

Van: [REDACTED] | EBS [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 12 maart 2024 09:16
Aan: [REDACTED]; [REDACTED]; Secretariaat ROCOV Gelderland
CC: [REDACTED] | EBS; [REDACTED] | EBS
Onderwerp: Reactie op adviesaanvraag gewijzigde dienstregeling 2024 IJssel-Vecht
Bijlagen: 24-03-11 Dienstregeling IJssel-Vecht 14 april 2024 werkdagen.pdf; 24-03-11 Dienstregeling IJssel-Vecht 14 april 2024 zondag.pdf; 24-03-11 Dienstregeling IJssel-Vecht 14 april 2024 zaterdag.pdf; 24-03-11 Vervoerplan IJssel-Vecht dienstregeling 14 april 2024.pdf

Geachte leden van de ROCOV's in Overijssel, Gelderland en Flevoland, Beste [REDACTED]

Hierbij sturen we u het Vervoerplan en de dienstregelingstabellen die de aanpassingen in de dienstregeling van 14 april 2024 beschrijft. Het doel van de aanpassing is een voor de reiziger betrouwbare dienstregeling te realiseren. Daarom hebben we de dienstregeling qua omvang teruggebracht, zodat deze aansluit bij het beschikbare aantal inzetbare chauffeurs en bussen. Daar waar mogelijk hebben we ook een aantal verbeteringen in de dienstregeling doorgevoerd. Inhoudelijk verwijzen we daarvoor graag naar het bijgevoegde Vervoerplan. Graag willen we u bedanken voor de snelle en opbouwende reacties op onze eerste voorstellen. Hierdoor hebben we onze voorstellen op een aantal punten kunnen verbeteren. Allereerst gaan we in op uw algemene vragen en adviezen. Daaronder geven we aan hoe we invulling hebben gegeven aan uw inhoudelijke adviezen. We hebben dit per provincie gebundeld

Uw vragen:

1. Wij hebben begrepen dat de maximale termijn waarvoor deze afschaling zal gelden loopt tot 15 december 2024. In beginsel vinden wij dit een te lange termijn. Op welke manieren gaat u proberen de termijn te verkorten?

De afgeschaalde dienstregeling zal gelden tot 15 december. Voor nu prevaleert een stabiele situatie, in de eerste plaats voor de reizigers, die we niet te vaak met wijzigingen willen confronteren. Door een langere periode zonder wijzigingen garanderen we dit het beste. In de tweede plaats is het voor de stabiliteit van de dienstuitvoering beter niet te veel wijzigingen door te voeren. En tot slot biedt dit ons meer gelegenheid om te focussen op kwaliteitsaspecten voor de dienstregeling van 2025.

2. Indien onverhoopt pas op 15 december 2024 weer kan worden opgeschaald, welke garanties geeft u daarvoor aan de reizigers?

Hiermee kunnen we de meeste garanties geven voor een goede uitvoering in 2024 en verbeteringen in de dienstregeling van 2025.

3. Wat levert een Excel-regel op, komt u op deze manier wel uit met uw chauffeurs?

Per excel regel is het resultaat in DRU's verschillend. Daarnaast zijn er maatregelen die geen DRU's opleveren maar de exploitatie wel stabiel en efficiënter maken. We kunnen hier daarom niet een éénduidig getal voor geven. Het totale pakket in combinatie met de werving van nieuw personeel biedt echter de ruimte om de dienstuitvoering te kunnen normaliseren.

4. Welke HR-acties gaat u ondernemen om personeel te werven en het ziekteverzuim te verlagen om uit de huidige, zorgelijke, situatie te komen?

We doen de werving op verschillende manieren. De vacatures voor buschauffeur zijn nu bij vijf verschillende uitzendbureaus uitgezet. Dat zijn er vier meer dan voorheen. Via die bureaus kunnen werkzoekenden nu ook een opleiding tot buschauffeur volgen, die deels door EBS wordt betaald.

Wij werven ook zelf actief nieuwe buschauffeurs. Dat is nieuw want eerder was dat niet nodig. We hebben alle registers opengetrokken. Zo adverteren we bijvoorbeeld op onze eigen website en werknemers van EBS krijgen een bonus als ze nieuwe chauffeurs aandragen. Er zijn gesprekken zijn met verschillende onderwijsinstellingen en we presenteren ons op banenbeurzen.

Het arbeidsverzuim vanwege ziekte is in Nederland na corona nog steeds onverminderd hoog. Uitgestelde zorg/operaties, long covid, en mentale problemen hebben een significante impact op de inzetbaarheid van

arbeidskrachten. Dat is in het OV niet anders. Chauffeurs werken daarnaast nog eens in een zeer onregelmatig roosters, inclusief weekenddagen, en hebben te maken met arbeidsomstandigheden (sociale veiligheid bijvoorbeeld) die ook tot een hoger dan gemiddeld verzuim kunnen leiden. Voor deze aspecten werken we gericht naar een re-integratie, gebaseerd op de persoonlijke situatie. Uit privacy overwegingen kunnen we daar in dit kader niet dieper op ingaan.

EBS heeft daarnaast het afgelopen jaar het verzuim gerelateerd aan de kwaliteit van de bussen (een hardnekkig fenomeen ten tijde van de Keolis noodconcessie) tot vrijwel nul weten te reduceren.

5. Wat gebeurt er met de abonnementen van reizigers, nu niet geleverd wordt wat in het vervoerplan voor 2024 staat?

Wanneer abonnementsreizigers bij onze klantenservice aangeven dat ze vaak geen gebruik konden maken van onze bussen door extreme uitval, dan kijken we wat een passende reactie is. In sommige gevallen is dat ook het teruggeven van een deel van het abonnementsgeld. We communiceren hier niet actief over en reizigers kunnen geen rechten ontlenen aan de manier waarop we hierin individueel gevallen mee omgaan.

Uw algemene adviezen:

1. Zoveel mogelijk 'vernieuwingen' herstellen om te komen tot stabiele situatie vóór december 2023.

Nieuwe lijnenvoeringen hebben nog onvoldoende tijd gehad om zichzelf te bewijzen en hebben daardoor mogelijk nog een lagere vervoersvraag.

2. Liever in de stad afschalen dan in de streek, maar let wel op dat wij voorzien dat een uursdienst in de stad, de concurrentiepositie van overige modaliteiten nog meer zal vergroten en dit mogelijk een doodsteek kan betekenen voor het stadsvervoer.

Voor een voldoende totaalresultaat is afschaling zowel in de stad als in de streek noodzakelijk. Zoals u ziet is ons pakket dan ook een mix van beide. Uursdiensten in de stad hebben we zo veel als mogelijk voorkomen, door af te schalen op kwartierdiensten of op lijnen die een variant van een basis halfuurdienst bieden op te heffen, zodat een halfuurdienst overblijft. Ook ziet u omzetting naar externe exploitatie terug in het vervoerplan. Op deze manier komen we maximaal tegemoet aan uw advies

3. Alleen afschalen op plaatsen waar meerdere keren per uur een bus rijdt en ook voldoende mogelijkheid is om de reizigers te kunnen vervoeren (zodat er geen reizigers blijven staan omdat de bus te vol is).

Dit is één van de uitgangspunten die we hebben gehanteerd.

4. Negatief advies op het volledig laten vervallen van volledige verbindingen, ook in de daluren.

We laten geen volledige verbindingen vervallen. Zelfs als we een lijn (deels) opheffen, is er een alternatief voorhanden

5. Minimaal één uurdienst per verbinding houden voor de streek.

Dit hebben we als uitgangspunt gehanteerd.

6. Altijd de laatste rit van de dag rijden (thuiskomstgarantie).

Slechts in enkele gevallen is de laatste rit vervallen. De motivatie daarvoor vindt u bij de maatregelen terug in het vervoerplan.

7. Maximale handhaving op aansluitingen op trein en overige bussen.

We verbeteren zelfs een aantal treinaansluitingen

8. Zo snel mogelijk, waar mogelijk, weer opschalen.

Zie ons antwoord op vraag 1 hierboven.

9. Geen inzet van een flexbus of RRReserveerbus e.d. Als de inzet van een grote bus niet zinvol is, wordt een kleinere bus, waar mogelijk, volgens dienstregeling ingezet. Daarmee kan naar reizigers goed gecommuniceerd kan worden.

We hebben geen nieuwe reserveer verbindingen geïntroduceerd. Hooguit zijn ritten omgezet naar reserveerRRReis, als dat op de betreffende lijn al voorkomt

10. EBS zorgt voor tijdige en duidelijke communicatie met reizigers. Op zoveel mogelijk plekken, zo spoedig mogelijk de tijdelijke dienstregeling vermelden. Bijvoorbeeld ook een grote pagina in de Stentor, de Gelderlander, op Omroep Flevoland en in huis-aan-huis bladen. Daarnaast op de site een begrijpelijk overzicht plaatsen. Maak het concreet. Lijn 1,2,3 vervalt. Lijn 4 blijft rijden om 10 over heel.

Wij zorgen voor een heldere communicatie van de wijzigingen.

11. Voorop staat dat een betrouwbaar product geleverd wordt.

Dit hebben we als uitgangspunt gehanteerd.

12. Wij gaan ervan uit dat u in het traject naar 14 april en 15 december ons op de hoogte houdt van de ontwikkelingen op gebied van personeels- en vervoerkundige zaken.

Over vervoerkundige zaken houden we u, zoals in dit vervoerplan, op de hoogte. Over personeelszaken zullen we u in algemene zin informeren.

Naar aanleiding van uw reactie per provincie en per lijn:

Flevoland

-Lijn 77: Naar aanleiding van uw advies om geen vraagafhankelijke ritten aan te bieden hebben we besloten de ritten buiten de spitsuren als vaste ritten te handhaven, maar deze wel met klein materieel te rijden.

-Lijn 141: We hebben uw advies opgevolgd om niet alle drie de vroege ochtend ritten van Emmeloord naar Urk te laten vervallen. We handhaven de vroege rit van 6:00 uur uit Emmeloord; een uur eerder dan in ons eerste voorstel.

-Lijn 142: We zijn tegemoetgekomen aan uw advies om avondritten tussen Zeewolde en Harderwijk in stand te houden. We doen dit met de inzet van de extra lijn 144.

-Lijn 214: Uit uw reactie maken wij op dat u verwacht dat er gehele dag kleine busjes in gezet worden. Dat is niet de bedoeling. Uitsluitend na 21.00 uur gaan we 8 persoons voertuigen inzetten. Na uw advies hebben we nogmaals expliciet gekeken naar bezetting van de avond ritten. Onze conclusie is dat deze met kleine bussen gereden kunnen worden.

-Lijn 216: Na uw advies hebben we nogmaals gekeken naar de bezetting in de daluren. Op grond daarvan hebben we besloten om in een beperktere periode terug te gaan naar uurdienst.

-Lijn 218: De verbinding Urk – Lelystad was eis in het PvE. daarmee is het niet mogelijk om binnen de door opdrachtgevers meegegeven kader deze lijn niet te rijden of in te korten. We handhaven de lijn daarom volledig. We verbeteren we de aansluiting in Lelystad. Verwacht mag worden dat de vervoersomvang op deze lijn sterk zal gaan groeien.

-Stadsdienst Lelystad: wij begrijpen uw algemene opmerking. Uw voorstellen om de lijnvoering te wijzigen nemen we niet over; voor een tijdelijke maatregel is dat te ingrijpend, en voor de reiziger naar onze mening minder helder. In Lelystad hebben we nadrukkelijk gekozen om terug te gaan naar een situatie die meer lijkt op die vóór 10 december, onder andere met lijn 3 en zonder lijn 11. Dat we lijn 13 laten vervallen is gezien de noodzaak om in Lelystad af te schalen (het tekort aan personeel is daar groot) en de bezettingscijfers te rechtvaardigen. De gemeente Lelystad kan zich vinden in onze voorstel.

Gelderland

-Lijn 101: Op lijn 101 kiezen we ervoor een aantal uitbreidingen per 10 december tijdelijk terug te draaien, omdat daar nog relatief weinig reizigers gebruik van maken. Onderdeel daarvan is het omzetten van 1 rit in reserveerRRReis, iets wat we in het algemeen zeer beperkt hebben gedaan, met uitzondering van lijn 111 op zaterdag. Omdat ook onderaannemers niet altijd voldoende personeel hebben om extra ritten te rijden en/of dit op korte termijn niet kunnen realiseren, zetten we op lijn 101 (en ook op andere lijnen in Gelderland) geen ritten om in vaste ritten met een 8-persoonsbus, maar houden we de reismogelijkheid in stand door de inzet van reserveerRRReis.

-Lijn 102: Gezien de bezetting op lijn 102 handhaven we de keuze om in de vakanties terug te brengen naar een uurdienst. Op werkdagen buiten de vakantie handhaven we de halfuursdienst.

-Lijn 104: Het inkorten van de laatste rit op deze lijn doen we, omdat van deze rit na knooppunt Wittenberg vrijwel geen reizigers gebruik maken. Op deze manier schalen we wel af, maar doen we dat zonder hinder voor veel reizigers. Het laten vervallen van eerdere ritten in plaats van de laatste leidt ertoe dat we niet meer aan het PvE zouden voldoen.

-Lijn 111: zie de reactie bij lijn 101.

-Lijn 112: mede naar aanleiding van uw advies hebben we besloten om op lijn 112 op zaterdag een reserveerRRReis in te zetten, maar om de huidige dienstregeling met 12-meterbussen te handhaven.

-Lijn 142: We zijn tegemoetgekomen aan uw advies om avondritten tussen Zeewolde en Harderwijk in stand te houden. We doen dit met de inzet van de extra lijn 144.

Overijssel

-Lijn 11, stadsdienst Kampen. Aanvankelijk hadden we hier in de daluren en de zaterdagen een uurdienst voorgesteld. Hierop hebt U positief geadviseerd. Nader overleg heeft echter geleid tot een beter voorstel: We handhaven de halfuurdienst, maar we bieden deze in de daluren en op zaterdag aan met een 8 persoons voertuig. De reiziger behoudt zo alle reismogelijkheden en bovendien besparen we hiermee meer chauffeursuren. In het vervoerplan gaan we dieper op in.

-Lijn 71, 74 en lijn 161. Hier vervallen de laatste ritten. Dit zijn de ritten met de geringste bezetting. Het laten vervallen van eerdere ritten in plaats van de laatste leidt ertoe dat we niet meer aan het PvE zouden voldoen. Bovendien is dit strijdig met het uitgangspunt en uw wens om geen frequenties van minder dan één keer per uur te bieden

-Lijn 171 en 174: Uw opmerking over het pas laten vervallen van ritten op deze sneldiensten bij minder dan 2 reizigers volgen we niet. Deze lijnen bieden een aanvulling op de basislijnen. Deze basislijnen blijven rijden en bieden voldoende reismogelijkheden om alle reizigers een alternatief te bieden.

-Lijn 30: De spitsverdichting vervalt op deze lijn, onduidelijk is wat (nv) betekent. Dat is de rit die niet in de vakanties rijdt, wat bij EBS intern de toevoeging nv geeft (niet vakantie), met excuses voor de onduidelijkheid in dit opzicht.

Afsluitend

We zijn ervan overtuigd dat we alles afwegend tot een evenwichtig pakket voor de afschaling van de dienstregeling per 14 april zijn gekomen. Daarbij hebben uw adviezen en voorstellen op een aantal punten tot een verbetering geleid. We danken u daarom voor de positieve en snelle inbreng. Niet op alle punten hebben we uw advies gevolgd. We gaan er van uit dat bovenstaande toelichting en de inhoud van het bijgevoegde vervoerplan onze keuzes hierin voldoende duidelijk maken.

Met vriendelijke groet,

Vervoerontwikkelaars

Bezoek- en postadres:
Nieuwe Gouw 8, 1442 LE, Purmerend

EBS 



Please consider the environment before printing this email