

Provincie Limburg  
Cluster mobiliteit  
T.a.v. de heer D.P.E. Jongen  
Postbus 5700  
6202 MA Maastricht  
dpe.jongen@prvlimburg.nl

Secretariaat Reizigersoverleg Limburg  
Goordijk 4  
7275 CA Gelselaar  
06 29 43 79 20  
info@reizigersoverleglimburg.nl  
www.reizigersoverleglimburg.nl

*Betreft:* Reactie op ontwerp-evaluatie Limburgnet  
*Ons kenmerk:* ROL 06-20  
*Plaats en datum:* Sittard, 6 mei 2020

Beste heer Jongen,

Met deze brief reageert het Reizigersoverleg Limburg op de conceptversie (V41) van de beleidsmatige evaluatie van het Limburgnet. Het ROL heeft nog veel vragen bij de tekst van deze conceptversie. Onderstaand de zaken die zijn opgevallen.

Het ROL vindt in algemene zin dat de formulering in de evaluatie concreter kan en meer SMART, dus specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch, tijdgebonden.

In de bijlage bij deze brief gaat het ROL meer op het lijnennet en de dienstregeling.

#### *Algemeen*

In december 2016 is het openbaar vervoer in geheel Limburg ingrijpend gewijzigd. Het netwerk werd sterk gericht op de bundeling van vervoersstromen en op de federering van/naar treinstations; de regionale treinen zijn de hoofddrager van het vervoerssysteem. De afgelopen jaren is echter op enkele punten het aanbod aangepast zodat soms het basisprincipe van het netwerk niet meer herkenbaar is. Keuzes maken blijft een lastig proces maar compromissen hebben altijd nadelen.

Naast het Limburgnet gaan we ook in op de tarieven en de bushaltes omdat deze een integraal onderdeel vormen van het Openbaar Vervoer.

#### *Ademende concessie*

De concessie in Limburg is ademend. Zowel vervoerder als provincie hebben gedurende de hele looptijd (tot 2031) de mogelijkheid om het concept aan te passen. Het ROL heeft de indruk dat de "ademende concessie" niet altijd wordt toegepast. Een voorbeeld is de wens van het ROL voor een bus over de woonboulevard in Heerlen.

#### *Risico op vervoersarmoede*

Wat gebeurt er met je als je ergens niet naar toe kan gaan omdat je bijvoorbeeld geen auto hebt of er in jouw omgeving geen openbaar vervoer is? Dan belemmert dat je deelname aan maatschappelijke en economische activiteiten. De laatste jaren hebben beleidsmakers en wetenschappers meer aandacht voor dit probleem. Het CBS en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) hebben hiernaar onderzoek gedaan. De conclusie is dat er mensen zijn voor wie het openbaar vervoer onvoldoende toegankelijk is.

De zojuist vermelde organisaties hebben gemeten hoe groot de risico's zijn indien inwoners van een bepaald gebied niet kunnen reizen naar die plek waar zij graag zouden willen zijn: de indicator meet het risico op vervoersarmoede. De indicator is gebaseerd op negen variabelen: motorvoertuigbezit, afstand tot ov-halte, afstand tot voorzieningen, afstand tot familie, huishoudinkomen, sociaaleconomische categorie, migratieachtergrond, gezondheid, huishoudenssamenstelling en de leeftijden van de personen die tot een huishouden behoren.

Het onderzoek is in de steden Utrecht en Heerlen uitgevoerd. In dit artikel gaan we in op de resultaten van het onderzoek in Heerlen. Deze stad heeft te maken met een bevolkingskrimp. Er zijn talrijke huishoudens met een laag inkomen. De participatiegraad op de arbeidsmarkt is laag onder de inwoners van deze voormalige mijnstad. Daarnaast wonen de mensen in Heerlen, in vergelijking met andere steden, verder van een ov-halte. Bovendien is het reizen met het openbaar vervoer voor mensen met een smalle beurs duur en soms zelfs onbetaalbaar.

Vervoersarmoede is een maatschappelijk probleem waar de Provincie Limburg een beleid op moet ontwikkelen. Als men lijnen gaat strekken (het rijden van bussen via de kortste of snelste route) dan zal de vervoersarmoede door het minder dan wel niet meer bedienen van bepaalde wijken of dorpen zeker gaan toenemen. Reizigers die nu nog geen gebruik maken van de regiotaxi zullen, door de grotere loopafstand tot de dichtstbijzijnde bushalte, daar straks wel gebruik van gaan maken. Als gevolg van de toename van het aantal reizigers bij de regiotaxi zullen de WMO-budgetten van de gemeentes onder druk komen te staan.

#### *Strekken van lijnen en bedienen van kleine kernen*

Er is een landelijke trend dat woonkernen en soms ook woonwijken van steden moeilijker bereikbaar worden met het openbaar vervoer. Dit komt doordat vervoerders en hun opdrachtgevers (overheden) kiezen voor het versterken en verbeteren van grote doorgaande lijnen. Wij hebben de indruk dat bij deze ontwikkeling niet alle betrokken reizigers inspraak hebben gehad.

Met investeringen in grote, doorgaande verbindingen (hogere frequenties, luxere bussen) wordt het openbaar vervoer aantrekkelijker voor grote groepen reizigers. Om dit te betalen worden vaak minder goed bezette buslijnen geschrapt. Dit gebeurde eind vorig jaar onder andere in de Utrechtse wijk Schalkwijk, in De Bilt (Utrecht) en in Sint Willebrord (Noord-Brabant). Hierdoor moeten reizigers verder lopen van en naar een bushalte. Ouderen, wijkbewoners zonder eigen vervoer en mensen die slecht ter been zijn, kunnen daardoor in problemen komen.

Er moet een zeer zorgvuldige afweging gemaakt worden tussen grotere efficiency en meer snelheid tegenover de ook gewenste fijnmazigheid van het openbaar vervoer. Bij die afweging moet de publieke rol van het openbaar vervoer centraal staan.

Soms worden buslijnen vervangen door flexibele oplossingen zoals een belbus, waarbij van tevoren gereserveerd moet worden. Een ander alternatief is de buurtbus die door vrijwilligers wordt gereden en die geïntegreerd is in het reguliere OV en waar ook met de OV-chipkaart kan worden betaald.

#### *Buurtbus versus wensbus*

De Wensbus rijdt op afroep in gebieden waar geen of onvoldoende openbaar vervoer is. Het is een initiatief van vrijwilligers om de bereikbaarheid en leefbaarheid in kleine kernen, wijken en buurten te ondersteunen.

De afgelopen vier decennia is de buurtbus uitgegroeid naar een belangrijk onderdeel van het openbaar vervoer. Inmiddels zijn er meer dan 200 buurtbuslijnen. Een buurtbus kan

een goede vervanger zijn waar de lijnbus in een dorp of wijk wegvalt. Een buurtbus is sinds 1977 een kleinschalige vorm van openbaar vervoer, waarmee dunbevolkte gebieden volgens vaste route en dienstregeling verbonden worden met een OV-knooppunt, met meestal een uurfrequentie. Op routes waar de vervoervraag niet groter is dan 50 reizigers per dag per richting kan het gewone streekvervoer slechts een zeer gering voorzieningenniveau bieden en is de buurtbus dus een oplossing.

Verschillen tussen buurtbus en wensbus

	Buurtbus	Wensbus
Info bij	9292	verschillend
Lijndienst	ja	nee
Vrijwilligers	ja	ja
Halte-halte	ja	nee
Reserveren	nee	tel
Alleen inwoners	nee	ja
Pasje	nee	ja/nee
OV Chipkaart	ja	nee
Contant betalen	nee	ja
Rolstoel	ja	nee

Arriva wil een aantal nieuwe buurtbuslijnen beginnen maar er zijn problemen met het vinden van vrijwilligers. Er moet een keuze gemaakt worden welke vervoersvorm het meeste geschikt is voor de OV-reiziger op lijnen waar minder vervoersvraag is.

#### *Maatwerkoplossingen*

In Limburg zijn de volgende maatwerkoplossingen:

- Avondvlinder
- Buurtbus
- OV-lijntaxi
- OV-shuttle
- Wensbus

Het ROL is van mening dat het aantal maatwerkoplossingen verminderd moet worden voor een duidelijke herkenbaarheid van de productformule voor de reiziger. Door minder productformules te gebruiken kan er ook efficiënter met de financiële middelen worden omgegaan.

#### *Overstappunten*

De verbetering van de overstappunten zou een bijdrage moeten leveren voor een aantrekkelijker openbaar vervoer. Om een naadloze overstap te kunnen bieden tussen de verschillende vormen van vervoer (auto, fiets, Omnibuzz en OV), dient een overstappunt uitgerust te zijn met de voor dat punt juiste voorzieningen.

Per type locatie moet er een checklist van maatregelen zijn die in elk geval een positief effect hebben en bijdragen aan benodigde vernieuwing van de huidige situatie.

Afhankelijk van het gebruik van de halte kunnen deze voorzien worden van:

- (digitale)reisinformatie;
- abri met zitgelegenheid;
- afvalbak;
- verlichting;
- obstakelvrije looproutes;

- blindegeleidelijnen;
- verhoogd perron;
- haltekomen;
- watertappunt;
- fietskluis met oplaadpunt e-bike;
- fietsenrek;
- fietsoverkapping;
- parkeerplaatsen;
- horecavoorziening;

#### *Coronavirus en de inzet van 8-persoonsbusjes*

Door het coronavirus rijden er nu geen 8-persoonsbusjes (vaak ingezet als buurtbus). Doordat de buurtbussen niet rijden worden bepaalde kernen niet meer bediend door het openbaar vervoer. In Noord-Brabant rijden de buurtbussen ook niet, maar daar kunnen reizigers gebruik maken van de regiotaxi. De reden is dat de regiotaxi daar door de provincie en de gemeenten is aanbesteed. In de provincie Limburg was dit bij de Veolia concessie op dezelfde manier geregeld, waardoor toen ook OV-reizigers van de regiotaxi in Limburg konden gebruik maken.

Bij de concessieverlening aan Arriva is de regiotaxi niet door de provincie in samenwerking met de gemeenten aanbesteed. Het gevolg hiervan is dat er geen OV-reizigers met Omnibuzz mogen reizen.

Helaas is er voor deze reizigers in Limburg geen alternatief zoals in Noord-Brabant waar men met de regiotaxi kan reizen.

#### *Digitalisering*

Bij de publieke functie van het openbaar vervoer hoort ook dat het toegankelijk is voor reizigers die digitaal minder vaardig zijn. Vervoerders moeten rekening houden met een generatie die niet is opgegroeid met digitale communicatie. Het digitaal indienen van klachten en het terugvragen van te veel berekende reiskosten is voor deze groep erg omslachtig.

#### *Tarieven van het openbaar vervoer in Limburg*

Een belangrijk punt bij de keuze voor het reizen is de hoogte van de tarieven van het openbaar vervoer. Als we naar het kilometertarief van de bus in Limburg kijken dan is dit tarief op Twente na het hoogste van Nederland. Het kilometertarief voor de bus in Nederland varieert tussen € 0,14 en € 0,20. Wat wellicht meespeelt bij de bepaling van het kilometertarief voor de bus is het feit dat, indien men met eigen vervoer naar het werk reist, de werkgever maximaal € 0,19 per kilometer aan reiskosten mag vergoeden zonder dat hierover belasting hoeft te worden betaald. Het kilometertarief bij de bus in Limburg is €0,185 terwijl men ook nog het opstaptarief van € 0,98 moet betalen. Als men alleen reist dan is de keuze voor de auto financieel gezien interessanter.

De (abonnementen) tarieven bij bus en trein in Limburg moeten beter op elkaar worden afgestemd. Nu betalen reizigers die onderweg moeten overstappen van de trein op de bus of omgekeerd veel meer dan reizigers die alleen gebruik maken van bus of trein. Dit verschil kan oplopen tot tientallen euro's per maand.

Naast het hierboven vermelde hoge kilometertarief hebben treinreizigers in de provincie Limburg ten opzichte van andere concessiegebieden met nog een verschil te maken en dat is wijze waarop het treintarief bij NS en Arriva wordt vastgesteld. In verband met de afwijkende tariefbepalingen moeten forensen dus kiezen voor treinabonnement bij NS of Arriva. Daarnaast bestaat er ook een Arriva/NS-abonnement. In het kader van de

klantgerichtheid is het ROL er voorstander van dat op alle trajecten waarop zowel NS als Arriva treinen rijdt er één tariefsysteem wordt gehanteerd.

Verder moeten reizigers bij het omreizen, als gevolg van een verstoring van de treindienst, niet wordt opgezadeld met extra reiskosten. Een reiziger op weg van Maastricht naar Den Bosch of van Heerlen naar Blerick moet bij een calamiteit tussen Roermond en Weert of tussen Reuver en Tegelen respectievelijk kunnen omreizen via Venlo of Eindhoven zonder daarvoor extra te moeten betalen. De meerkosten voor het omreizen zijn voor rekening van de vervoerders.

Ook pleiten we voor een regionaal abonnement dat geldig is in het hele openbaar vervoer. Tenslotte moet het minimumtarief van NS verlaagd worden. Op dit moment is een treinreis van 2 kilometer bij NS even duur als een treinreis van 10 kilometer. Hierdoor is de trein voor korte ritten niet aantrekkelijk. Bij Arriva is de situatie in de trein omgekeerd. Voor korte ritten betaalt men bij Arriva minder maar bij ritten langer dan 9 km betaalt men bij Arriva meer.

Het ROL vindt dat reizigers die vóór de spits op het station met korting inchecken, deze korting ook na een overstap op een andere vervoerder moeten behouden. Ook het tweemaal berekenen van het basistarief bij een overstap van bus op trein of omgekeerd is het ROL een doorn in het oog. Als voorbeeld halen wij een reis van Hoensbroek naar Eindhoven aan waarbij om 6.20 in Hoensbroek wordt ingecheckt en met de regioprinter van 6.26 naar Sittard wordt gereisd. Na aankomst in Sittard moet de reiziger eerst uitchecken bij Arriva en vervolgens inchecken bij NS en reist ten gevolge daarvan tegen het hogere spitsstarief verder naar Eindhoven.

Aan de lijst met wensen rond het tariefsysteem en het geriefelijker maken van een treinreis in de breedste zin van het woord voegen wij tot slot nog toe dat ROL pleit voor:

1. Single check- in en een single check-uit;
2. Een regionaal abonnement dat geldig is in het gehele openbaar vervoer;
3. Verlaging van het tarief voor een reis tot 9 kilometer met de trein van NS;
4. Verlaging van het tarief bij Arriva voor het treinreizen van 9 kilometer of meer.

### *Grensoverschrijdende lijnen*

Bij het realiseren van grensoverschrijdende lijnen moet er goed samengewerkt worden op allerlei gebieden: financiering, tarieven, dienstregeling, exploitatie, bijsturing en ontwikkeling. In de praktijk zien we hier te weinig van terug.

### *Overige punten*

1. Planning, in het rapport staat dat in maart de evaluatie van Arriva verschijnt, maar die is (voor zover ons bekend) nog niet verschenen.
2. Er wordt in de evaluatie niet gekeken naar OV-ontwikkelingen buiten de provincie, die wellicht ook effect kunnen hebben op het Limburgnet, of waarop moet worden ingespeeld, zoals bijvoorbeeld de ontwikkelingen in de regio's Eindhoven, Arnhem-Nijmegen, Düsseldorf, Aken en Luik.
3. Het versnellen en strekken van buslijnen lijkt te veel een doel op zich te worden, evenals het bovenmatig richten op sterke corridors. Het ROL is bang dat door deze focus mogelijk de leegloop van het buitengebied wordt versneld. Met het strekken van lijnen zullen de halteafstanden groter worden en zal daardoor de druk op het Wmo-vervoer toenemen. Gemeentes (samen verantwoordelijk voor Omnibuzz) komen daardoor voor hogere kosten te staan. In de concessie Limburg is er niet een Regiotaxi die het vervoer in de haarvaten verzorgt (In Brabant lijkt dat beter te zijn geregeld). Het ROL ziet zeker de voordelen van het strekken van lijnen, maar vraagt ook aandacht voor de nadelen voor de reizigers. Het

kleinschalige ov en de concessie Limburg zijn twee gescheiden werelden. Het ROL dringt aan op overleg en afstemming tussen Arriva, de provincie en Omnibuzz hierover.

4. Het ROL vraagt zich af wat er wordt bedoeld met het 'verder optimaliseren van de opzet, bekendheid en herkenbaarheid van stadsdiensten'. Ook de wat vage beschrijving 'kritisch kijken of stadslijnen nog passen binnen de stadsdienst' wekt bij het ROL de vrees op dat er wordt voorgesorteerd op het opheffen van de stadslijnen. Dit zou een verdere verschraling van het dienstenniveau betekenen. Er wordt niet aangegeven dat er (samen met de partners) kritisch gezocht wordt naar bruikbare alternatieven.
5. Halteren op provinciale wegen vraagt, omwille van de verkeersveiligheid en de doorstroming, om speciale inpassing van de haltes met haltekommen. Dit is iets waarmee in de evaluatie ook rekening zou moeten worden gehouden.
6. Inmiddels zien we aan de Coronacrisis dat het leven in dichtbevolkte steden ook risico's in zich bergt. Het ROL verwacht dat vanwege deze crisis een totale herbezinning van het openbaar vervoer nodig is.
7. 'Een betere samenwerking tussen NS en Arriva' is een nogal algemene aanduiding. Het ROL is benieuwd op welke gebied. Vanuit de reiziger is er behoefte aan betere aansluitijden en eenduidige tarieven en vooral aan een eenvoudige in- en uitcheck (dat laatste moet landelijk worden geregeld). In de klantwaardering is ook zichtbaar dat de overstaptijd te krap wordt gevonden.
8. Het maatwerk met Omnibuzz is geen succes, maar er wordt in de evaluatie niet aangegeven waaraan dat ligt en welke verbetermogelijkheden er zijn.
9. Aangegeven wordt dat bij het Vervoerplan 2019 II het ROL niet voldoende is aangehaakt. Wat wordt daarmee bedoeld en hoe wordt dit opgepakt?
10. De positie van het ROL wordt ter sprake gebracht. Er staat: 'wellicht werken op een andere manier'. Het ROL is hierover in overleg met de provincie.
11. Ergens wordt aangegeven dat het ontwikkelbudget mogelijk vervalt, maar verderop wordt dit min of meer weer herroepen. Dit lijkt in tegenspraak met elkaar. Het ROL is in ieder geval bereid te participeren in de ontwikkelteams.
12. Herziening van de zoekgebieden is noodzakelijk en er moet meer maatwerk komen en een andere financiering. Dit zijn allemaal wat vage en suggestieve evaluatieopmerkingen, zonder dat er dieper op wordt ingegaan.
13. Er lijkt weinig synergie tussen het Vervoerplan en het Programma Overstappunten. Er ontbreekt een gemeenschappelijke uitvoeringagenda. De bewoording in de evaluatie is onduidelijk, wat wordt er bijvoorbeeld bedoeld met de 'gemeenschappelijken'?
14. We zien niets terug in de evaluatie over het opheffen van dunne lijnen om die bussen in zetten bij dikke lijnen in de spits.
15. Bij de versnelling van buslijnen wordt niet gesproken over de langere loopafstanden naar de haltes. Komt er een investeringsplan voor deze haltes?
16. De korte overstaptijden zijn niet voor iedereen haalbaar. Mogelijk een onderwerp voor een ontwikkeltafel? Het ROL participeert graag.
17. Het ROL vraagt aandacht voor de hoogte van het OV-budget in relatie tot de relatieve hoge tarieven in het ov in Limburg. Mogelijk streeft de provincie naar een hogere kostendekkingsgraad, maar dit mag volgens het ROL niet ten koste gaan van het maatschappelijk belang van het ov. Er is in de huidige situatie ook geen uitbreiding van het aantal drk's mogelijk.
18. Wat opviel in het rapport is dat de uitvoeringskwaliteiten van de RS 15 (Sittard-Kerkrade v.v.) na de introductie van RE 18 iets zijn minder zijn geworden.

19. De samenstelling van het ROL zou volgens de evaluatie niet voldoende representatief zijn. De grootste doelgroep in het ov, de studenten en scholieren, zijn ondervetegenwoordigd in het ROL. De werving van scholieren en studenten blijkt in de praktijk erg lastig. Ook de reizigersplatforms in de andere provincies hebben dit probleem. Soms lukt het om voor een periode van een of twee jaar een student of scholier aan het ROL te verbinden, maar dit is vaak tijdelijk, bijvoorbeeld omdat de studie afloopt.

Met vriendelijke groet,

Harry Schouten  
Voorzitter Reizigersoverleg Limburg