

Arriva Limburg
T.a.v. de heer Peter Paul Weijers
Postbus 626
8440 AP Heerenveen

Betreft: Advies over dienstregelingsscenario's
Ons kenmerk: ROL 18-20
Plaats en datum: Sittard, 8 december 2020

Beste heer Weijers,

Met deze brief reageert het ROL op uw voorstellen voor de verschillende afschalingsscenario's. Het ROL heeft begrip voor de keuzes die u maakt bij een terugval van het aantal reizigers en de noodzaak daarvan. De scenario's lijken ook weloverwogen te zijn opgesteld. Het ROL adviseert positief op uw voorstel, maar heeft daarbij nog wel de onderstaande kanttekeningen:

- Het ROL adviseert de regeling maximaal een jaar te hanteren, waarna eerst een herevaluatie volgt van de regeling, de effecten en de noodzaak.
- Het ROL adviseert duidelijke definities te hanteren voor de overgangen naar een ander scenario en is benieuwd hoe vaak er besluitvorming plaatsvindt over de scenariowijzigingen. Verder zal er eenduidigheid moeten zijn over het eind van de coronaperiode. Het is nu niet duidelijk wie bepaalt of de coronacrisis over is.
- Het ROL verzoekt Arriva tijdig aan te geven (en het ROL om instemming te vragen) wanneer Arriva het voornemen heeft op of af te schalen naar een ander scenario.
- Bij het afschalen zijn de dunne lijnen en het plattelandsvervoer het meest kwetsbaar. Als een bus nog maar één keer per uur gaat in plaats van twee keer per uur dan wordt de verleiding wel erg groot om de bus maar helemaal te mijden en voortaan de auto te nemen.
- Het reizen van en naar de Randstad wordt lastiger omdat het tijdsvenster krappert wordt. Als men afhankelijk is van aansluitend busvervoer is de laatste reismogelijkheid vanuit de Randstad rond 20 uur.
- Indien er geen OV-lijntaxi meer wordt aangeboden dan vindt het ROL dat hier een alternatief voor moet komen. Bij de vorige concessie was er nog de regiotaxi waar de reiziger gebruik van kon maken. Bij de huidige concessie is die mogelijkheid er niet. De rurale gebieden zijn erg kwetsbaar bij de scenario's.
- Het schrappen van ritten op de zaterdagochtend voor 8 uur is niet wenselijk omdat werknemers die op zaterdag werken daardoor worden benadeeld. Een gevolg kan zijn dat reizigers die een abonnement hebben dit opzeggen. Compensatie voor deze ritten kan mogelijk door meer te bezuinigen tussen de ochtend- en de middagspits.

- Het ROL vindt dat er een minimumniveau aan ov beschikbaar moet blijven, dus tenminste één keer per uur een bus en een dienstregeling die niet later dan 7 uur 's ochtends begint en niet voor 11 uur 's avonds eindigt.
- Bij een overstap binnen 35 minuten wordt niet opnieuw het opstaptarief in rekening gebracht. Wanneer de dienstregeling tot uursfrequenties wordt teruggebracht kunnen er situaties ontstaan waarbij de overstaptijd langer wordt dan 35 minuten en de reiziger opnieuw het opstaptarief moet betalen.
- De beschikbaarheidsvergoeding is door het Rijk verlengd tot 1 juli 2021. Deze regeling dekt 93-95% van de tekorten. Op basis daarvan pleit het ROL ervoor om tenminste tot 1 juli 2021 scenario A te blijven rijden.
- Een bijeffect van de afschaling is dat er ook voor de toekomst reizigersverlies optreedt, omdat reizigers inmiddels alternatieven hebben verkozen boven het openbaar vervoer, zoals de e-bike of de auto. Het ROL adviseert daarom om een transitieplan te maken, om na de coronatijd de verloren reizigers weer terug te winnen voor het ov, bijvoorbeeld door welkom-terug-kortingen, of nieuwe abonnementen die beter aansluiten bij mensen die één of twee dagen per week thuiswerken.
- Door aangepaste werk- en schooltijden zal de grote drukte in de spits afvlakken en kan het openbaar vervoer juist weer een aantrekkelijk alternatief zijn voor de auto.
- Afschalen mag geen effect hebben op de aansluitingen. De aansluiting van bus op trein zal ook bij afschaling van de busdienst nog wel goed geborgd blijven, maar is dit ook het geval bij de aansluiting van bus op bus of trein naar bus?
- Het tussendoor wijzigen van de dienstregeling kan tot gevolg hebben dat de reizigers afscheid nemen van het abonnement.
- Om de hoge financieringslast van de vervoerders voor het materieel te verlagen is het mogelijk een optie om het materieel te verkopen en terug te leasen. Of misschien kan de provincie de investeringen in laadfaciliteiten voor elektrische bussen overnemen, zodat deze niet drukken op de OV-bedrijven. Dit maakt toekomstige concessieverlening flexibeler omdat dan het rijdend materieel en de infrastructuur eigendom is van de overheid.
- Indien er geen ritten meer worden aangeboden die na 11 uur vertrekken, betreft dit dan de vertrektijden van de ritten van beide beginpunten?
- Voor reizigers die niet digitaal vaardig zijn is het lastig om kennis te nemen van de tussentijdse wijzigingen van de dienstregeling.
- (Kortings)abonnementen worden minder aantrekkelijk wanneer er minder reismogelijkheden geboden worden.

Met vriendelijke groet,

Harry Schouten
 Voorzitter Reizigersoverleg Limburg