

Uden, 3 mei 2021,

Geachte heer, mevrouw,

Zoals in bovenliggende brief met als onderwerp “voorbereiding uitvoering transitieplannen COVID openbaar vervoer” van de Provincie Noord-Brabant (PNB) is aangegeven, informeren wij u hierbij over de aanleiding, uitgangspunten, voorgestelde wijzigingen en het proces tot aan de dienstregelingswijziging per 9 januari 2022 voor de concessies Oost- en West- Brabant.

1. Aanleiding

Het transitieplan is erop gericht om hernieuwd balans te brengen binnen de concessiecontracten West- en Oost-Brabant. Het aantal vervoerde passagiers is ernstig ingezakt en het herstel naar de oude situatie is niet evident. Het blijft de vraag of en wanneer oude reizigersaantallen weer bereikt worden. Daarom is het van belang om een pad af te spreken om toe te groeien naar ‘het nieuwe nu’, inclusief de nodige flexibiliteit onderweg, want de toekomst laat zich moeilijk voorspellen. Dit pad begint met een herpositionering van het startpunt. Hoe groot is de vervoervraag en welk aanbod zetten we daar tegenover. Financieel evenwicht is belangrijk voor zowel opdrachtgever Provincie Noord-Brabant als Arriva als opdrachtnemer. Daarom zijn drie vervoerkundige scenario’s uitgewerkt: 10%, 15% en 20% minder Dienst Regeling Uren (DRU) ten opzichte van 2020 (pré-corona)

Na het aanleveren van het transitieplan bij PNB op 30 maart en het verwachte herstel van het openbaar vervoer (OV) in de periode na 1 januari 2021 tot 2025 zijn maatregelen noodzakelijk voor een toekomst vaste ontwikkeling van het OV. Arriva is daarom gestart met de eerste uitwerkingsstap uit de transitieplannen: de voorbereiding van een dienstregelingswijziging die voorziet in een DRU-besparing van 10% ten opzichte van de dienstregeling van begin 2020 (pré-corona). Dit betreft een verdere aanscherping ten opzichte van de dienstregeling die op dit moment gereden wordt (dus nog een extra 5% DRU besparing).

2. Uitgangspunten besparing

Op basis van onze ervaring en kennis van het openbaar vervoer weten we dat een goede dienstregeling meer reizigers aantrekt. De kwaliteit en betrouwbaarheid van het vervoer moet daarbij continu gegarandeerd worden. Op het moment dat dit niet gebeurt verlaten reizigers snel het OV en kiezen zij mogelijk voor een minder duurzaam mobiliteitsalternatief. Dit impliceert dat in het voorliggende vraagstuk wij absoluut de voorkeur hebben om het voorzieningenniveau zoveel mogelijk in stand te houden. Met minder DRU’s wel een bruikbare voorziening, eventueel met een bruikbaar alternatief beschikbaar en daar waar - om ongetwijfeld gerechtvaardigde redenen - de bediening gestaakt wordt, gaan wij ervan uit dat deze ook niet (snel) meer terugkomt. Denkende vanuit deze filosofie, en zoveel mogelijk rekening houdend met de door PNB meegegeven uitgangspunten, volgen de volgende concrete uitgangspunten voor het formuleren van aanpassingsvoorstellen van de dienstregeling met als doel om een DRU-besparing te realiseren:

- **Aantal reizigers.** Momenteel missen we zo’n 50 procent van onze reizigers (stand van zaken eind april 2021) en dit betekent dat we willen voorkomen nog meer reizigers kwijt raken. Onze voorstellen zijn dan ook gericht op behoud en het terugwinnen van onze reizigers.

- **Unieke verbindingen.** Met het aanbrengen van onze beperkingen in de dienstregeling willen we zo min mogelijk reizigers raken door zoveel mogelijk verbindingen op zoveel mogelijk momenten van de week in stand te houden. Om inzicht te krijgen in het functioneren van alle verbindingen maken we gebruik van onze benuttingsgraad overzichten: de verhouding tussen het aantal reizigerskilometers en aantal dienstregelingskilometers per lijn, dagsoort en periode van de dag in kaart gebracht en geanalyseerd. Op basis van de optimale verhouding tussen vraag en aanbod hebben wij de afgelopen jaren onze dienstregeling doorontwikkeld. Dit heeft ons een toename van 15 procent reizigers gebracht. De benuttingsgraad is daarmee een bruikbare tool voor inzicht, analyse en een basis voor het formuleren van onze voorstellen.
- **Vraag en aanbod.** Het matchen van vraag en aanbod klinkt als een volstrekt logisch uitgangspunt, maar is alleen goed toepasbaar bij lijnen met een hoge(re) frequentie. Rijdt een bus in het landelijk gebied maar 1 keer per uur, dan valt er niet veel te matchen. Dan is het alles of niets. Brabant heeft een redelijk groot aantal van deze buslijnen.
- **Funcities.** Openbaar vervoer kent in de basis twee functies: vervoer van grote reizigersvolumes en het bieden van een vervoergarantie voor bepaalde doelgroepen en/of gebieden. Het matchen van vraag en aanbod bij grote volumes gaat een stuk eenvoudiger met behoud van draagvlak bij reizigers, dan het matchen van vraag en aanbod in het meer sociaal maatschappelijke vervoer.
- **Alternatieven.** Zijn er meerdere alternatieven voor handen voor de reizigers? Ook wanneer dit mogelijk een langere reis is met overstappen? Het beschikbaar zijn van een bruikbaar alternatief is voor reizigers van essentieel belang.
- **Capaciteit.** Er is op dit moment nog steeds een beperking van de bus capaciteit met ongeveer 50 procent. Wij gaan er in de voorstellen echter vanuit dat deze beperking per 1 januari 2022 niet meer geldt. Deze randvoorwaarde werkt momenteel zeer nadelig voor de inzet in de spitsuren, als de vraag naar vervoer het grootst is. Het terugbrengen van de hoge(re) frequenties kan maar zeer beperkt als de beschikbare bus capaciteit slechts voor 50 procent aan reizigers wordt aangeboden. Als deze regel van kracht blijft per 1 januari 2022 zijn wij genoodzaakt nog meer te snijden in onze dienstregeling, aangezien wij – bij een groeiend aantal reizigers- eenvoudigweg niet voldoende materieel hebben.
- **Spreiding.** Medio 2020 is met scholen overeengekomen dat zij hun lestijden meer spreiden zodat de hoge piek van reizigers in de spitsuren, met name in de ochtendspits, wordt afgevlakt. Die hoge piek leidde tot inzet van veel extra voertuigen die slechts een of enkele ritten reden. In de voorstellen hebben wij echter geen rekening kunnen houden met het handhaven van deze afspraken met betrekking tot spreiding, aangezien de gesprekken met de scholen nog niet zijn afgerond. Daarom zijn ook extra spitsritten in de dienstregeling opgenomen. Als effectieve maatregelen over spreiding gemaakt kunnen worden, zou dit ruimte kunnen bieden, waardoor elders minder besparingen nodig zijn.
- **Netwerk.** Er moet altijd een duidelijke structuur van het busnetwerk blijven, die de grotere vervoerstromen faciliteert. Het netwerk bestaat hier niet alleen uit bus maar het betreft hier het totale openbaar vervoer; bus en trein gezamenlijk. Een sterk netwerk moet de potentie hebben en houden om weer (nieuwe) reizigers te trekken en het openbaar als geheel te positioneren binnen de mobiliteitsmarkt, waarbij de concurrentie met de auto van belang is voor het toekomstige mobiliteitsbeleid. Binnen Brabant gaat het hier logischerwijs over het Bravodirect netwerk. En dan met name het intraregionale deel dat de periferie van de regio verbindt met de grote Brabantse steden en het spoornetwerk. Voor het interregionale netwerk geldt dat hier in een aantal situaties ook uitwisseling ligt met het spoornetwerk; dit is maatwerk.

- **Gedeelde mobiliteit.** PNB zet in op gedeelde mobiliteit. Voor kleine vervoerstromen naar tijd of plaats kan dit een oplossing zijn voor het faciliteren van het vervoer op het platteland en de kleine kernen. Zoals PNB in bovenliggende brief aan geeft heeft gedeelde mobiliteit in deze gewijzigde omstandigheden een essentiële rol in het bereikbaar houden van Brabant. Indien gemeenten hierin initiatieven willen nemen, kan contact worden gezocht met het team gedeelde mobiliteit van PNB.

3. Consequenties op lijn niveau

In de bijlage (en hieronder) zijn de consequenties op lijnniveau weergegeven van een dienstregelingswijziging die voorziet in een DRU-besparing van 10% ten opzichte van de dienstregeling van begin 2020 (pré-corona). De eerste 5 % zijn reeds afgeschaald in de dienstregeling 2021 die 28 maart jl. is ingegaan waar wij u vorig jaar oktober over hebben geconsulteerd. Deze dienstregeling bestaat voornamelijk uit verlagingen van de frequentie, het tijdelijk stilzetten van diverse schoolliniers en het opheffen van zwakke ritten. Daar komt in 2022 nog eens 5% bovenop om tot een totaal van 10% te komen. De afschalingen zijn in vier categorieën te verdelen:

- Lijnen zondag opheffen en/of lagere frequenties rijden
 - Lijn 4 Breda CS – Princenhage v.v. (verlagen frequentie)
 - Stadsdienst Roosendaal na 19u (opheffen)
 - Lijnen 105/112/310 na 21u (opheffen)
 - Lijn 312 Roosendaal – Etten-Leur v.v. (opheffen)
 - Brabantliner 401 Sleeuwijk – Utrecht (verlagen frequentie)
 - Brabantliner 400 en 401 na 21u (opheffen)
- Lijnen zaterdag opheffen en/of lagere frequenties rijden
 - Lijn 1 naar/van Bavel (opheffen)
 - Lijn 6 naar/van Meersel-Dreef (opheffen)
 - Stadsdienst Roosendaal overdag (verlagen frequentie)
 - Stadsdienst Roosendaal na 19u (opheffen)
 - Lijn 117 naar/van Klundert (opheffen)
 - Lijn 325/326/327 Breda – Oosterhout – Geertruidenberg v.v. (verlagen frequentie)
 - Brabantliner 400 en 401 na 21u (opheffen)
- Lijnen daluren opheffen en/of lagere frequenties rijden
 - Lijn 1 naar/van Bavel na 19u (opheffen)
 - Lijn 6 naar/van Meersel Dreef na 19u (opheffen)
 - Stadsdienst Roosendaal (verlagen frequentie hele dag tijdens vakantieperioden)
 - Lijn 25 naar/van Bergen op Zoom Bergse Plaat na 19u (opheffen)
 - Lijn 104 Hoogerheide – Roosendaal v.v. (opheffen)
 - Lijn 111 Bergen op Zoom – Roosendaal v.v. (opheffen)
 - Lijn 117 Breda – Fijnaart v.v. daluren (verlagen frequentie)
 - Lijn 122 Breda – Lage Zwaluwe v.v. (opheffen)
 - Lijn 123 Made – Raamsdonksveer v.v. na 19u (opheffen)
 - Lijn 310 Dinteloord – Rotterdam v.v. (verlagen frequentie)
 - Lijn 312 Roosendaal – Etten-Leur v.v. (verlagen frequentie)

- Lijnen volledig opheffen
 - Stadsdienst Roosendaal lijn 4 Roosendaal Station – WVS v.v.
 - Lijn 132 Breda – Baarle-Nassau – Tilburg v.v.
 - alleen de route via Ulicoten
 - lijn wordt in Baarle-Nassau geknipt in
 - Lijn 132 Breda – Baarle-Nassau via De Gaarshof v.v.
 - Lijn 133 Baarle-Nassau – Tilburg v.v.
 - Lijn 120 Werkendam – Gorinchem v.v.
 - Lijn 400 Oosterhout Busstation – Zuiderhout v.v.
 - Lijn 671 Oosterhout – Raamsdonksveer – Andel Prinsentuin v.v.

4. Procedure

De wijzigingen gaan in per dienstregelingsperiode 2022. Daarmee zal de gebruikelijke dienstregelingsprocedure middels het exploitatieplan zoals hieronder weergegeven worden gehanteerd. Gezien de omvang van de wijzigingen is naast deze notitie een uitnodiging verzonden naar alle gemeenten voor een bijeenkomst en het stellen van vragen op 12 en 17 mei waarin de deze notitie en de maatregelen verder kunnen worden toegelicht.

Digitaal vragenuur gemeenten	12 mei
Concept exploitatieplan gereed	1 juni
Gemeentelijke informatie dag	8 juni
Ambtelijke toets PNB	15 juni
Exploitatieplan naar gemeenten/TOT	22 juni
Advies aan Arriva door gemeenten/ROB	17 augustus
Uitwerking exploitatieplan Arriva	7 september
Besluit exploitatieplan GS	21 september

5. Na 2022

Voor beide concessies geldt dat we een toename van het vervoer verwachten als de maatschappelijke en economische activiteiten weer op gang komen. Toename van mobiliteit betekent meer mensen op de weg, op de fiets en ook in de bus. Hiervoor zijn DRU's nodig op die plekken waar extra bus capaciteit gevraagd wordt. Deze (her)ontwikkeling doen we op en via de TOT-tafels, zoals die vanaf de start van de concessies in 2014 functioneren. Gemeenten en het ROB krijgen hierin een rol om mee te denken en te adviseren over de hernieuwde plannen en voorstellen.

Met vriendelijke groet,

Dieter Klein Nagelvoort

Bijlage: Transitieplan scenario -10% tbv GGA West

www.bravo.info