



Aan de voorzitter en leden van
Provinciale Staten
van Limburg

Cluster	MOB	Behandeld	J.M.L. Dieteren
Ons kenmerk	DOC-00286261	Telefoon	+31 6 46 27 48 44
Uw kenmerk	-	Maastricht	28 juni 2022
Bijlage(n)	1	Verzonden	28 juni 2022

Onderwerp Antwoord van Gedeputeerde Staten op schriftelijke vragen.

Van het lid : de heer W. Ijpelaar
Fractie : CDA
Inzake : Dienstregeling Arriva na Corona

Vraag 1.

Op hoeveel procent van de trajecten in Limburg wordt er weer volgens de oude dienstregeling gereden, en op hoeveel van het totale aantal trajecten? Hoeveel trajecten in absolute aantallen? Graag zouden wij hiervan een grafiek zien.

Antwoord.

Op basis van de actuele bezetting in het Limburgse openbaar vervoer rijdt Arriva op dit moment wendbaarheidsscenario B. In dit scenario vindt 95% van de openbaar vervoerinzet plaats (ten opzichte van de inzet uit 2019). Vanwege de nasleep van de achter ons liggende coronaperiode (als gevolg waarvan onder andere rijdend personeel van Arriva de mogelijkheid moet hebben om haar extra inzet in de jaren 2020 en 2021 te compenseren en het uitgestelde verlof alsnog kan genieten), bedraagt de actuele openbaar vervoerinzet in Limburg op dit moment circa 93% (ten opzichte van het niveau van 2019).

Wendbaarheidsscenario B heeft op alle Limburgse buslijnen (136 buslijnen in totaal, waaronder ook vraagafhankelijke lijnen en scholierenlijnen) effect. De mate van aanpassing van de dienstregeling varieert en is mede gebaseerd op de reizigersaantallen zoals op dit moment in het openbaar vervoer aanwezig. Maatregelen variëren van het geheel niet rijden van een lijn (zoals bij een aantal vraagafhankelijke verbindingen het geval is) via het beperken van de frequentie tot het in de ochtend een



uur later starten met de dienstregeling en/of het in de avond eerder beëindigen van de dienstregeling. Bij trein geldt dat op de Maaslijn de extra ritten tussen Venray en Nijmegen op dit moment niet rijden. Daarmee is het voorzieningenniveau op de Maaslijn de gehele dag een halfuurdienst (in plaats van de normale kwartierdienst tussen Venray en Nijmegen, met uitzondering van twee extra ritten in de ochtendspits van Cuijk naar Nijmegen). Op de overige vier treindiensten kan sprake zijn van een gewijzigde treinzet die aansluit op de actuele reizigersvraag.

Basis uitgangspunten wendbaarheidsscenario's 2022

	Vervoerplan 2022	A	B	C	D
Actueel aantal reizigers <i>Bezetting (aantal reizigers) ten opzichte van het aantal in dezelfde periode in 2019</i>	100%	≥ 90%	70 tot 90%	40 tot 70%	< 40%
Bussen eindigen een (half)uur eerder <i>Afbouw vanaf 23.00 (uitzonderingen: stadnet Maastricht = 00.15 / Parkstad = 23.30)</i>		x	x		
Bussen starten op zaterdag een uur later <i>Opbouw vanaf 07.00, volledige zaterdagdienstregeling vanaf 08.00</i>		x	x		
Bussen starten op zondag een uur later <i>Opbouw vanaf 08.00, volledige zondagdienstregeling vanaf 09.00</i>		x	x		
Minder of geen OV-Lijntaxi (belbus) ritten in de (late) avond en weekend <i>Norm: minder dan 1 op de 5 ritten wordt gereserveerd</i>		x	x		
OV-Shuttle met zeer lage vervoersvraag rijden niet <i>Norm: minder dan 8 reizigers per dag</i>		x	x		
(Landelijke) buslijnen rijden minder vaak tijdens daluren (9u-14u) <i>Ieder uur in plaats van ieder halfuur</i>			x		
(Landelijke) buslijnen rijden overdag minder vaak <i>Ieder uur in plaats van ieder halfuur</i>					
(Stedelijke) buslijnen rijden overdag minder vaak <i>Ieder halfuur in plaats van ieder kwartier</i>				x	x
Zondagdienstregeling als basis voor bus <i>Uurdienstregeling als basis met lokale aanvulling</i>					x

Grootste verandering in 2022
Voor 2022 liggen in principe alleen scenario's A en B klaar om te worden ingevoerd.

De toenemende reizigersaantallen geven aanleiding om weer te werken aan het herstel. We gaan niet verder afschalen maar juist stap voor stap opbouwen en het sterke behouden wat we nu hebben.

Ten aanzien van een procentuele vergelijking van de afschalingen van de dienstregeling met andere partijen of regio's geldt dat dat niet zondermeer leidt tot een correct inzicht:

1. We kennen de definities (van onder andere traject) en de gehanteerde eenheden (aantal ritten, aantal dienstregelingkilometers, aantal dienstregelinguren) in de percentages van andere regio's en partijen niet. Dat maakt een getalsmatige of procentuele vergelijking op voorhand al lastig;
2. De afschalingen in de dienstregeling zijn regionaal maatwerk die de actuele reizigersstromen zo goed mogelijk volgen en faciliteren. In Limburg bedraagt het aantal busreizigers op dit moment circa 75% van het aantal reizigers uit 2019, het aantal treinreizigers is circa 80% van het aantal reizigers uit 2019. Ondanks deze percentages in reizigersaantallen kiezen we er voor om 95% van de dienstregeling aan te bieden (met in deze zomermaanden tijdelijk een reductie tot net boven 93%). In andere regio's en/of bij andere partijen kan een andere uitgangspositie van reizigersaantallen van toepassing zijn en kunnen andere inhoudelijke keuzes worden gemaakt ten aanzien van de dienstregeling. Zonder die aspecten te kennen en mee te wegen zegt een getalsmatige of procentuele vergelijking met andere regio's of partijen weinig;
3. Bij NS of in de Randstad waren pre-corona OV-verbindingen met acht, tien of twaalf ritten (en soms nog hogere frequenties) per uur aan de orde. Afschalen van twaalf naar tien ritten per uur is een afname van 16,6%, een afschaling van twee ritten per uur naar één rit per uur (of van vier naar twee ritten per uur zoals in Limburg veelal het geval is) is een afname van 50%. Dit laatste percentage werkt harder door op het uiteindelijke percentage beschikbare openbaar vervoer in een regio of bij een partij dan afschalingen in de sfeer van 16,6%.

Wij verwijzen u ook graag naar de mededelingen portefeuillehouder van 28 april 2022 (DOC-00264590) en van 9 december 2021 (DOC-00210575) en naar het Informerend Stuk Vervoerplan Arriva 2022 van 21



september 2021 (DOC-00174422) waarin we de wijzigingen met betrekking tot de dienstregeling van het Limburgse openbaar vervoer als gevolg van de Covid 19-pandemie nader hebben toegelicht en in omvang hebben geduid.

Vraag 2.

Klopt het dat op de Maaslijn nog steeds de vakantie dienstregeling geldt zo ja, wanneer gaat Arriva weer de normale dienstregeling rijden op de Maaslijn?

Antwoord.

Arriva rijdt op de Maaslijn op dit moment de 'vakantiedienstregeling plus' (de reguliere vakantiedienstregeling aangevuld met twee extra ritten Cuijk – Nijmegen in de ochtendspits). Daarnaast heeft Arriva de treinen in de spitsuren verlengd.

Met de vooruitzichten van dit moment verwacht Arriva de dienstregeling op de Maaslijn vanaf maandag 5 september aanstaande (start van het nieuwe schooljaar) weer volledig te rijden. Eén en ander is echter afhankelijk van eventuele ontwikkelingen rondom corona in de komende periode.

Vraag 3.

Wat zijn de afspraken met Arriva over de ruimte die ze nu en in de komende periode hebben om de dienstregeling minder gunstig te maken voor reizigers?

Antwoord.

Onze afspraken met Arriva over de af- en opschaling van de dienstregeling liggen vast in de wendbaarheidsscenario's die ons college voor de specifieke omstandigheden als gevolg van Covid-19 heeft vastgesteld. Met deze scenario's stemt Arriva het openbaar vervoeraanbod in Limburg op een voor reizigers zo gunstig mogelijke wijze af op de reisbehoeften en gaat Arriva onvoorziene wijzigingen of fluctuaties in de dienstregeling tegen. Binnen deze afspraken blijven we wel situationeel handelen. De beperkte extra afschaling in de dienstregeling per 8 mei 2022 bijvoorbeeld kwam voort uit een samenloop van omstandigheden waarbij uiteindelijk onvoorzien en onbedoeld busritten uitvielen. U bent hierover per mededeling portefeuillehouder van 28 april 2022 (DOC-00264590) geïnformeerd. Ook hier hebben we de voor reizigers zo gunstig mogelijke keuze gemaakt, namelijk het beperkt extra afschalen van de dienstregeling om daarmee zekerheid van en voorspelbaarheid in de uitvoering van het Limburgse openbaar vervoer te bewerkstelligen.

Naast de regionale afspraken over de Concessie Openbaar Vervoer Limburg 2016 – 2031 is ook sprake van landelijke afspraken. Ook daarin is het afschalen van de dienstregeling het vertrekpunt (tenzij een regio besluit om tekorten in de uitvoering van een 100%-dienstregeling financieel bij te passen). Tussen de minister van Infrastructuur en Waterstaat, de concessiehouders en concessieverleners zijn afspraken gemaakt over steunmaatregelen in het openbaar vervoer (de 'Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies'). Dit vanwege het feit dat openbaar vervoer werd en wordt gezien als cruciale sector en om die reden, ondanks de in de Covid-jaren 2020 en 2021 fors lagere (en ook in 2022 nog niet herstelde) reizigersaantallen, zo veel mogelijk in stand moest worden gehouden. Deze afspraken betreffen een totaalpakket waarbij het ministerie het verschil tussen kosten en opbrengsten in het openbaar vervoer aanvult tot (in Limburg) 95% onder de voorwaarde dat de concessieverlener haar exploitatiebijdrage 100% in stand houdt. Daarbij is ook afgesproken dat concessiehouders en concessieverleners met elkaar afspraken maken over een optimale dienstregeling. Een optimale dienstregeling is een dienstregeling die een minimale basiskwaliteit biedt maar voor het



overige is aangepast op de actuele reizigersaantallen en daarnaast ruimte biedt om de resterende 5% niet door steun gedekte bedrijfsvoering te compenseren. In Limburg vullen we deze optimale dienstregeling in via de wendbaarheidsscenario's, waarbij op basis van reizigersaantallen pakketten maatregelen in de dienstregeling worden getroffen. Daarmee bieden we een zo optimaal mogelijke dienstregeling aan waarin buiten de steun kosten en opbrengsten zo gericht mogelijk met elkaar in evenwicht worden gebracht. Essentieel onderdeel van deze landelijke afspraken is overigens dat concessiehouders die deelnemen aan deze steunmaatregel geen rendement mogen maken. Dat geldt ook voor Arriva in Limburg.

Omdat herstel van de reizigersaantallen in Limburg volgens prognoses van Arriva tot en met 2026 vergt, lijkt het er op dat we ook de komende jaren nog zullen werken met wendbaarheidsscenario's. Hierover maken we in het kader van de totstandkoming van het Vervoerplan afspraken met Arriva. Zolang er sprake is van een Regeling Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer en Arriva daar gebruik van maakt, is de Provincie Limburg ook gehouden aan het in stand houden van de exploitatiebijdrage openbaar vervoer (ongeacht afschalingen in het openbaar vervoer).

Vraag 4.

Ontvangt de Provincie voor deze reductie in kwalitatieve zin en kwantitatieve zin een vergoeding?

Antwoord.

Nee, dat is niet het geval.

Vraag 5.

Vanaf welke datum geldt het normale ondernemersrisico (niet meer de mogelijke afwijking wegens corona) en kunnen we terug naar de oude afspraken?

Antwoord.

Dat valt vanuit het ongewisse rondom covid-19 en de effecten op langere termijn van covid-19 voor openbaar vervoergebruik op dit moment niet te zeggen. Zoals hierboven aangegeven verwacht Arriva zelf pas in 2026 weer het aantal reizigers uit 2019 te kunnen verwelkomen. De OV-sector geeft in brede zin aan dat in elk geval ook de jaren 2023 en 2024 niet zonder een vorm van steun kunnen.

Daarnaast moet ook niet worden vergeten dat er, ondanks de steunmaatregelen tot nu toe, nog sprake is van reparatie en herstel uit de achter ons liggende covid-19 jaren. Hoe één en ander uiteindelijk uitpakt in termen van het afbouwen van steun (in welke vorm dan ook) en het herstel van het normale ondernemersrisico valt niet te prognosticeren.

Vraag 6.

Zou het kunnen zijn dat er regelingen zijn (bvov of andere), die invloed hebben op de dienstregeling, en zo ja welk effect hebben die regelingen?

Antwoord.

Het is evident dat de huidige afspraken rondom de Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies van invloed zijn op de huidige dienstregeling. Zie wat dat betreft de in ons antwoord op vraag 3 beschreven afspraak over een optimale dienstregeling. In onze optiek valt die afspraak –per saldo– voor Limburg positief uit. De huidige dienstregeling is vanuit het perspectief van de afspraak 'optimale dienstregeling' in voorzieningenniveau beperkt. Het is echter onze overtuiging dat wanneer er geen sprake zou zijn geweest van een Regeling specifieke uitkering het



openbaar vervoeraanbod in Limburg nog veel verder zou zijn afgeschaald. Van twee kwaden in de dienstregeling is de huidige situatie vanuit de reiziger gezien zeker de minst kwade, terwijl Arriva via de eis over nul rendement in de jaren dat sprake is van steun ook haar bijdrage levert.

Overigens is de situatie voor 2023 en verder zo dat er op dit moment (nog) geen overeenstemming met de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat is over continuering van een vorm van steun voor het openbaar vervoer. Een verdere afschaling van het openbaar vervoer dan dat nu op basis van de wendbaarheidsscenario's plaatsvindt, kan bij uitblijven van afspraken en overeenstemming daarover aan de orde zijn.

Vraag 7.

Heeft Arriva een personeelsprobleem?

Antwoord.

Over de situatie rondom het personeel van Arriva bent u bij mededeling portefeuillehouder van 28 april 2022 (DOC-00264590) geïnformeerd. De situatie rondom covid-19 en de nasleep daarvan is op dit moment van invloed op de mate waarin Arriva het openbaar vervoer in Limburg kan uitvoeren. Ook de krapte op de arbeidsmarkt baart zorgen. Arriva heeft haar activiteiten rondom werving al aanzienlijk uitgebreid. De opleiding tot buschauffeur en zeker de opleiding tot treinmachinist stelt forse eisen aan potentiële werknemers. Binnen de huidige krappe arbeidsmarkt is er om die reden sprake van een dubbele uitdaging: niet elke potentiële kandidaat kan voldoen aan de minimumeisen om chauffeur of machinist te worden.

Hoewel deze situatie om aandacht vraagt, kunnen we op basis van het voorgaande niet stellen dat Arriva op dit moment een personeelsprobleem heeft.

Vraag 8.

Welke invloed heeft de huidige krapte op de arbeidsmarkt op de dienstregeling van Arriva?

Antwoord.

Voor het antwoord op deze vraag verwijzen wij u graag naar de mededeling portefeuillehouder van 28 april 2022 (DOC-00264590).

Vraag 9.

Hoe is Arriva met haar personeel omgegaan tijdens de coronacrisis en heeft dit invloed gehad op de huidige personeelsbezetting?

Antwoord.

De graadmeter die hier van belang is, is de tevredenheid van het personeel van Arriva zelf. Arriva geeft hierover aan dat er in de Covid-19 periode geen uitstroom van personeel is geweest (anders dan het personeel dat de pensioengerechtigde leeftijd had bereikt en een aantal treinmachinisten die de overstap maakten naar NS). Indicatief zegt dit iets over de kennelijke tevredenheid van het personeel. Het oordeel van het personeel over Arriva als werkgever in de achter ons liggende Covid-19 periode kennen wij echter niet.

De (overigens beperkte) extra maatregelen in de dienstregeling per 8 mei jongstleden er mede op waren gericht om ruimte te creëren om aan personeel dat in de afgelopen Covid 19 –jaren 2020 en 2021 aanzienlijke extra inzet heeft gepleegd uitgesteld verlof te bieden. Hoewel dit in normale



arbeidsverhoudingen een niet meer dan basale en faire maatregel is om afspraken over verlof alsnog na te komen, menen we te mogen veronderstellen dat Arriva hiermee –in elk geval op dit aspect- een goed werkgever heeft willen zijn door bij ons aandacht te vragen voor dit verlof en de noodzaak om de dienstregeling –beperkt- in te perken om dat verlof te kunnen verlenen.

Zoals de afgelopen weken duidelijk is geworden, geldt voor een veelheid aan sectoren en werkgevers dat er in de één of andere vorm sprake is van een vraagstuk omtrent beschikbaarheid van personeel. Dat is niet een specifieke omstandigheid die uniek is voor de sector openbaar vervoer in het algemeen of voor Arriva in het bijzonder. Wij hebben dan ook niet de indruk dat er sprake is van een koppeling tussen enerzijds de werkrelatie tussen Arriva en haar werknemers en anderzijds het huidige vraagstuk over personeelsbezetting in verschillende sectoren.

Gedeputeerde staten van Limburg

voorzitter

secretaris

**Aan het College van Gedeputeerde Staten
van de Provincie Limburg
Postbus 5700
6202 MA Maastricht**

Maastricht, 10 juni 2022

Betreft: Schriftelijke vragen inzake Dienstregeling Arriva na Corona

Geacht College,

In de coronaperiode is er een noodzakelijke aanpassing gedaan aan de dienstregeling en de servicegraad die wij vanuit de concessie hebben afgesproken met Arriva. Recente berichten geven aan dat de NS-dienstregeling voor 98% procent weer op het normale niveau is. Dit lijkt niet het geval te zijn bij Arriva.

Hierover heeft het CDA de volgende vragen:

1. Op hoeveel procent van de trajecten in Limburg wordt er weer volgens de oude dienstregeling gereden, en op hoeveel van het totale aantal trajecten? Hoeveel trajecten in absolute aantallen? Graag zouden wij hiervan een grafiek zien.
2. Klopt het dat op de Maaslijn nog steeds de vakantie dienstregeling geldt zo ja, wanneer gaat Arriva weer de normale dienstregeling rijden op de Maaslijn?
3. Wat zijn de afspraken met Arriva over de ruimte die ze nu en in de komende periode hebben om de dienstregeling minder gunstig te maken voor reizigers?
4. Ontvangt de Provincie voor deze reductie in kwalitatieve zin en kwantitatieve zin een vergoeding?
5. Vanaf welke datum geldt het normale ondernemersrisico (niet meer de mogelijke afwijking wegens corona) en kunnen we terug naar de oude afspraken?
6. Zou het kunnen zijn dat er regelingen zijn (bvov of andere), die invloed hebben op de dienstregeling, en zo ja welk effect hebben die regelingen?
7. Heeft Arriva een personeelsprobleem?
8. Welke invloed heeft de huidige krapte op de arbeidsmarkt op de dienstregeling van Arriva?
9. Hoe is Arriva met haar personeel omgegaan tijdens de coronacrisis en heeft dit invloed gehad op de huidige personeelsbezetting?

Graag zien wij beantwoording binnen de daarvoor gestelde termijn tegemoet.

Namens de CDA-fractie,

Wouter Ijpelaar
Statenlid CDA

**Aan het College van Gedeputeerde Staten
van de Provincie Limburg
Postbus 5700
6202 MA Maastricht**

Maastricht, 10 juni 2022

Betreft: Schriftelijke vragen inzake Dienstregeling Arriva na Corona

Geacht College,

In de coronaperiode is er een noodzakelijke aanpassing gedaan aan de dienstregeling en de servicegraad die wij vanuit de concessie hebben afgesproken met Arriva. Recente berichten geven aan dat de NS-dienstregeling voor 98% procent weer op het normale niveau is. Dit lijkt niet het geval te zijn bij Arriva.

Hierover heeft het CDA de volgende vragen:

1. Op hoeveel procent van de trajecten in Limburg wordt er weer volgens de oude dienstregeling gereden, en op hoeveel van het totale aantal trajecten? Hoeveel trajecten in absolute aantallen? Graag zouden wij hiervan een grafiek zien.
2. Klopt het dat op de Maaslijn nog steeds de vakantie dienstregeling geldt zo ja, wanneer gaat Arriva weer de normale dienstregeling rijden op de Maaslijn?
3. Wat zijn de afspraken met Arriva over de ruimte die ze nu en in de komende periode hebben om de dienstregeling minder gunstig te maken voor reizigers?
4. Ontvangt de Provincie voor deze reductie in kwalitatieve zin en kwantitatieve zin een vergoeding?
5. Vanaf welke datum geldt het normale ondernemersrisico (niet meer de mogelijke afwijking wegens corona) en kunnen we terug naar de oude afspraken?
6. Zou het kunnen zijn dat er regelingen zijn (bvov of andere), die invloed hebben op de dienstregeling, en zo ja welk effect hebben die regelingen?
7. Heeft Arriva een personeelsprobleem?
8. Welke invloed heeft de huidige krapte op de arbeidsmarkt op de dienstregeling van Arriva?
9. Hoe is Arriva met haar personeel omgegaan tijdens de coronacrisis en heeft dit invloed gehad op de huidige personeelsbezetting?

Graag zien wij beantwoording binnen de daarvoor gestelde termijn tegemoet.

Namens de CDA-fractie,

Wouter Ijpelaar
Statenlid CDA