er niets rijdt kun je niets meten"). Wanneer opschalen aan de orde is wordt waarschijnlijk begonnen bij de lijnen waar het drukker is geworden. Dat zou betekenen dat vervallen (delen van) lijnen voorlopig niet in aanmerking komen voor terugkeer.

➔ Wij vragen extra aandacht voor dergelijke lijnen (lijn 90 in Uden).

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 rit data 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 op bepaalde momenten té laag is. Dit kan ook negatieve gevolgen hebben voor de gewoonlijk drukker bezette momenten. Uit eerste cijfers blijkt bovendien dat in verhouding meer groei buiten de spits plaatsvindt. Deze spreiding moet zo veel mogelijk gefaciliteerd/gestimuleerd worden.

In het bijzonder de lijnen monitoren waar de frequentie (op werkdagen) drastisch verlaagd wordt. Denk hierbij aan lijn 92 in Gennep en lijn 134 in Waalwijk.

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 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 periodes, 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 en wordt zeer gewaardeerd. Deze mate van betrokkenheid zetten wij ook de komende periode graag voort.

Het is niet mogelijk alle reizigers op dezelfde 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.

Reizigersoverleg Brabant vraagt met nadruk aandacht voor een goede, gezamenlijke 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 beperkt mate is ook een iets langere reisduur of iets hogere kosten nog acceptabel.

Belangrijkste is echter dat de beschikbaarheid van het alternatief ook bij de reiziger bekend is. Ook dit betreft communicatie en is een gezamenlijke opgave, onafhankelijk van de vervoerder.

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

Lijn 90

Ga met de gemeente in gesprek over de mogelijkheid om de vervoersvraag op een andere manier in te vullen zoals het inzetten van een buurtbus.

Lijn 662 Maren Kessel

In Maren Kessel ontstaat een vreemde situatie. In de spits wordt de frequentie lager dan in de daluren. De buurtbus 262 rijdt in de daluren wel twee keer per uur en lijn 662 in de spits 1 keer per uur. Reizigersoverleg Brabant stelt dan ook voor om de buurtbus in de spits ook 1 keer per uur te laten rijden zodat, de lijnen 262 en 662 samen toch ook twee keer per uur rijden.

Reizigersoverleg Brabant heeft nog aantal aandachtspunten vanuit eerdere toezeggingen die Arriva naar ons heeft gedaan:

- Kijk of lijn 157 in Uden 's avonds en in het weekend aan lijn 305 gekoppeld kan worden.
- De ritten van lijn 156 tijdens de vakantiedienstregeling ma-vr overdag in de daluren een half uur verschuiven om de samenloop met lijn 157 tussen St. Oedenrode en Eindhoven te verbeteren.

Graag ontvangt Reizigersoverleg Brabant uw inhoudelijke reactie op dit advies.
Dit advies wordt in de week van 21 september 2021 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