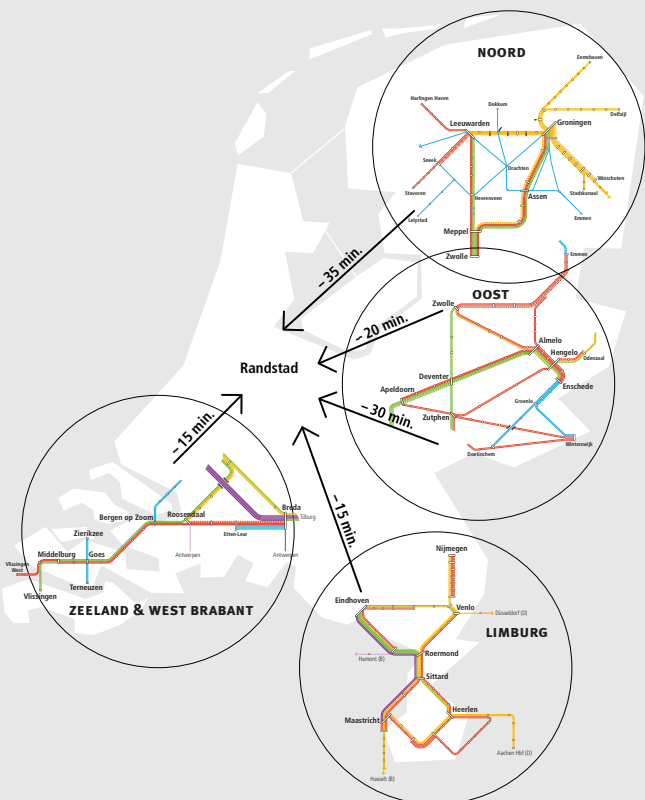




FEDERATIE MOBILITEITSBEDRIJVEN NEDERLAND



Sein op groen voor regionale
OV-netwerken van bus, BRT en trein

OV20-30

FMN, maart 2020



Inhoudsopgave

Voorwoord & uitgebreide toelichting	5
1. Tijdelijk toekomstplannen & onderzoeken: alle seinen op groen	25
2. Regionale OV-netwerken van trein en bus	31
2.1 OV-netwerk Noord	35
2.2 OV-netwerk Oost	43
2.3 OV-netwerk Limburg	49
2.4 OV-netwerk Zeeland & West-Brabant	57
2.5 Benodigde infrastructuur voor vier regionale OV-netwerken	63
3. Bus Rapid Transit verdient verdere invoering	65
3.1 Wat is BRT	65
3.2 Gewenste BRT-lijnen	69
4. Samenvatting OV20-30 in één schema	74
Bijlagen	77
A. Samenhangend OV in Zwitserland	78
B. Second opinion Molinari Rail: Expertise Joint Use Hoofdnet	79

Voorwoord

Sein op groen voor regionale OV-netwerken van bus, BRT en trein

U hebt zojuist het plan OV20-30 opengeslagen. In dit plan leggen de leden van de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (Arriva, EBS, Qbuzz, Keolis en Transdev) uit dat op basis van de ontwikkelingen en het beleid over de afgelopen 10 jaar nu alle seinen op groen staan om het regionaal openbaar vervoer verder te optimaliseren. Dat kan door decentralisatie van drie regionale treindiensten die het Regeerakkoord noemt, toepassing van multimodaliteit (trein en bus in één concessie), grootschalige introductie van Bus Rapid Transit (bus met de kwaliteit van rail) en het sluiten van een Green Deal om het regionaal spoor binnen 10 jaar volledig zero emissie te maken.

FMN pleit voor

1. Decentralisatie van de spoorlijnen Zwolle – Groningen, Zwolle – Leeuwarden en Apeldoorn – Enschede per december 2024, zodat deze lijnen daarna onderdeel kunnen worden van regionale, multimodale OV-netwerken.
2. Doorontwikkeling van deze regionale OV-netwerken; de drie decentralisaties, multimodaliteit met het busnetwerk en grootschalige toepassing van BRT zijn daarvoor de basis.
3. Creatie van een nieuw, volwaardig OV-netwerk in Zeeland en West-Brabant.
4. Het sluiten van een Green Deal om het regionaal spoor in 2030 volledig zero emissie te maken.
5. Verdere optimalisatie van het OV door vanaf 2025 te gaan werken met een ‘ademende’ vervoerconcessie voor het Hoofdrailnet, waardoor tijdens die concessie (2025-2035) ook andere optimalisaties mogelijk worden.

Het momentum voor verdere ontwikkeling van het regionaal OV is nu: de bevolking groeit en de mobiliteitsbehoefte groeit mee. Wil Nederland in 2030 nog mobiel zijn, dan zijn maatregelen in 2020 noodzakelijk. Het Regeerakkoord van het kabinet Rutte-III biedt daartoe de ruimte, de praktijk vraagt er om en de discussies in 2020 over de ordening van de OV-markt en de mid term review van de HRN-concessie in 2020 creëren een logisch moment voor besluitvorming.

Decentralisatie staat garant voor optimalisatie van het regionaal openbaar vervoer. De eerste stap die nodig is, is een positief besluit van de minister over decentralisatie van drie in het Regeerakkoord genoemde lijnen: Zwolle – Leeuwarden en Zwolle – Groningen in de regio Noord en Apeldoorn – Enschede in de regio Oost. Door overdracht van die regionale treindiensten aan de regionale overheden (provincies), kunnen zij onderdeel worden van betere, snellere en daardoor aantrekkelijker regionale OV-netwerken van trein, BRT én bus. Dat levert direct voordelen op voor de regio en de reiziger.

Naam OV20-30

De naam OV20-30 van dit plan laat zich eenvoudig verklaren: OV, omdat het ons niet om losse spoorlijnen maar juist om samenhangende OV-netwerken is te doen; 20, omdat in 2020 al direct kan worden begonnen met veel verbeteringen; en 30, omdat de meeste projecten die de FMN voorstelt in 2030 gereed kunnen zijn.

Als tweede stap legt die decentralisatie de basis voor verdere doorontwikkeling van de regionale OV-netwerken. Dit plan beschrijft de mogelijkheden die daarvoor liggen. Deze doorontwikkeling draagt positief bij aan maatschappelijke vraagstukken, zoals bevolkingsgroei, krimpgebieden, stikstofproblematiek en verduurzaming. Bovendien geeft de doorontwikkeling een overtuigende impuls aan de economische bedrijvigheid in de regio, aan grensoverschrijdend vervoer en aan het verkorten van reistijd tussen de Randstad en landsdelen. Waardoor wonen en werken binnen acceptabele reistijden blijft en de regio ruimte biedt voor de groei van steden.

Door regionaal spoor te combineren met Bus Rapid Transit ontstaan ten slotte samenhangende regionale OV-netwerken van hoge kwaliteit, die alle grote woonkernen en economische kerngebieden optimaal verbinden. Dit plan noemt per regio de BRT-lijnen die gewenst en nodig zijn voor verdere optimalisatie van het OV.

OV20-30 is coherent met het Toekomstbeeld OV 2040 en het Deltaplan 2030 (van de Mobiliteitsalliantie), onderstreept het belang van de reiziger die beduidend beter OV krijgt en levert – anders dan andere gepresenteerde voorstellen – economische winst op. De regionale vervoerders zijn er klaar voor; u ook? Wij gaan er graag met u over in gesprek.

Anne Hettinga

CEO Arriva Nederland

Wim Kurver

CEO EBS

Frank Janssen

CEO Keolis Nederland

Gerrit Spijksma

CEO Qbuzz

Pier Eringa

CEO Transdev Nederland



Inhoud uitgebreide toelichting

A. Voordelen van decentralisatie van drie regionale spoorlijnen

- ▶ Noord (zie hoofdstuk 2.1 voor alle details)
- ▶ Oost (zie hoofdstuk 2.2)
- ▶ Zeeland & West-Brabant (zie hoofdstuk 2.4)
- ▶ Bus Rapid Transit (zie hoofdstuk 3)

B. Context van dit plan

- ▶ Maatschappelijke uitdagingen
- ▶ Extra, anticiperende maatregelen zijn nu noodzakelijk
- ▶ Collectief vervoer moet aantrekkelijker
- ▶ Sleutelvoorwaarden voor modern OV-netwerk
- ▶ Andere benadering: vanuit de drie lagen van het OV-stelsel
- ▶ Gelijklopende belangen in de regio
- ▶ Coalitieakkoord en kabinetsbeleid basis voor noodzakelijke modernisering
- ▶ Voorwaarden voor realisatie plan OV20-30
- ▶ ‘Ademende concessie’ na 2025 dient het reizigersbelang
- ▶ Meerwaarde van BRT in optimalisatie regionaal OV

Uitgebreide toelichting

A. Voordelen van decentralisatie van drie regionale spoorlijnen

Noord (zie hoofdstuk 2.1 voor alle details)

De regionale treindiensten lijnen Zwolle - Groningen en Zwolle - Leeuwarden passen naadloos in het regionale netwerk van Noord-Nederland. Na decentralisatie en inpassing kunnen hogere frequenties en nieuwe stations het regionale openbaar vervoer aanmerkelijk verbeteren.

Oost (zie hoofdstuk 2.2)

De regionale treindienst Apeldoorn - Enschede is een ontbrekende schakel in het regionale gedecentraliseerde netwerk van Oost-Nederland. Na decentralisatie en inpassing kunnen hogere frequenties en een nieuw station het regionale openbaar vervoer in de Stedendriehoek (Apeldoorn/Deventer/Zutphen) en de Twentse stedenband (Almelo/Hengelo/Enschede) aanmerkelijk verbeteren.

Zeeland & West-Brabant (zie hoofdstuk 2.4)

Zeeland is nu niet met een volwaardige Intercity verbonden met de rest van Nederland. De huidige Intercity stopt namelijk op alle stations tussen Bergen op Zoom en Vlissingen, wat een kwartier extra reistijd kost. Door een echte Intercity te introduceren plus een nieuwe RegioSprinter tussen Breda en Vlissingen (met drie nieuwe stations), kan de frequentie verdubbelen en de reissnelheid omhoog in heel Zeeland en West-Brabant.

Bus Rapid Transit (zie hoofdstuk 3)

Gecombineerd met aantakende reguliere bus- en nieuwe BRT-verbindingen ontstaan volledig geoptimaliseerde, multimodale netwerken die een impuls geven aan het OV in de regio en ruimte bieden voor huisvesting van inwoners uit volle stedelijke gebieden, terwijl wonen en werken op acceptabele afstand blijven. Bovendien levert dat een belangrijke bijdrage aan de maatschappelijke uitdagingen waar Nederland voor staat: de stikstofproblematiek, verduurzaming, verstedelijking en het tegengaan van krimp.

B. Context van dit plan

Maatschappelijke uitdagingen

Nederland staat voor grote maatschappelijke uitdagingen. Steden en hun inwonertal groeien in hoog tempo. Tot 2030 komen er jaarlijks 100.000 mensen bij. De congestie neemt toe en wegen slibben dicht, de vraag naar woningen overstijgt het aanbod, de luchtkwaliteit staat onder druk en de prijzen op de woningmarkt in stedelijk gebieden exploderen. Dat dwingt steeds meer mensen ertoe om verder van de stad en hun werk te gaan wonen, waardoor zij langer (in zowel afstand als tijd) moeten reizen. Als de groei van auto's gelijke tred houdt met de groei van de bevolking, zijn de dagelijkse files binnenkort niet meer te overzien.

De stikstofproblematiek veroorzaakt nog extra vraagstukken die om antwoord vragen; terwijl ook de klimaatdoelen van het kabinet om actie vragen.

De druk van groei maakt dat steden streven naar meer leefbaarheid, door het weren van vervuilende voertuigen en het autoluw maken van binnensteden. De rurale gebieden bieden nog ruimte om groei vanuit de Randstad op te vangen en van steden zoals Zwolle, Arnhem, Nijmegen, Eindhoven en Breda. Regio's als de Achterhoek, Zeeland of West-Brabant zijn daarvoor uitermate geschikt.

Inwoners die vanuit de Randstad en de steden verhuizen naar rurale gebieden, doen dat logischerwijze langs assen naar het noorden en zuiden. Het optimaliseren van het OV op en rond die assen is dus een stimulans om de Randstad en steden bereikbaar te houden, de reistijd tussen wonen en werken aanvaardbaar te houden en ruimte te creëren voor nieuwe woonwijken.

Geïntegreerd regionaal OV voorkomt krimp

De praktijk laat zien dat wanneer rurale gebieden kampen met krimp, dat geen alternatief biedt voor het opvangen van de groei uit dichtbevolkte gebieden. Die krimp ontstaat vaak als gevolg van afnemende bereikbaarheid, het verdwijnen van voorzieningen en bedrijvigheid en ontoereikende mobiliteitsvoorzieningen. Dat zet de leefbaarheid van die gebieden onder druk. Maar de praktijk toont ook aan dat goed geïntegreerde regionale OV-netwerken in rurale gebieden de krimp juist kunnen keren en de leefbaarheid op niveau houden, waardoor voorzieningen overeind blijven en bijvoorbeeld de waarde van woningen toeneemt.



Extra, anticiperende maatregelen zijn nu noodzakelijk

Onder het gesternte van alle uitdagingen zijn extra, anticiperende maatregelen nodig om daaraan ook in 2030 nog het hoofd te kunnen bieden. Collectief vervoer is een van de sleutels naar oplossingen. Door trein en bus een serieus alternatief te maken voor de auto, ligt een gedragsverandering binnen bereik en kan de groeiende mobiliteitsvraag worden beantwoord.

Collectief vervoer moet aantrekkelijker

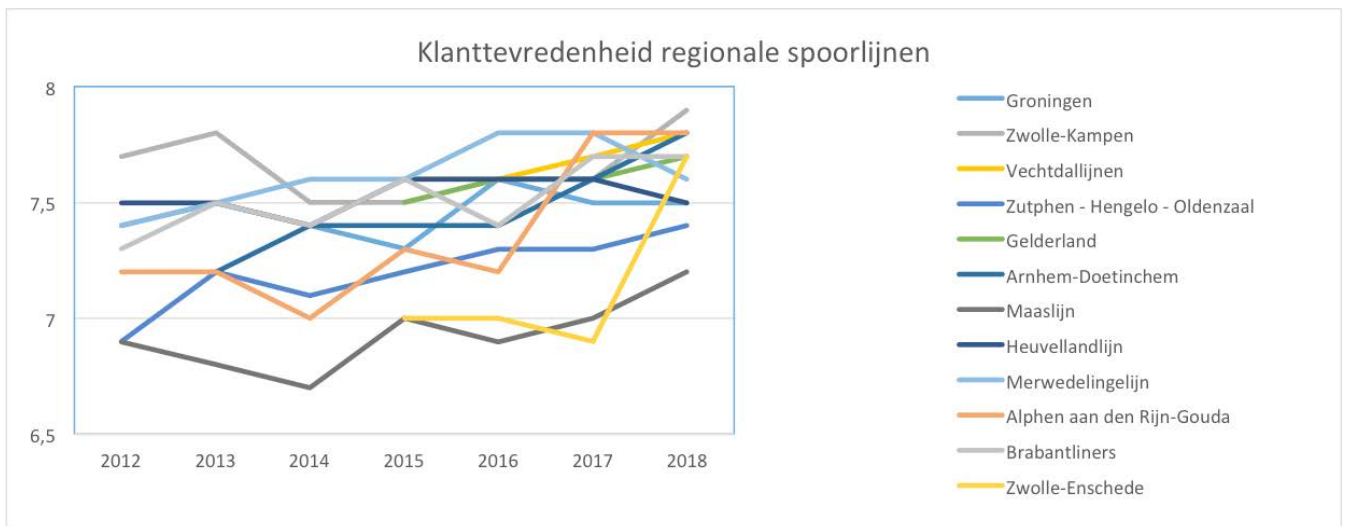
Dat vraagt wel om aantrekkelijker collectief vervoer: de consument laat zich niet eenvoudig dwingen om het OV meer te gebruiken. Hij moet dus worden verleid. De oplossing ligt in modernisering en intensivering van het OV-stelsel de komende jaren. Er moet toegewerkt worden naar een nieuw OV-stelsel waarbij de consument gemak ervaart en wordt bediend met een eenvoudige, plezierige, comfortabele en snelle reis. Zodat het gebruik van OV net zo eenvoudig en vanzelfsprekend wordt als het pakken van de auto.

Sleutelvoorwaarden voor modern OV-netwerk

Die modernisering vraagt om een multimodaal OV-netwerk met een hoge punctualiteit en betrouwbaarheid, hoogwaardige voorzieningen, voldoende aanbod, een hoge frequentie, voldoende in- en uitstapmogelijkheden binnen aanvaardbare afstand en een naadloze afstemming tussen vervoerwijzen zodat de kortste reistijd is verzekerd. Waarbij toegankelijkheid cruciaal is: met informatie voor iedereen en fysieke toegankelijkheid die op alle punten is geregeld.

Andere benadering: vanuit de drie lagen van het OV-stelsel

Daarnaast is van belang om het OV-stelsel te benaderen vanuit de drie schaalniveaus: grensoverschrijdend (internationaal) vervoer, het (nationale) Intercitynet dat de landsdelen verbindt en ten slotte het vervoer in de regio waarvan de reiziger het meest gebruik maakt. Uit onderzoek blijkt dat de gemiddelde reiziger niet meer dan 40 kilometer per dag aflegt (woon/werk en retour).¹ Het is dus logisch dat juist op die regionale schaal wordt gezorgd voor optimaal en hoogfrequent OV. Zoals het ook logisch is dat dat de keuzes daarover belegd worden bij de regionale overheid, die het dichtst bij het vervoer in de eigen regio staat.



Gelijkkluidende belangen in de regio

De regionale vervoerders hebben over de afgelopen jaren laten zien dat dat zij uitstekend in staat zijn om het OV in de regio te optimaliseren. Met multimodale netwerken, waarbij de regionale trein de ruggengraat vormt en waarop BRT, streek- en stadsbussen, buurtbussen en andere mobiliteit naadloos aansluiten. De netwerken die daaruit voortvloeien, sluiten aan bij het gemak dat de consument van het OV verlangt. Het bewijs daarvoor ligt in de jaarlijkse stijging van zowel de waarderingcijfers voor de OV-netwerken als het aantal reizigers dat het regionaal OV gebruikt (zie grafiek).

¹ Regional and suburban railways market analysis 2016 van de UITP, de Internationale Unie van OV.



Voor de nationale vervoerder is het regionaal spoor de onderkant van de markt. Maar voor de regionale vervoerders is regionaal spoor juist de bovenkant van hun markt, waarbij de focus ligt op het bedienen van de belangen en wensen van de regionale opdrachtgever en reiziger. De directe relatie tussen de regionale overheid als concessieverlener, de regionale inwoner/reiziger/kiezer en de regionale vervoerder als opdrachtnemer creëert (bewezen) gelijklopende belangen op het gebied van mobiliteit en leefbaarheid en daardoor focus op het regionaal OV.

Bovendien is de ene regio de andere niet: de reiziger in Fryslân heeft nu eenmaal een andere behoefte dan in Overijssel, Zeeland of Amsterdam. OV-oplossingen binnen het regionaal OV draaien dus om maatwerk. Het zijn bij uitstek de regionale overheden die in staat zijn om samen met de regionale vervoerders dat maatwerk vorm te geven, op basis van de regionale belangen, wensen en reizigersbehoeften.

Regionale vervoerders zijn tot in de haarvaten betrokken in de regio: zij kennen de opdrachtgevers, de gemeenten waar ze doorheen rijden, de reiziger die dagelijks in de bus of trein stapt en de maatschappelijke, regionale ontwikkelingen. Daardoor zijn zij beter en sneller in staat om als dienstbare vervoerders in te spelen op de regionale behoeften en ontwikkelingen. Omgekeerd staan regionale overheden als opdrachtgever zelf aan het roer: zij hebben dus direct invloed op het OV van hun reizigers/kiezers.

Coalitieakkoord en kabinetsbeleid basis voor noodzakelijke modernisering

Het coalitieakkoord van het kabinet Rutte-III biedt de startpunten voor optimalisatie van de regionale OV-netwerken. Enerzijds doordat het decentralisatie van een aantal regionale stoptreindiensten in het vooruitzicht stelt. Anderzijds doordat het ruimte biedt voor verdere openstelling van de spoormarkt richting 2025.

De voorgenomen decentralisaties vormen de sleutel naar beter OV in de regio's Noord en Oost respectievelijk naar een koppeling tussen die regio's, steden en de Randstad. De verdere marktopenstelling biedt daarnaast ruimte voor het ingrijpend verbeteren van het OV in Zeeland en West-Brabant, waarmee de leefbaarheid en economische bedrijvigheid in Zeeland kan worden vergroot en krimp in die provincie kan worden tegengegaan. De regionale vervoerders hebben plannen ontwikkeld om de te decentrale lijnen onderdeel te maken van geïntegreerde OV-netwerken van trein en bus, die naadloos aansluiten op het landelijke Intercitynet.

Daarnaast zet dit kabinet in op BRT-voorzieningen. Daarmee kunnen delen van regio's zonder spoor toch worden bediend met hoogwaardige busverbindingen die met spoor vergelijkbaar vervoer bieden. Bestaande BRT-voorzieningen hebben hun bestaansrecht en voordelen al ruimschoots bewezen.

Bundeling van het regionaal OV, BRT en multimodaliteit kan voorzien in de groeiende mobiliteitsbehoefte, zowel in de regio als tussen de regio's, steden en de Randstad. Soms door spoorlijnen te decentraliseren. Soms door (beperkte) investeringen in aanvullende infrastructuur, die disproportioneel grote impact hebben op zowel de robuustheid als aantrekkelijkheid van het spoornetwerk. Soms door de doorontwikkeling van gedecentraliseerde lijnen en/of de bijbehorende infrastructuur. En soms door de bus vrij baan te geven door de aanleg van 'dedicated' busbanen voor BRT. Maar in alle gevallen door zulke geïntegreerde combinaties te kiezen, dat de reiziger een snelle, betrouwbare, gemakkelijke en comfortabele reis krijgt. Zodat OV met een vaste, gegarandeerde reistijd een sneller en betrouwbaarder alternatief wordt, het aantal autobewegingen afneemt, de congestie daalt en de verduurzaming stijgt. De integrale aanpak leidt (bewezen) tot een beter rendement op de investeringen in het OV, terwijl optimalisatie van het geïntegreerde vervoersaanbod geld in de exploitatie vrijspeelt. Die middelen zijn vervolgens aan te wenden om de kwaliteit van het reisaanbod te verbeteren.

Dit plan OV20-30 beschrijft hoe daaraan gestalte kan worden gegeven. De eerste winst is al op korte termijn (tussen 2020 en 2025) te realiseren. Significante extra voordelen zijn vervolgens in de jaren daarna (tussen 2025 en 2030) te realiseren via doorontwikkeling van het gedecentraliseerd OV.

Alle seinen op groen

Dit plan is de bijdrage van de gezamenlijke regionale vervoerders Arriva, EBS, Keolis, Qbuzz en Transdev aan het oplossen van de uitdagingen waar Nederland voor staat. Zij borduren daarbij voort op de ervaringen die over de afgelopen ruim 20 jaar zijn opgedaan met decentralisatie en aanbesteding van het regionaal OV en de opeenvolgende beleidsdocumenten die over de afgelopen 10 jaar verschenen. Die maken duidelijk dat alle seinen op groen staan voor verdere decentralisatie van het regionaal openbaar vervoer (zie Tijdlijn in hoofdstuk 1). Belangrijkste conclusies: dit plan OV20-30 past binnen de contouren van het Toekomstbeeld OV 2040 van de overheid, sluit aan op de voorstellen van de Mobiliteitsalliantie en levert – anders dan de meeste voorstellen – uiteindelijk geld op in plaats van dat het geld kost.



Voorwaarden voor realisatie plan OV20-30

- 1 De eerste voorwaarde is het maken van goede afspraken tussen het Rijk en de decentrale overheden in Noord- en Oost-Nederland in de vorm van een convenant dat stuurt op decentralisatie op zo kort mogelijke termijn. De blauwdruk daarvoor is het convenant dat eerder voor decentralisatie van de Limburgse spoorlijnen is gesloten.
- 2 De tweede voorwaarde is invulling van de financiële paragraaf van dat convenant. Daarbij is relevant dat Rijk en de decentrale overheden niet alleen kijken naar de decentralisatie van de zeggenschap over de concessie, maar ook naar de daarmee samenhangende verdeling van taken en kosten voor de infrastructuur. Het gaat dus om het besef dat die infrastructuur onverkort ook gebruikt blijft voor Intercity's en goederentreinen en onderdeel blijft van de hoofdrailinfrastructuur van het Rijk. De decentrale overheden zouden redelijke zekerheden moeten krijgen over de kosten voor gebruik, beheer en onderhoud van het spoor en daarnaast over de investeringsbijdragen van het Rijk die nodig zijn voor de optimalisatie en doorontwikkeling van de netwerken. Die verdienen zich vervolgens terug in economische én maatschappelijke voordelen, waarvan het effect verder strekt dan de regio zelf.

'Ademende HRN-concessie' na 2025 dient het reizigersbelang

De FMN bepleit daarnaast dat – met het oog op de komende besluitvorming rond het HRN – de keuze tussen in- of aanbesteding van de Intercitylijnen en de verdere marktopenstelling die is voorzien ná 2025 – Nederland toewerkt naar een 'ademende concessie' voor het Hoofdrailnet 2025-2035. Dus een concessie waarvan de omvang ook tijdens de looptijd aangepast kan worden, als dat het reizigersbelang optimaliseert. Dat biedt de ruimte voor verdere decentralisatie van (andere) Sprinterdiensten, maar ook voor bijvoorbeeld het doortrekken van regionale spoorverbindingen voorbij hun huidige concessiegrenzen om zo minder overstappen, kortere wachttijden en kortere reistijden te bevorderen. Dat maakt bekende maar nu nog niet uitvoerbare optimalisaties mogelijk, zoals het doortrekken van de MerwedeLingelijn (Geldermalsen – Dordrecht) voorbij Dordrecht naar Rotterdam of het doortrekken van de Valleilijn (Ede-Wageningen – Amersfoort) voorbij Amersfoort naar Utrecht en voorbij Ede-Wageningen naar Arnhem. Verder biedt dat de mogelijkheid om via verdere decentralisatie van regionale spoorlijnen, tot verdere optimalisatie van regionaal OV te komen.

Green Deal regionaal spoor

Nederland is voorloper in de transitie naar emissieloos vervoer. De start van die transitie lag in handen van de regionale vervoerders en de aanbestedingen waarop zij inschreven. In maart 2020 hebben de streekvervoerders in totaal bijna 900 elektrische bussen op de weg, met verschillende aandrijvingsvormen. In 2030 rijden alle Nederlandse OV-bussen emissieloos. Met het oog op de klimaatdoelen van het kabinet is het nu tijd om dat resultaat ook naar het regionale spoor te vertalen. De FMN pleit voor het zo snel mogelijk realiseren van een Green Deal voor het volledig verduurzamen van het regionaal spoor zodat in 2030 alle regionale treinen met zero emissie rijden. Het Hoofdrailnet is bijna helemaal geëlektrificeerd (en biedt dus duurzaam en schoon OV). Dat ligt wezenlijk anders voor de meeste regionale spoorlijnen. Van de ruim 30 regionale spoorlijnen in Nederland zijn er 13 nog niet geëlektrificeerd; daarmee is zo'n 550 kilometer regionaal spoor aangewezen op circa 100 dieseltreinen die de regionale vervoerders moeten gebruiken. Die lijnen liggen uitsluitend in Noord- en Oost-Nederland. Dieseltreinen zijn niet meer van deze tijd: ze stroken niet met duurzaamheidsdoelen van overheden en de vervoerders.

Bij de Green Deal regionaal spoor zouden het ministerie van IenW, OV-autoriteiten in Noord en Oost (de provincies Fryslân, Groningen, Drenthe, Overijssel en Gelderland), ProRail en de regionale vervoerders de handen ineen moeten slaan om ook het regionaal spoor versneld te verduurzamen. Samen kunnen zij de meest duurzame, efficiënte en kosteneffectieve oplossing(en) in kaart brengen en uitvoeren.

De regionale vervoerders experimenteren op dit moment wel met innovatieve, duurzame vormen van zero emissie, zoals waterstofftreinen, gedeeltelijke elektrificatie of hybride treinen waarbij gedeeltelijke elektrificatie en batterijen samen leiden tot emissieloos vervoer.

Wat de regionale vervoerders betreft, reiken de ambities verder en moet het tempo omhoog. In het licht van de verduurzaming van het OV en de bredere mobiliteit en in het zicht van actiepunten 22 uit het Toekomstbeeld OV 2040 ("de sector is in 2030 vrijwel geheel zero emissie"), zouden de partijen samen moeten toewerken naar een Green Deal regionaal spoor. Daarbij kunnen zij door overleg, onderzoek en pilots gezamenlijk zoeken naar de meest duurzame, efficiënte en kosteneffectieve oplossingen om te verzekeren dat het regionaal spoor vóór of uiterlijk in 2030 volledig zero emissie is. Daarom nodigen Arriva, Keolis, Qbuzz en Transdev het Rijk, de betrokken provincies en OV-autoriteiten in Noord- en Oost-Nederland en ProRail graag uit om de voorgestelde Green Deal op korte termijn tot stand te brengen.



Eerste waterstoffrein rijdt proef tussen Groningen en Leeuwarden.

Meerwaarde van BRT in optimalisatie regionaal OV

De regionale, multimodale netwerken hebben spoor als ruggengraat. Waar spoor de beste oplossing is, zou dat dus ook ingezet moeten worden voor het regionaal OV; maar dan wel met een goede benutting. Dus waar de reiziger het spoor gebruikt voor grotendeels regionale verplaatsingen, is het logisch dat de regionale overheid zeggenschap krijgt over de regionale spoorverbinding, als onderdeel van de totale regionale mobiliteit. Waar nu nog schakels in de infrastructuur ontbreken, zijn die (direct of over enkele jaren) tegen relatief beperkte investeringen aan te vullen; die correcties hebben een buitengewoon grote impact op de robuustheid en aantrekkelijkheid van het regionale OV-netwerk.

Waar geen spoor ligt of waar spooraanleg niet kan, te ingewikkeld of te kostbaar is, is BRT een oplossing: hoogwaardige busverbindingen die – vaak via vrije, eigen banen op snelwegen en in kernen en op basis van hoogfrequent vervoer – stedelijke gebieden met elkaar verbinden. BRT is schoon, flexibel, voordelig, wendbaar en snel aan te leggen als alternatief voor die gebieden waar geen spoor beschikbaar is. Regionale BRT benadert de kwaliteit van het regionaal spoor in reistijd, comfort, frequentie en gebruiksgemak; tegen investeringen en total cost of ownership die beduidend lager uitvallen. Waar de aanleg van langere spoorverbindingen circa 5 tot 10 jaar in beslag neemt, is een vrije busbaan doorgaans ofwel op bestaand asfalt onder te brengen, ofwel binnen een jaar aan te leggen.

BRT is wellicht geen nieuwe of spectaculaire innovatie, maar het is wel een effectief instrument dat direct een antwoord biedt op de groei van het aantal inwoners en de mobiliteitsvraag, waarvan de ervaringen positief zijn en wat snel schaalbaar is. De praktijk wijst uit dat hoogwaardige buslijnen harder groeien dan gewone streeklijnen. Met een opwaardering van comfort en snelheid neemt de vraag naar Bus Rapid Transit verder toe.



Een voorbeeld waar BRT een adequaat alternatief vormt voor spoor, is de verbinding Utrecht – Breda. Historisch gezien is daar geen spoor aangelegd. Het nu alsnog aanleggen vraagt niet alleen een enorme investering, maar is door praktische beperkingen met bijvoorbeeld de ondergrond ook niet maakbaar. Om toch in de vervoerbehoefte te voorzien, biedt een BRT-verbinding over de A27 tussen Utrecht en Breda – met waar nodig busbanen – een adequaat, snel en met spoor vergelijkbaar alternatief. Als voordeel geldt niet alleen dat een BRT-verbinding veel sneller tot stand te brengen is, maar dat dit ook aanzienlijk goedkoper is dan de aanleg van nieuw spoor tussen Utrecht en Breda.

Buiten Europa is Bus Rapid Transit (BRT) volop in ontwikkeling om aan de capaciteitsvraag te voldoen en een antwoord op congestie te bieden. Landen als Brazilië, Colombia (Bogota) maar ook Frankrijk (Rouen en Nantes) kiezen voor BRT om acute mobiliteitsproblemen snel op te lossen. Maar ook in eigen land krijgt BRT steeds meer aandacht als volwaardig alternatief voor rail. Bekende binnenlandse voorbeelden van BRT-netwerken zijn de stedelijke BRT-formules allGo in Almere en Q-link en Groningen; of de interregionale BRT-formules zoals Brabantliner (naar Utrecht), Bravodirect (Brabant), R-net (Randstad), SnelBuzz (Drechtsteden) en Zuidtangent (Haarlem – Schiphol – Amsterdam Bijlmer).

Naar een Nationale BRT-agenda

Knelpunt voor bus (en dus ook BRT) is wel het steeds vaker vastlopen in files met vertraging tot gevolg. De FMN ondersteunt dan ook de door het ministerie van IenW ingestelde werkgroep BRT. Die onderzoekt de mogelijkheden van een aantrekkelijk BRT-netwerk en werkt dat uit, met vlotte doorstroming van de bussen als uitgangspunt. Het creëren van vrije busbanen biedt daarin oplossingen. De regionale vervoerders nemen deel aan de werkgroep BRT. De rapportage volgt vóór de zomer. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) voert een studie uit naar de potentie en groeikracht van BRT. De FMN pleit er voor dat deze initiatieven gebruikt worden om op korte termijn te komen tot een 'nationale BRT-agenda' die de benodigde doorstromingsmaatregelen (zoals doelgroepstroken of busbanen voor BRT-bussen) en verbindingen tot stand brengt en zo de optimalisatie van het regionaal OV ondersteunt. De FMN gaat daarover ook graag in gesprek met de partners: het Rijk, Rijkswaterstaat (als beheerder van snelwegen) en de provincies (als beheerder van provinciale wegen).

FMN stelt voor dat naast de voorgenomen decentralisatie van drie regionale treindiensten, de volgende BRT-verbindingen (inclusief benodigde voorzieningen) worden gecreëerd om het OV-netwerk binnen de provincies en vanuit die provincies naar omliggende regio's verder te optimaliseren:

Fryslân

Bolsward – Leeuwarden
Leeuwarden – Drachten
Leeuwarden – Alkmaar

Overijssel & Flevoland

Enschede – Denekamp
Hengelo – Haaksbergen
Kampen – Emmeloord – Urk
Raalte – Deventer
Zwolle – Dedemsvaart

Zeeland

doorstroming Middelburg
– Westkapelle – Domburg (zomer)
Zierikzee – Goes – Terneuzen

Gelderland

Amersfoort – Veenendaal – Kesteren
Arnhem – Apeldoorn – Zwolle
Ede-Wageningen – Wageningen – Arnhem
Lent – Waalbrug – Nijmegen
Varsseveld – Groenlo – Enschede
Winterswijk – Groenlo – Enschede
Lelystad – Nijkerk – Harderwijk – Barneveld – Apeldoorn

Noord-Brabant

Bergen op Zoom – Steenbergen – Numansdorp – Rotterdam
Best – Eindhoven Airport – Eindhoven Woensel
Breda – Oosterhout – Raamsdonksveer – Gorinchem – Utrecht
Etten-Leur – Breda – Oosterhout – Geertruidenberg – Made
Gemert – Nuenen – Eindhoven
's-Hertogenbosch – Uden
Maarheeze – Eersel – Veldhoven – Best
Made – Breda – Zundert
Oosterhout – Dongen – Tilburg
Oss – Uden – Veghel – Eindhoven
Reusel – Eindhoven
Tilburg – Efteling – Waalwijk – 's-Hertogenbosch
Valkenswaard – Eindhoven

Groningen

Emmen – Gieten – Groningen
Groningen Kardinge – Hoofdstation
Groningen Westerhaven – Hoofdstation/Zuiderdiep
De Punt P+R Haren – Groningen
(vluchtstrook A28 overvol)

Aanvullend stelt de FMN deze nieuwe BRT-verbindingen in de andere provincies voor:

Utrecht

Amersfoort – Zeist – Utrecht Science Park – Hoograven – Westraven P+R
Nieuwegein – Utrecht – Bilthoven
Vleuten – De Meern – Utrecht – Science Park
Wijk bij Duurstede – Bunnik – Utrecht
'dedicated' busbanen binnen de stad Utrecht

Limburg

Maastricht – Gulpen – Aken

Nijmegen – Gennep – Venlo

ringlijn Sittard – Steijn – Elsloo – Beek – Geleen – Sittard

stedelijk net Parkstad: Brunssum – Heerlen – Kerkrade en Hoensbroek – Heerlen – Kerkrade

Zuid-Holland

Drechtsteden – Rotterdam (A15 en A16 Edisonweg)

Gorinchem – Utrecht

Numansdorp – Rotterdam Vaanplein

Kralingse Zoom – Hoekse Waard

Kralingse Zoom – Lansingerland

(na doortrekking A16 vanaf Terbregseplein naar A13)

Leiden – Leiderdorp

Leiden – Lisse – Haarlem

Leiden – Katwijk

Leiden – Noordwijk

Ridderkerk – IJsselmonde – Rotterdam

Rotterdam – Schoonhoven – Utrecht

Rotterdam – Zoetermeer – Leiden

Noord-Holland en Flevoland

Almere – Amsterdam (IJmeerverbinding)

Almere – Hilversum – Utrecht Science Park

Haarlem – Amstelveen – Utrecht

Haarlem – Amsterdam Zuidoost

Haarlem – Beverwijk – IJmuiden

Haarlem – Schiphol

Heerhugowaard – Alkmaar

Hoofddorp – Amsterdam

Hoorn – Edam – Amsterdam

Medemblik – Hoorn

Purmerend – Amsterdam

‘dedicated’ busbanen binnen Amsterdam





1. Tijdlijn toekomstplannen & onderzoeken: alle seinen op groen

In dit hoofdstuk 1 zetten we een aantal onderzoeken, plannen en visies van de afgelopen 10 jaar die belangrijk zijn voor de toekomst van het OV in een tijdlijn. Wie die lijn volgt, moet concluderen dat alle seinen op groen staan voor verdere decentralisatie van regionale treindiensten, vorming van samenhangende regionale netwerken van trein en bus, snellere treinverbindingen van de Randstad naar landsdelen en invoering van Bus Rapid Transit.

2011 | Het Nieuwe Spoorplan FMN



Beter inspelen op wat reizigers willen: hogere frequenties, extra stations, kortere reistijden en betere aansluitingen. Dat is het hoofddoel van 'Het Nieuwe Spoorplan: Sneller en beter' van de FMN uit 2011. En daarnaast beter aansluiten op wat (ook decentrale) overheden willen: beter spoorvervoer, meer treinreizigers, efficiëntere exploitatie en lagere kosten. Hoe? De regionale vervoerders borduren voort op twee succesformules: multimodale netwerken (dus van trein én bus) en dienstbare concessies die zij via aanbesteding verwerven. Zij vragen om Sprinters buiten de Randstad onderdeel te maken van regionale OV-netten.

2012 | Quo Vadis

Eric Janse de Jonge met Ernst & Young en First Dutch

Op verzoek van minister Schultz beoordeelt Janse de Jonge Het Nieuwe Spoorplan van FMN in 2012 op vier aspecten: waarde voor reizigers, effecten van samenloop, financiële effecten en positie van decentrale overheden. Hij adviseert verdere decentralisatie van vier lijnen: Groningen – Zwolle, Maastricht Randwyck – Roermond, Sittard – Heerlen en Zwolle – Enschede. De minister omarmt het advies en decentraliseert Maastricht Randwyck – Roermond en Sittard – Heerlen naar Limburg en Kampen – Zwolle en Zwolle – Enschede naar Overijssel. Anno 2020 zijn alleen de Sprinters op Groningen – Zwolle nog niet gedecentraliseerd.



2016 | Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal OV Per Bus Rijk en OV-autoriteiten



Als uitvloeisel van de klimaatconferentie COP21 in Parijs in 2015, waarbij 195 landen unaniem hebben afgesproken dat de opwarming van de aarde beperkt moet blijven tot ruim beneden de 2 graden Celsius in 2100, hebben het Rijk, de twaalf provincies en de twee metropoolregio's in 2016 de gezamenlijke ambitie getekend om het regionaal busvervoer uiterlijk in 2030 volledig emissievrij bij de uitlaat te hebben. Uiterlijk in 2025 zijn alle nieuwe bussen emissievrij en maken gebruik van 100 procent hernieuwbare energie of brandstof. De transitie naar nul uitstoot mag niet ten koste gaan van de reiziger en de dienstverlening.

2016 | Ordening begint met regie

Reizigersvereniging Rover



“Om te komen tot samenhangende regionale OV-netwerken ziet Rover een geleidelijke overgang van het opdrachtgeverschap voor stoptreinen naar de regionale regieorganen als wenselijk. Op termijn dienen alle stoptreinen onderdeel te worden van de regionale OV-netwerken. Dit vanwege de vervoerkundige netwerksamenhang. De decentralisatie van onder meer de Vechtdallijnen, de Merwedelingelijn en RandstadRail laten zien dat dit een succes is. Ook in het buitenland is decentralisatie van stoptreinen succesvol. De consequentie is dat het opdrachtgeverschap voor de stoptreinen uiteindelijk bij de regio komt te liggen.”

2017 | Regeerakkoord 2017-2021

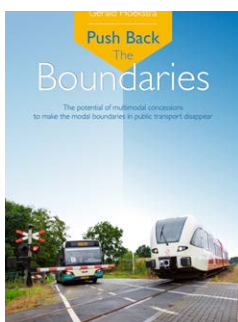
kabinet Rutte-III

“Om tot een regionaal geïntegreerd aanbod van trein, tram/metro en bus te komen worden meer Sprinterdiensten op het hoofdrailnet toegevoegd aan regionale OV-concessies. We richten ons daarbij op één of meer van de lijnen Apeldoorn – Enschede, Zwolle – Groningen/Leewarden en Dordrecht – Breda. (...) Richting 2025, wanneer de concessie van de Nederlandse Spoorwegen voor het hoofdrailnet afloopt, wordt de optie voor meer marktopening opengehouden. De eerste stap hierin is een evaluatie van de huidige prestaties in 2019.”



2018 | Push back the boundaries

Gerald Hoekstra



Het visgraatmodel (één vervoerder die de hele keten beheert) smeedt trein en bus tot één geheel. Reizigers arriveren dan 10 procent sneller op hun bestemming, onderbouwt Gerald Hoekstra in 2018 in zijn afstudeerrapport aan de TU Delft. In de visgraat is de regionale trein de ruggengraat: bussen takken daarop aan. Doel: een zo goed mogelijke ontsluiting met zo kort mogelijke reistijden tegen zo laag mogelijke kosten. Dat werkt al 30 jaar in de Achterhoek en sinds een tijdje ook in Limburg. Hoekstra vergelijkt trein- en busdienstregelingen en chipkaartdata tot 2016 met na 2016. Conclusie: de meeste passagiers zijn beter af met de multimodale concessie.

2018 | Motie 30 minuten kortere reistijd parlementariërs Van der Graaf (CU) en Ziengs (VVD)



De indieners constateren dat Noord-Nederland stevige ambities heeft voor een kortere reistijd per trein tussen de Randstad en Leeuwarden, Groningen en Assen, omdat dat een forse impuls geeft aan het vestigingsklimaat in Noord-Nederland en zorgt voor minder spanning op de woningmarkt en voor dynamiek op de arbeidsmarkt. De oproep is daarom de reistijdverkorting tussen de landsdelen, in het bijzonder tussen de Randstad en Noord-Nederland, prioriteit te geven bij uitwerking van het Toekomstbeeld OV en in kaart te brengen hoe minstens 30 minuten reistijdverkorting naar Noord-Nederland richting 2030 kan worden gehaald.

2019 | Deltaplan 2030; hoog tijd voor mobiliteit Mobiliteitsalliantie

De Mobiliteitsalliantie bundelt 25 partijen die Nederland in beweging willen houden. Dat kan met slimme mobiliteit waarmee iedereen flexibel kan reizen. De alliantie voorziet een kleinere rol voor de auto en een grotere voor fiets en openbaar vervoer. Volgens het Deltaplan uit 2019 moet het vervoer comfortabeler, duurzamer, sneller en veiliger. Daarvoor zijn extra investeringen nodig in hubs, fietsvoorzieningen, veilige infrastructuur en knelpunten in het OV, onder andere regionale treindiensten (zie hoofdstuk 2 van dit plan) en het opwaarderen van het busvervoer rond de dertig grootste gemeenten (Bus Rapid Transit, zie hoofdstuk 3).



2019 | Contouren Toekomstbeeld OV 2040 Rijk, regio's en OV-sector



“Richting 2030 en 2040 voorzien we een autonome groei in het OV van 30 tot 40 procent,” schetst het Toekomstbeeld. “Door die groei loopt het OV tegen capaciteits- en kwaliteitgrenzen aan.” Pijlers zijn ‘drempelloos van-deur-tot-deur’ (snelle overstap op hubs) en ‘duurzaam & efficiënt’. Doelen voor 2040: het OV vangt een deel van de mobiliteitsgroei op (in stedelijk gebied zijn OV en fiets het belangrijkste vervoer) en de hele OV-sector is zero emissie. Er liggen kansen om het OV in de regio te verbeteren, zoals de ombouw van stads- en streeklijnen naar hoogwaardig OV. Met optimaliseren kunnen vervoerders geld vrijspelen voor betere kwaliteit.

2019 | Eenmeting gedecentraliseerde stoptreindiensten Limburg bureaus Decisio en TwynstraGudde



Na de decentralisatie van de Sprinters Roermond – Maastricht Randwyck en Sittard – Heerlen in 2016 heeft de reiziger 's avonds en in het weekend een hogere frequentie gekregen en is reizen met bus en trein van vervoerder Arriva goedkoper geworden. Doordat alle partijen meewerken en er goede afspraken liggen, verloopt de samenloop 'redelijk probleemloos'. De vier doelen tevredener reizigers, regionaal maatwerk, lagere kosten en betere afstemming zijn allemaal gehaald. Zo zijn de klanttevredenheid en de punctualiteit hoger. Conclusie in 2019: "Alles overziend is er sprake van positieve ontwikkelingen op de diverse beleidsdoelen".

2020 | Treinreizen met Locatiebepaling Innovatieprogramma OV-betalen

Vanaf 2020 komt er een nieuwe OV-betaalwijze die afrekenet met omchecken: Treinreizen met Locatiebepaling. Dat meldt het Innovatieprogramma OV-betalen van de OV-sector. Treinreizigers die achteraf betalen kunnen met een app hun OV-chipkaart koppelen aan hun smartphone en akkoord gaan met locatiebepaling. Door 'in te swipen' legt de app je instapstation vast. En door 'uit te swipen' het eind van de treinreis. Bij het inswipen ontvang je een code waarmee je de poortjes op het station kunt openen. Bij een overstap op een andere vervoerder hoef je dus niet meer op het perron uit te checken en weer in te checken.





2. Regionale OV-netwerken van trein en bus

In dit hoofdstuk 2 presenteren we onze nieuwe of verbeterde plannen voor vier regionale OV-netwerken van trein en bus: Noord, Oost, Zuid en tot slot Zeeland & West-Brabant.

In onze plannen vormen een of meer regionale spoorlijnen de ruggengraat van het regionale openbaar vervoer. Op die regionale spoorlijnen rijdt van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat elk half uur een RegioSprinter. Uurdiensten behoren daarmee tot het verleden. In stedelijke gebieden rijden we op de drukste centrale assen elk kwartier een RegioSprinter (zo noemen we onze Sprinter), als de vervoervraag dat rechtvaardigt en de infracapaciteit dat toelaat. Waar mogelijk rijdt naast de RegioSprinter elk half uur een RegioExpres (onze kruising tussen een sneltrein en Intercity) die de belangrijkste knooppunten bedient.

treinformules

trein bedient belangrijkste knooppunten

trein bedient alle stations

NS

Intercity (IC)

Sprinter (SPR)

regionale vervoerders

RegioExpres (RE)

RegioSprinter (RS)

Het belangrijkste vinden we dat onze reizigers beter af zijn met de regionale OV-netwerken:

- ▶ nieuwe stations: meer mensen die in het invloedsgebied van een station wonen of werken
- ▶ hogere frequenties: minimaal elk half uur een trein; elk kwartier op stedelijke assen
- ▶ betere aansluitingen: met bus en trein op hubs, knooppunten & stations
- ▶ kortere reistijden: directe verbindingen, toevoeging RegioExpres
- ▶ regionaal tarief: geen dubbel instaptarief meer tussen trein en bus.

Ook stellen we met regionale OV-netwerken graag onze opdrachtgevers (de provincies)

tevreden:

- ▶ perspectief op doorontwikkeling naar beter en sneller openbaar vervoer in de regio
- ▶ beter en sneller openbaar vervoer is aantrekkelijk en duurzaam alternatief voor de privé-auto
- ▶ railvervoer op regionale afstanden tot 40 kilometer groeit het hardst, blijkt uit het onderzoek Regional and suburban railways market analysis 2016 van de UITP (Internationale Unie van OV)
- ▶ integratie van trein en bus bespaart geld (kortere of minder buslijnen nodig) en versterkt het net
- ▶ meer potentiële reizigers in invloedsgebied stations (ook kortere of minder buslijnen nodig)
- ▶ samenhangende OV-netten maken regio aantrekkelijker (economisch, toeristisch, woningmarkt)
- ▶ het openbaar vervoer is beter geworteld in de regio (lokale namen van lijnen en treinstellen)
- ▶ in krimpgebieden houdt het OV geconcentreerde voorzieningen als scholen en ziekenhuizen bereikbaar (voor mensen die geen auto kunnen of mogen rijden).

De ene regio is andere niet. Regionale vervoerders kennen de ambities, bouwplannen en ontwikkelingen. En ze kennen de decentrale overheden, de markt, de mensen en hun wensen. Het gemiddelde rapportcijfer voor het regionale vervoer is niet voor niets met een vol punt gestegen: van een 6,7 in 2002 naar een 7,7 in 2018 (bron: OV-Klantenbarometer CROW-KpVV).

Daarom zijn de regionale vervoerders bij uitstek geschikt om regionale treinen te laten aansluiten op de bus en andere vormen van vervoer: van landelijke Intercity tot lokale buurtbus. Aansluitingen realiseren we steeds vaker op hubs: knooppunten waar reizigers snel en gemakkelijk kunnen overstappen op (deel)fietsen, (deel)taxi's en (deel)auto's.

In OV20-30 stellen we vier nieuwe of verbeterde OV-netwerken van trein en bus voor:

- ▶ Noord (vervoergebied ten noorden van Zwolle met Drenthe, Fryslân en Groningen)
- ▶ Oost (Stedendriehoek Apeldoorn/Deventer/Zutphen, Salland, Twente en Achterhoek)
- ▶ Limburg (Zuid-en Midden-Limburg met uitlopers naar Eindhoven, Euregio en Nijmegen)
- ▶ Zeeland & West-Brabant (West-Brabant, Zuid-Beveland en Walcheren).

Vanuit deze regionale OV-netwerken kijken we hoe we de verbindingen met de Randstad kunnen versnellen. In het algemeen kan de reistijd van en naar de landsdelen met kleine en grotere ingrepen bijna 15 tot ruim 30 minuten sneller. Deze fors kortere reistijden versterken de concurrentiepositie van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto en leiden tot meer OV-reizigers, met alle voordelen voor de samenleving op het vlak van bereikbaarheid, duurzaamheid en leefbaarheid.

We werken de vier regionale OV-netwerken met snellere verbindingen vanuit de Randstad hierna uit in hoofdstuk 2.1 tot en met 2.4.

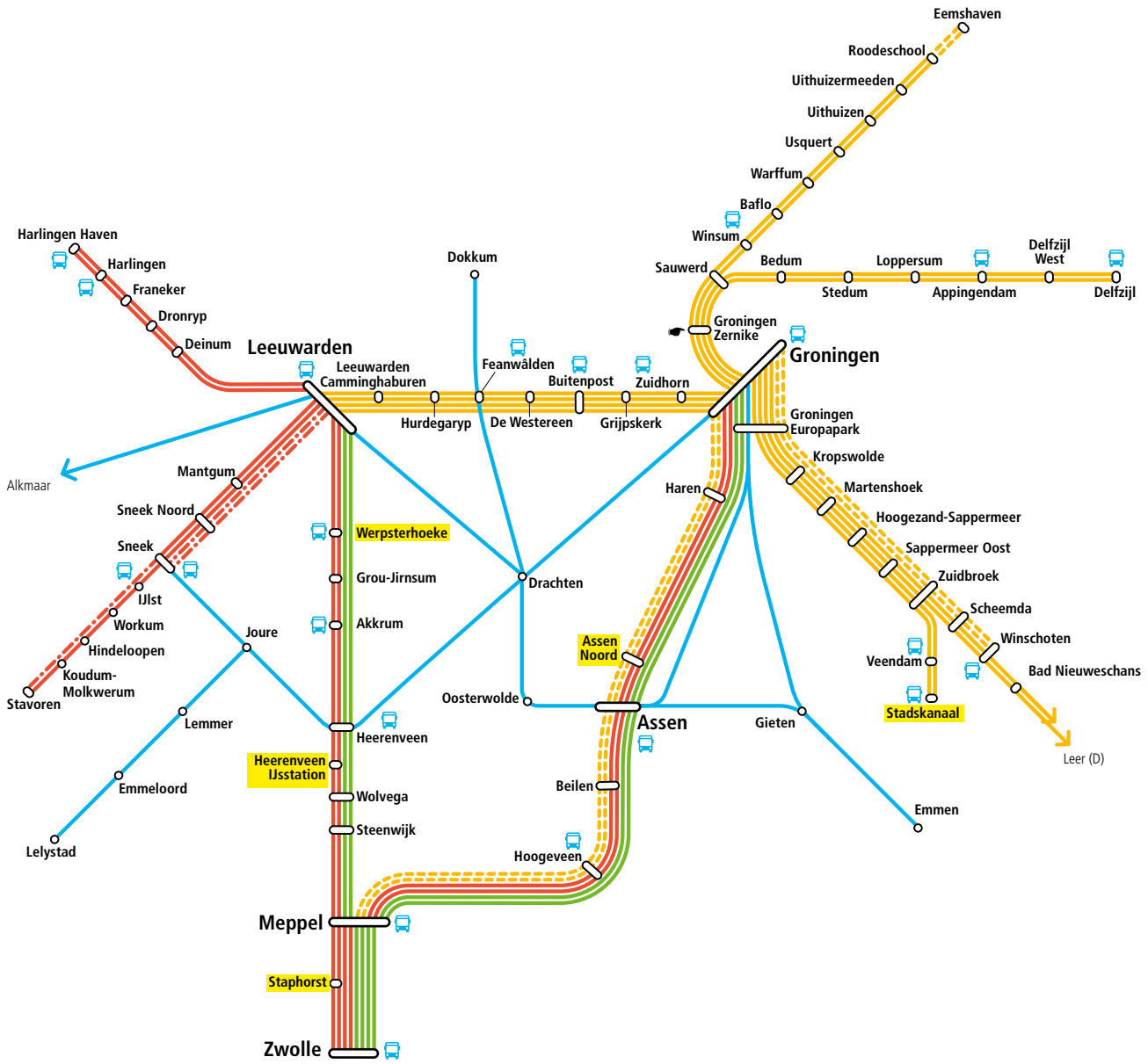
OV op platteland

In OV20-30 beperken we ons tot regionaal openbaar vervoer (RegioExpres, RegioSprinter, BRT/HOV en streekbus) in en naar de landsdelen, inclusief Bus Rapid Transit in en naar Randstad. In dit kader gaan we kort in op OV op het platteland, omdat dat ook daar mogelijkheden liggen voor beter en efficiënter openbaar vervoer.

In dunbevolkte gebieden, op stille uren en in het weekend bestaat er soms te weinig vervoervraag om een buslijn of busrit te rechtvaardigen. Een oplossing is alternatief openbaar vervoer, zoals flexvervoer (met aanmelding vooraf), Regiotaxi (deelgebruik met centrale en voertuigen Wmo) en Vlinder (vaste rit voor treinreizigers vanaf OV-knooppunt). Voorwaarden voor succes van dit kleinschalig vervoer zijn vindbaarheid in reisplanners, kunnen betalen met een OV-chipkaart, aansluiting op het OV-netwerk (via halte, hub, knooppunt of station) en ook te gebruiken door bezoekers van buiten het gebied.

Zijn er dan nog steeds te weinig reizigers om OV te rechtvaardigen, dan bestaan er grofweg twee mogelijkheden. Ten eerste kan de OV-autoriteit lagere eisen stellen aan de bediening – wat veel geld kan besparen – bijvoorbeeld niet meer rijden in de (late) avond, op zondagochtend of in een bepaald gebied. Ten tweede lokaal maatwerk als aanvulling of vervanging van OV: particuliere initiatieven als ANWB AutoMaatje, Dorpsauto en Naoberbus.

OV-Netwerk Noord



	Intercity		alleen ma-vr
	RegioSprinter		Groningen RSnet alleen ma-vr spits
	Groningen RSnet		Q-liner snelbus BRT
	Q-liner snelbus BRT		station
	nieuw station		busaansluiting
	optie spoorlijn via Zernike		

2.1 OV-netwerk Noord

Met de al in het Regeerakkoord aangekondigde decentralisatie van Sprinters op de spoorlijnen Zwolle – Leeuwarden en Zwolle – Groningen ontstaat één samenhangend OV-netwerk ten noorden van Zwolle met één efficiënter netwerk van RegioSprinter en bus. Dat netwerk reikt tot de Eemshaven en van Harlingen tot Duitsland.

Wat zegt het Toekomstbeeld OV 2040 over Noord-Nederland?

“Noord-Nederland is gebaat bij goed regionaal OV (combinatie van bus en regionale trein) en een sterke verbinding met de Randstad. Zowel Noord als Oost profiteren van reistijdverkorting tussen Amsterdam en Zwolle. Beperkte uitbreiding van het spoornetwerk naar nieuwe bestemmingen, zoals naar Stadskanaal, is kansrijk.”

De FMN stelt voor de Sprinterdiensten Zwolle – Leeuwarden en Zwolle – Groningen per december 2024 te decentraliseren naar de provincies Groningen en Fryslân. Argumenten:

- ▶ reizigers in de Sprinters zijn nu vooral gericht op de regionale centra Groningen, Heerenveen, Leeuwarden en Zwolle
- ▶ hogere punctualiteit (geen landelijk rijdende machinisten of conducteurs) en snellere bijsturing (regionale vervoerder zit bij Verkeersleiding ProRail)
- ▶ door het aantakken van buslijnen op bestaande en nieuwe stations ontstaat één samenhangend OV-netwerk van regionale trein en bus met 10 tot 20 procent kortere reistijden
- ▶ zo'n innovatief netwerk biedt efficiencywinst en schaalvoordelen qua materieel en personeel die weer kunnen worden ingezet voor beter, frequenter en sneller OV
- ▶ reizigers betalen voor de RegioSprinter regionaal tarief; als ze overstappen van bus op RegioSprinter kost dat geen dubbel instaptarief meer.

FMN stelt vast dat de decentralisaties evident meerwaarde bieden voor de provincies Groningen, Fryslan, Drenthe en Overijssel en dat die ook gezien wordt maar alleen te verzilveren is als er duidelijke afspraken gemaakt kunnen worden tussen de provincies en het ministerie van IenW over:

- ▶ structurele bijdrage Rijk aan exploitatielasten regionale treinen
- ▶ incidentele bijdrage Rijk aan bouw nieuwe (eenvoudige) stations
- ▶ vergelijkbare overdrachtsregeling als in 2016 met de provincie Limburg
- ▶ redelijke verdeling van de kosten voor beheer, onderhoud en vervanging van de infrastructuur voor alle gebruikers: regionaal, Intercity's (het spoor blijft onderdeel van het HRN) en spoor-goederenvervoer.



Plannen OV20-30 voor OV-netwerk Noord

Voordelen voor reiziger: nieuwe stations, rechtstreekse verbindingen, hogere frequenties, kortere reistijden.

1. elk kwartier RegioSprinter Meppel – Hoogeveen – Assen – Groningen in brede spits*
2. zes nieuwe stations
3. doorgaande treinen over Groningen Hoofdstation, zodat reizigers belangrijke bestemmingen als Groningen Noord/Zernike en Groningen Europapark zonder overstap kunnen bereiken
4. aanvullende BRT-lijnen
5. op termijn: Randstad – Groningen 35 minuten sneller met Lelylijn
6. op termijn: drie nieuwe stations op Lelylijn

* 6.30 - 9.30 en 14.30 - 18.30 uur

2.1.1 Elk kwartier RegioSprinter Meppel – Groningen in brede spits

In brede spits kan naast de vaste RegioSprinter Zwolle – Meppel – Assen – Groningen elk half uur een extra RegioSprinter Meppel – Assen – Groningen gaan rijden (Zwolle – Meppel rijdt al vier keer per uur). Dat betekent een dubbele frequentie voor Hoogeveen en Beilen: van 2 naar 4 per uur.

2.1.2 Zes nieuwe stations

Met de decentralisatie van de Sprinters op Zwolle – Groningen/Leeuwarden en de uitbouw van OV-netwerk Noord ontstaan mogelijkheden voor zes nieuwe stations. Vanaf daar arriveren reizigers sneller op elk ander station.

Nieuw station: Assen Noord

Een nieuw station Assen Noord biedt kortere reistijden naar Groningen en extra mogelijkheden om samen met de Qliner een goed alternatief te zijn voor de auto op de A28, die tegen de grenzen van de capaciteit aanloopt. Station Assen Noord lost dat knelpunt in één klap op.

Nieuw station: Groningen Zernike

De campus Zernike in het noordwesten van de stad Groningen is de innovatiemotor van Noord-Nederland; op de campus zijn bijna 200 bedrijven, ruim 5.500 medewerkers en meer dan 45.000 studenten actief. Dat vergt nu veel busvervoer. De NMCA benoemt zowel het aantal bussen als de lengte ervan knelpunten. Het busstation en de routes naar Zernike kunnen zulke aantallen bussen niet meer verwerken. Wij stellen voor om de regionale spoorlijn Groningen – Sauwerd (die verder gaat naar Delfzijl en Eemshaven) ongeveer 5 kilometer om te leiden met een nieuw station Groningen Zernike op de campus. Het grote voordeel van dit nieuwe station is de logischer ligging dan Groningen Noord: reizigers kunnen de campus dan met de trein vanuit drie windrichtingen bereiken:

noorden	Delfzijl/Eemshaven – Sauwerd – Groningen Zernike
zuiden	Meppel – Assen – Groningen – Groningen Zernike
oosten	Bad Nieuweschans – Winschoten – Groningen – Groningen Zernike
(westen)	Leeuwarden – Zuidhorn (overstappen op bus) – Groningen Zernike)

De kosten voor de omleiding met het nieuwe station Zernike ramen we op 300 miljoen euro. De jaarlijkse exploitatiekosten voor het laten rijden van bussen van de stad Groningen naar Zernike dalen dan aanzienlijk.

Nieuw: hybride treinstellen

Bepaalde nieuwe treinstellen die de regionale vervoerders vanaf 2020 invoeren kunnen zowel elektrisch rijden (met bovenleiding) als op een batterij of biodiesel (zonder bovenleiding). Deze hybride techniek biedt nieuwe mogelijkheden op verbindingen waar reizigers nu moeten overstappen van een elektrische trein op een dieseltrein. Zonder die overstap arriveren reizigers sneller op hun bestemming, zoals met een doorgaande RegioSprinter Meppel – Assen – Groningen – Groningen Zernike. De verbouwing van station Groningen maakt doorrijden van Assen naar Zernike ook fysiek mogelijk.



Nieuw treinstel dat zowel elektrisch kan rijden (met bovenleiding) als op batterij of biodiesel (zonder bovenleiding).

Nieuw station: Heerenveen IJstadion

Het evenementenstation bij ijsstadion Thialf aan de zuidkant van Heerenveen kan permanent worden en elk half uur een RegioSprinter Zwolle – Leeuwarden krijgen. Het stadsvervoer binnen Heerenveen hoeft dan niet meer met de bus. De parallel aan het spoor lopende buslijn 17 Steenwijk – Heerenveen, kan dan worden geoptimaliseerd. De kernen Steenwijk, Wolvega en Heerenveen hebben goede treinverbindingen. Het tussengebied kunnen we bedienen met een Vlinder: een voertuig dat rijdt vanaf het station als er reizigers zijn en náár het station als reizigers zich hebben aangemeld. Ook de parallelle buslijn 28 Heerenveen – Leeuwarden kan worden geoptimaliseerd. De kernen Akkrum, Jirnsum en Grou kunnen vanaf de stations Akkrum en Grou-Jirnsum op maat worden bediend met een Vlinder. Buslijn 95 Joure – Leeuwarden kan worden ingekort door hem te laten aantakken op station Grou-Jirnsum of Akkrum. Reizigers staan dan sneller in Leeuwarden en het maakt de exploitatie efficiënter.

Nieuw station: Leeuwarden Werpsterhoeke

Aan de zuidkant van Leeuwarden heeft ProRail een nieuw station gepland: Leeuwarden Werpsterhoeke. Het ligt aan de spoorlijn Zwolle – Leeuwarden, met elk half uur een RegioSprinter. Wat FMN betreft zou dit P+R station er al moeten liggen voordat de nieuwbouwwijk klaar is, zodat het aanbod van het regionale OV – in lijn met het Rijksbeleid – voorloopt op de vraag van de reizigers. De nieuwe bewoners hebben dan meteen een alternatief voor de auto. Aanleg van station Leeuwarden Werpsterhoeke scheelt bovendien het instellen of verlengen van een stadsbuslijn, wat economisch efficiënter is.

Nieuw station: Stadskanaal

De regionale spoorlijn Groningen – Zuidbroek – Veendam wordt verlengd naar Stadskanaal. Stadskanaal (32.000 inwoners) krijgt in 2025 een station. De RegioExpres Leeuwarden – Groningen Europapark – Veendam kan dan elk half uur doorrijden naar Stadskanaal. Stadskanaal ligt dan op nog maar 34 minuten reistijd vanaf Groningen. Qliner 312 Groningen – Stadskanaal (die er nu 55 minuten over doet) kan dan worden geoptimaliseerd, zodat de exploitatie goedkoper wordt.

Nieuw station: Staphorst

In ons plan krijgt ook Staphorst een station: aan de lijn Zwolle – Meppel – Leeuwarden/Groningen. In Staphorst (17.000 inwoners) stoppen dan in elk geval twee RegioSprinters per uur, zowel naar Zwolle als richting Leeuwarden. De parallelle buslijn 40 Zwolle – Meppel kan worden geoptimaliseerd.

2.1.4 BRT in Groningen en Fryslân

Aanvullend stelt de FMN voor om de volgende BRT-lijnen te realiseren, dit tot verdere optimalisatie van het regio-ov leiden:

Fryslân

Bolsward – Leeuwarden

Leeuwarden – Drachten

Leeuwarden – Alkmaar

Groningen

Emmen – Gieten – Groningen

Groningen Kardinge – Hoofdstation

Groningen Westerhaven – Hoofdstation/Zuiderdiep

De Punt P+R Haren – Groningen

2.1.5 Randstad – Groningen 35 minuten sneller met Lelylijn

De spoorlijnen naar Noord-Nederland zijn aangelegd in de tweede helft van de 19e eeuw. Uitgangspunt was het aansluiten van plaatsen als Zwolle, Meppel en Hoogeveen. Daardoor maken de spoorlijnen omwegen. Het spoornet van de 19e eeuw voldoet niet aan de behoeften van de 21e eeuw. Reizigers vragen om meer en snellere treinen tussen de Randstad en landsdelen als het Noord-Nederland. Sinds 1987 bestaat er een kortere route van Amsterdam naar Zwolle: de Flevolijn (Amsterdam – Lelystad) die sinds 2012 kan worden gecombineerd met de Hanzelijn (Lelystad – Zwolle). Maar de kortste spoorlijn van Amsterdam naar het Noorden, zoals wel bestaat voor de auto

met de snelwegen A6 (Weesp – Joure) en A7 (Joure – Groningen), ontbreekt nog. Daardoor ziet de automobilist de trein nog niet als concurrerend alternatief.

Herbouw bestaande lijnen is duur

De bestaande lijnen Zwolle – Groningen/Leeuwarden zijn nu volledig bezet met Intercity's, Sprinters en enkele goederentreinen. Overheden en reizigers hebben legio wensen voor verbetering: hogere frequenties, kortere reistijden en nieuwe stations. De huidige spoorlijnen van Zwolle naar Groningen en Leeuwarden versnellen is een haast onmogelijke opgave. Een maximumsnelheid van 200 km/u vraagt om herbouw van de lijn: sporen verder uit elkaar leggen, baanlichamen verbreden, bovenleidingsconstructies aanpassen, overwegen vervangen door tunnels of viaducten, bruggen vervangen door aquaducten, geluidsmaatregelen treffen. En tijdens de herbouw is de winkel gesloten en kunnen er lange periodes geen treinen rijden naar Noord-Nederland.

Lelylijn: verleidelijk alternatief & toekomstvast

De FMN raadt die uiterst kostbare herbouw van bestaand spoor af, maar pleit ervoor juist alle middelen bij elkaar te leggen voor de aanleg van één nieuwe, snellere spoorlijn: de Lelylijn, de rechtstreekse spoorlijn Lelystad – Emmeloord – Heerenveen – Drachten – Groningen. Net als de Hanzelijn kan de Lelylijn meteen worden ontworpen voor een maximumsnelheid van 200 kilometer per uur of meer. Daardoor verkort de Lelylijn de reistijd tussen Amsterdam Zuid en Groningen van 2.00 uur naar 1.25 uur, een tijdwinst van 35 minuten. Ook tussen Amsterdam Zuid en Leeuwarden bedraagt de tijdwinst 35 minuten. Die tijdwinst maakt de trein Randstad – Groningen/Leeuwarden een verleidelijk alternatief voor de automobilist.

Daarnaast is de Lelylijn een eerste stap naar een snelle, grensoverschrijdende verbinding tussen de Randstad en Noordwest-Duitsland. Duitsland en Denemarken werken aan een snelle spoorverbinding met Kopenhagen. Vanuit daar kan de reiziger snel door naar Zweden. Zo wordt de trein een concurrent voor korte-afstandsvluchten. Tot slot boort nieuw spoor nieuwe markten aan, zodat de economie van het Noorden verder wordt versterkt.

schaal

treinsoort

regionaal 6-60 km

RegioSprinter Emmeloord – Heerenveen – Drachten – Leek – Groningen

nationaal 60-600 km

Intercity Amsterdam – Heerenveen (Leeuwarden) – Groningen

internationaal > 200 km

Intercity direct Amsterdam – Groningen – Bremen – Hamburg



Motie-Pool over Lelylijn

Amsterdam, Hamburg, Kopenhagen en Stockholm ambiëren een snellere treinverbinding tussen deze steden. De Lelylijn (Lelystad – Heerenveen – Drachten – Groningen) en Wunderlinie (Groningen – Bremen) passen in dit brede initiatief om Noord-Europa per trein beter te ontsluiten. Internationale treinverbindingen tot 800 kilometer zijn van belang voor minder vliegbewegingen. Een treinverbinding tussen Amsterdam, Hamburg, Kopenhagen en Stockholm vormt dus een extra argument voor de Lelylijn. Provinciale Staten (PS) roepen het college van Gedeputeerde Staten op in zowel Den Haag als Brussel om kracht te lobbyen voor de Lelylijn en PS zo snel mogelijk te informeren over de uitkomsten van onderzoek naar de snelle treinverbinding Randstad – Noord-Nederland (aangenomen motie van Fries VVD-Statelid Durk Pool, februari 2020).

2.1.6 Drie nieuwe stations Lelylijn: Emmeloord, Drachten en Leek

De Lelylijn biedt niet alleen nationale en internationale voordelen, maar sluit ook Emmeloord (26.000 inwoners), Drachten (45.000 inwoners) en Leek (20.000 inwoners) aan op het spoor. Lelystad – Emmeloord (Centrum) duurt nu 40 minuten met de Qliner. Met de Lelylijn wordt dat ongeveer 15 minuten (vanaf het nieuwe station Emmeloord aan oostkant). De Lelylijn halveert de reistijd op het traject Drachten – Groningen. De Qliner doet daar nu ongeveer 30 minuten over (vanuit Drachten Centrum), de nieuwe RegioSprinter ongeveer 15 minuten (vanaf het nieuwe station Drachten aan de zuidkant). De Lelylijn verkort ook de reistijd op Heerenveen – Groningen. Met de Qliner duurt dat nu 47 minuten. Met de Lelylijn wordt dat 20 minuten vanaf Heerenveen. Een station in Leek heeft (met 20.000 inwoners) voldoende potentie en zorgt ervoor dat er geen Qliners meer hoeven te rijden op Leek – Groningen.

OV-Netwerk Oost



	Intercity		aanvullende IC Berlijn en Deventer ma-vr
	RegioSprinter		aanvullend ma-vr
	RegioExpres		
	BRT-lijn Achterhoek – Twente		
	station		
	nieuw station		busaansluiting

2.2 OV-netwerk Oost

Het openbaar vervoer in de regio Oost (Stedendriehoek, Salland en Twente) is nu ingewikkeld en vraagt veel afstemming tussen vervoerders. Ons voorstel is om het OV-netwerk makkelijker te maken en te verbeteren voor de reiziger, net zoals met Blauwnet in de provincies Drenthe en Overijssel. Dat kan door de Sprinter Apeldoorn – Enschede te decentraliseren naar de provincies Gelderland en Overijssel, zoals het Regeerakkoord 2017 - 2021 al aankondigt. Dat is nog steeds een actueel en goed idee omdat het tot een samenhangend regionaal OV-netwerk leidt met hogere frequenties en snellere verbindingen.

Wat zegt het Toekomstbeeld OV 2040 over Oost-Nederland?

“In Oost-Nederland is doorkoppeling van een aantal regionale spoorverbindingen over de hoofdknopen heen kansrijk, zoals Winterswijk – Zutphen – Apeldoorn (WZA-project). Datzelfde geldt voor de introductie van snelle regionale treinen: in de Achterhoek en Zwolle – Twente.”

De afgelopen twee decennia is vooral in Oost-Nederland gebleken dat na de overname van regionale treindiensten door decentrale overheden de frequentie omhoog gaat, meer reizigers de trein pakken, meer treinen op tijd rijden en de aansluitingen met bussen verbeteren. Daarnaast nemen de kosten af en stijgen de opbrengsten als gevolg van reizigersgroei. De integratie met het busnet (invoering visgraat) heeft dit alles versterkt. Inmiddels kent Oost-Nederland een royaal netwerk van decentrale spoorlijnen:

Almelo – Mariëenberg (1997)

Zutphen – Winterswijk (1999)

Arnhem – Winterswijk (1999)

Zutphen – Apeldoorn (2003)

Zutphen – Hengelo – Oldenzaal (2003)

Arnhem – Tiel (2005)

Zwolle – Emmen (2012)

Zwolle – Kampen (2016)

Zwolle – Enschede (2016)

Argumenten om ook de Sprinter op Apeldoorn – Enschede op te nemen in een samenhangend regionaal OV-netwerk van trein en bus:

1. Station Apeldoorn vormt een knoop met de regionale lijn Apeldoorn – Zutphen; daarmee ontstaat een basisnet in de Stedendriehoek Zutphen/Apeldoorn/Deventer met als regionale stations Apeldoorn Osseveld, Twello en Deventer Colmschate. Reizigers hebben

op regionale stations tussen Wierden en Enschede Kennispark dan niet meer te maken met in- en uitcheckpaaltjes van twee verschillende vervoerders.

2. Met een nieuw station Bathmen kan de parallelle buslijn 160 Deventer – Bathmen worden geoptimaliseerd.
3. Tussen de stations Wierden en Enschede is er nu een gecompliceerde samenloop: daar rijden de internationale trein Amsterdam – Berlijn, de Intercity Den Haag/Schiphol – Enschede van NS, de Sprinter Apeldoorn – Almelo/Enschede van NS, de Intercity (snelrein) Zwolle – Enschede van Keolis, de stoptrein Zwolle – Enschede van Keolis en goederentreinen. Bij de decentralisatie van de Sprinter Apeldoorn – Enschede blijft er alleen samenloop bij de Intercity's, maar vallen alle RegioSprinters onder de nieuwe, financieel sterke, multimodale concessie Berkel-Dinkel (vanaf 2023) van de provincie Overijssel. Bij decentralisatie moeten er – net als in de regio Noord – goede afspraken komen met het ministerie van IenW.

Plannen OV20-30 voor OV-netwerk Oost

Voordelen voor reiziger: nieuw station, hogere frequenties, rechtstreekse verbindingen, kortere reistijden.

1. altijd twee RegioSprinters per uur op Apeldoorn – Almelo – Enschede
2. nieuw station Bathmen
3. twee Intercity's per uur op Zwolle – Wierden – Almelo – Enschede
4. vier RegioSprinters per uur op Twentse ruggengraat Wierden – Almelo – Enschede
5. aanvullende BRT-verbindingen
6. Randstad – Zutphen – Achterhoek 30 minuten sneller
7. op termijn: Randstad – Arnhem – Achterhoek 15 minuten sneller
8. op termijn: Amsterdam – Enschede 20 minuten sneller (via Zwolle)



2.2.1 Twee RegioSprinters per uur op Apeldoorn – Enschede

De Sprinters Apeldoorn – Almelo van NS rijden nu alleen twee keer per uur in de brede spits door naar Enschede. Na decentralisatie van deze regionale treindienst stellen wij voor de nieuwe RegioSprinter Apeldoorn – Almelo – Enschede altijd twee keer per uur te laten rijden.

2.2.2 Nieuw station Bathmen

Met een nieuw station Bathmen aan de lijn Apeldoorn – Enschede krijgen de 5.500 inwoners van Bathmen snellere verbindingen/kortere reistijden met alle stations in Nederland en kan de parallelle buslijn 6 (Deventer – Bathmen) worden geoptimaliseerd.

2.2.3 Twee Intercity's per uur op Zwolle – Almelo – Enschede

De twee economische centra van Overijssel (Zwolle) en Twente (Almelo) zijn nu verbonden met twee RegioSprinters en één Intercity (snelrein) van Keolis per uur. Er liggen kansen is voor twee RegioSprinters en twee Intercity's en per uur. Daarvoor is wel meer dubbelspoor op Zwolle – Wierden nodig. Kosten: 500 miljoen euro.

2.2.4 Vier RegioSprinters per uur op Twentse ruggengraat Wierden – Almelo – Enschede

Twee nieuwe RegioSprinters Apeldoorn – Wierden – Enschede en twee bestaande RegioSprinters Zwolle – Wierden – Enschede per uur kunnen op het gezamenlijke traject Wierden – Enschede de Twentse ruggengraat van het OV vormen. Daarop rijdt dan elk kwartier een RegioSprinter (Apeldoorn/Zwolle –) Wierden – Almelo – Almelo De Riet – Borne – Hengelo – Enschede Kennispark – Enschede, volledig verknoopt met het Twentse busnet.

2.2.5 Aanvullende BRT-verbindingen in Gelderland en Overijssel

BRT OP N18

Sinds 2018 ligt de snelweg N18 tussen Varsseveld en Enschede, een ontbrekende schakel in het spoorwegnet. Dat biedt kansen voor Bus Rapid Transit (zie hoofdstuk 3) tussen de Achterhoek en Twente. De beoogde BRT sluit in Varsseveld aan op de spoorlijn Arnhem – Winterswijk en bedient onderweg vervolgens Lichtenvoorde, Groenlo en Eibergen. Vanaf Winterswijk rijdt een zijtak naar Groenlo. Op de hub Assinkbos kunnen reizigers overstappen naar de kernen Borculo, Neede en Haaksbergen. Elementair voor BRT is vlotte doorstroming in Eibergen en Groenlo.

Daarnaast stelt de FMN voor om de volgende BRT-verbindingen in Gelderland en Overijssel tot stand te brengen:

Gelderland

Amersfoort – Veenendaal – Kesteren
Arnhem – Apeldoorn – Zwolle
Ede-Wageningen – Wageningen – Arnhem
Lelystad – Nijkerk – Harderwijk – Barneveld – Apeldoorn
Lent – Waalbrug – Nijmegen
Varsseveld – Groenlo – Enschede
Winterswijk – Groenlo – Enschede

Overijssel & Flevoland

Enschede – Denekamp
Hengelo – Haaksbergen
Enschede – Denekamp
Hengelo – Haaksbergen
Kampen – Emmeloord – Urk
Raalte – Deventer
Zwolle – Dedemsvaart

2.2.6 Randstad – Zutphen – Achterhoek 30 minuten sneller

Het WZA-project van de provincie Gelderland en vervoerder Arriva behelst de koppeling van de lijn Winterswijk – Zutphen aan de lijn Zutphen – Apeldoorn, waardoor doorgaande treinen vanuit de Achterhoek naar Apeldoorn ontstaan. In Apeldoorn kunnen reizigers overstappen op de Intercity naar de Randstad. De overstap in Apeldoorn wordt dan 20 minuten korter en in Zutphen vervalt de overstaptijd van 10 minuten. In totaal wordt de treinreis tussen de Randstad en Zutphen 15 minuten korter (ook vanwege een hogere rijsnelheid) en tussen de Randstad en de Achterhoek maar liefst 30 minuten korter. Daarmee wint de trein (inclusief de Intercity op het Hoofdrailnet) aan concurrentiekracht met de auto. Het WZA-project ontlast ook de overbezette verbinding Randstad – Arnhem – Achterhoek: reizigers tussen de Randstad en de Achterhoek gaan dan vaker over Apeldoorn reizen omdat dat sneller is.

Het WZA-project vraagt om aanpassing van de infrastructuur tussen Apeldoorn en Zutphen: de aanleg van een passeerspoor en tweede perron bij station Voorst-Empe. Daarnaast moet de maximumsnelheid op het baanvak Apeldoorn – Zutphen omhoog: van 100 naar 140 kilometer per uur. De kosten daarvan komen naar schatting op 17 miljoen euro.

De praktijk laat zien dat dit het waard is: sinds december 2020 rijden in de avonduren al doorgaande treinen Apeldoorn – Achterhoek met een directe aansluiting vanaf de Intercity uit Amsterdam. Daardoor is op dit traject in de avonduren een reizigerswinst geboekt van maar liefst 50 procent.

2.2.7 Randstad – Arnhem – Achterhoek 15 minuten sneller

De reistijd tussen de Randstad (Utrecht) en de Achterhoek via Arnhem kan 15 minuten sneller met de nieuwe RegioExpres Arnhem – Doetinchem die de FMN voorstelt. Die trein uit Arnhem rijdt als RegioExpres non-stop naar Doetinchem en vervolgens als RegioSprinter verder naar Winterswijk. De bestaande RegioSprinter kwartierdienst blijft gehandhaafd. Er rijden in onze voorstellen dus in totaal zes treinen per uur tussen Arnhem en Doetinchem (58.000 inwoners).

De reistijd tussen Arnhem en Winterswijk (en daarmee ook tussen de Randstad en de Achterhoek) wordt zo ongeveer een kwartier korter. Dat maakt de trein (inclusief de Intercity op het Hoofdrailnet) een serieuzer alternatief voor de auto, die juist vastloopt op de A12 vóór knooppunt Velperbroek en Utrecht. Ook verbetert het WZA-project de bereikbaarheid van de Achterhoek: wonen in het groen en werken in de Randstad.

Voor dit WZA-project is infrastructuur nodig: het enkelspoor tussen Didam en Doetinchem moet worden verdubbeld en het knooppunt Velperbroek Aansluiting moet een fly-over krijgen. Die fly-over komt ook het treinverkeer op de lijn Arnhem – Zutphen ten goede. Totale kosten: 130 miljoen euro voor spoorverdubbeling en 50 miljoen voor fly-over.

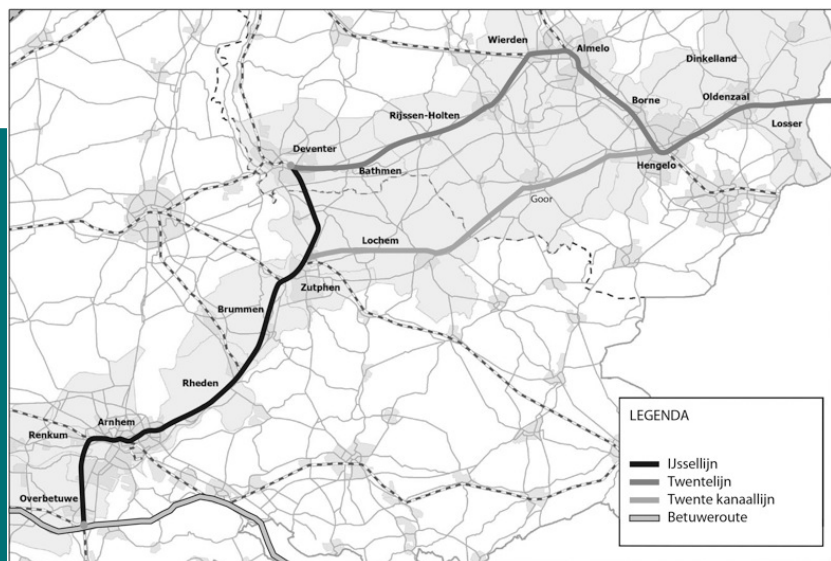
2.2.8 Amsterdam – Enschede 20 minuten sneller (via Zwolle)

De Intercity Amsterdam – Twente en de Intercity Berlijn kunnen op termijn over de snellere route via Zwolle worden geleid (Amsterdam – Almere – Zwolle – Enschede). Deze route kan 20 minuten tijdwinst opleveren. Samen met de alternatieve Goederenroute Oost-Nederland (GON, zie kader) wordt de ‘oude’ route via Amersfoort en Deventer dan ontlast, waardoor er aan de randen van de brede Randstad (binnen de cirkel Beverwijk – Purmerend – Almere – Amersfoort – Driebergen – Dordrecht) meer ruimte komt voor regionale treinen.

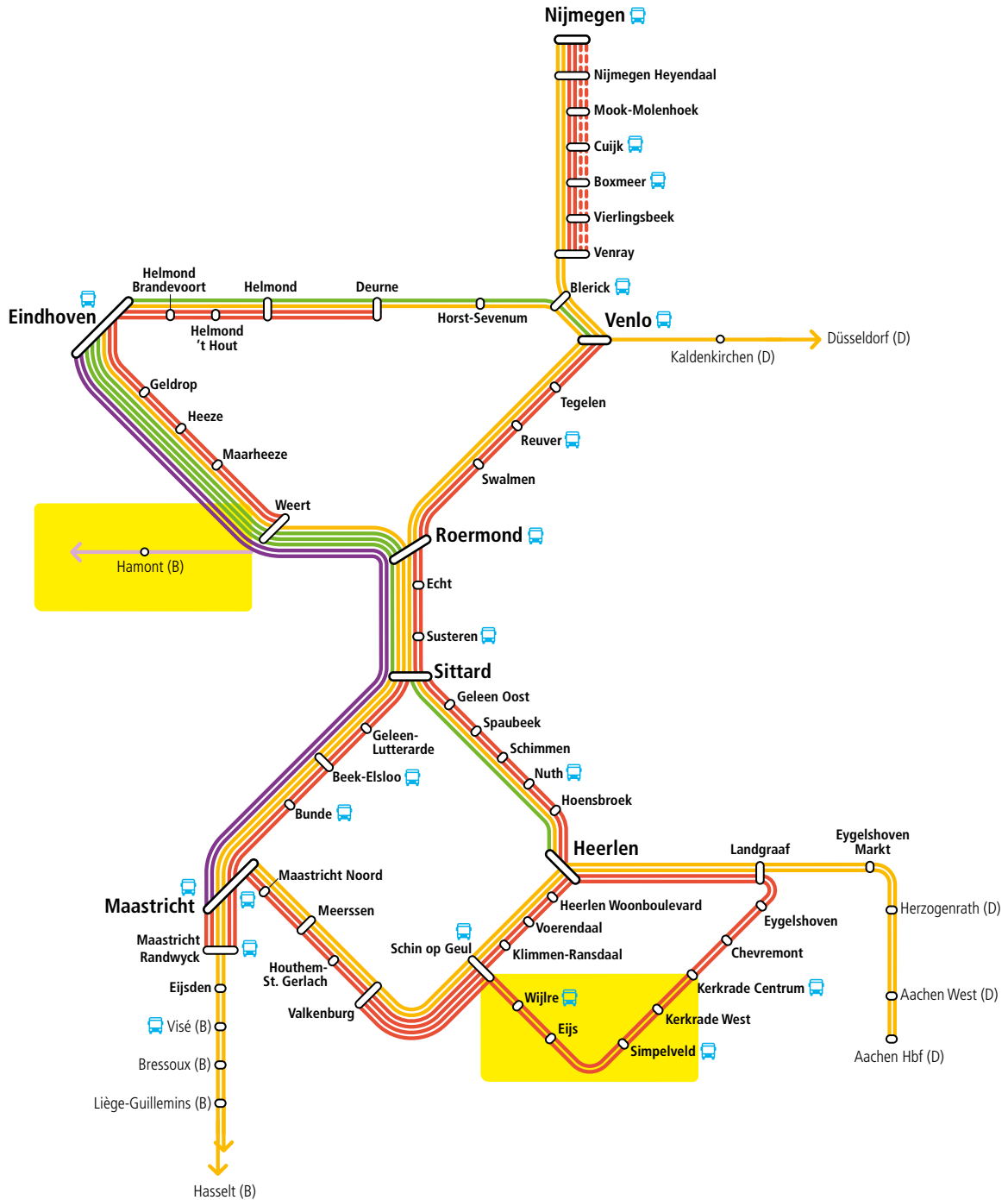
Goederenroute Oost-Nederland

GON is afkorting voor de Goederenroute Oost-Nederland. Hiervoor zijn twee varianten: Zutphen – Deventer – Almelo

– Hengelo – Duitsland (Twentelijn) en Zutphen – Hengelo – Duitsland (Twentekanaallijn). Voor de Twentekanaallijn moeten we de regionale spoorlijn Zutphen – Goor – Hengelo dubbelsporig maken en elektrificeren. Voordelen van deze route zijn dat goederentreinen geen kop hoeven te maken (van rijrichting te veranderen) in Deventer, deze route langs het Twentekanaal korter is dan via Deventer en Almelo en deze route het drukke reizigerstraject Deventer – Almelo – Hengelo ontlast. Met elektrificatie en spoorverdubbeling van de Twentekanaallijn Zutphen – Goor – Hengelo heeft de regio niet alleen lasten maar ook lusten: meer, schonere en snellere reizigerstreinen.



OV-Netwerk Limburg



	IC direct		busaansluiting
	IC		station
	RegioExpres		
	RegioSprinter		
	alleen ma/vr spits		
	NMBS		

voorstel in ontwikkeling:

- Weert – Hamont
- Miljoenenlijn

2.3 OV-netwerk Limburg

Eind 2016 zijn de NS-stoptreindiensten Roermond – Maastricht Randwyck en Sittard – Heerlen overgegaan van het Hoofdrailnet naar de provincie Limburg. De nieuwe multimodale concessie Limburg (van regionale trein en bus) die daarop volgde is een ademende concessie: hij groeit mee met ontwikkelingen en reageert op omstandigheden. Uitgangspunt: ‘het spoor draagt het openbaar vervoer, in samenhang met de bus’. De concessie heeft – zoals blijkt uit de Eenmeting van Decisio en TwynstraGudde (zie Tijdlijn in hoofdstuk 1) – positieve effecten op het openbaar vervoer in Limburg. Het is nu tijd voor vervolgstappen: kortere reistijden (ook tussen de Randstad en Maastricht), nieuwe verbindingen, hogere frequenties en heropende stations.

Knoop Sittard & visgraat

In 2018 is de knoop Sittard ingevoerd waarbij Intercity en regionale trein aansluiten. Reizigers uit de Randstad en Eindhoven hebben nu vier keer per uur een verbinding met zowel Heerlen als Maastricht: twee keer per uur direct, twee keer per uur met een overstap. Wie in de Intercity naar Heerlen zit, kan in Sittard overstappen op de RegioSprinter naar Maastricht. En wie het volgende kwartier in de Intercity naar Maastricht zit, kan in Sittard overstappen op de RegioSprinter naar Heerlen. Natuurlijk kunnen reizigers ook elk half uur een rechtstreekse Intercity naar Heerlen of Maastricht nemen.

Daarnaast is in Limburg langs de gedecentraliseerde spoorlijnen het visgraatmodel ingevoerd. Vooral bij de stations Echt, Susteren, Beek-Elsloo en Nuth zijn nieuwe knopen van trein en bus. Reizigers uit de Randstad of Eindhoven bereiken daardoor sneller hun bestemming in Zuid-Limburg. Op beide regionale spoorlijnen rijdt nu zeven dagen per week van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat elk half uur een RegioSprinter.

Wat zegt het Toekomstbeeld OV 2040 over Limburg?

“Voor Zuid-Nederland zetten we in op het versnellen van de verbindingen vanuit Noord-Brabant en Limburg met de Randstad. De internationale bereikbaarheid wordt versterkt via de knooppunten Eindhoven en Maastricht/Heerlen. Een directe internationale verbinding vanuit de Zuidelijke Randstad via Eindhoven richting Duitsland vergt nadere uitwerking.”



Plannen OV20-30 voor OV-netwerk Limburg

Voordelen voor reiziger: rechtstreekse verbindingen, hogere frequenties, vier heropende stations en kortere reistijden.

1. Randstad – Maastricht 15 minuten sneller (Intercity direct)
2. nieuwe RegioExpres Eindhoven – Heerlen – Aken
3. Eindhoven – Düsseldorf 15 minuten sneller (RegioExpres in 2025)
4. Nijmegen – Maastricht 20 minuten sneller (MaasExpres)
5. elk half uur RegioExpres Heerlen – Herzogenrath – Aken
6. RegioExpres Luik – Maastricht – Heerlen – Aken (Drielandentrein)
7. RegioSprinter doorgetrokken naar Kerkrade West
8. volwaardige bediening Maastricht Randwyck
9. elk kwartier RegioSprinter Maastricht – Sittard
10. heropenen Miljoenenlijn (Kerkrade Centrum – Schin op Geul)
11. vier heropende stations op Miljoenenlijn
12. nieuwe BRT-lijnen als aanvulling op regionale spoorlijnen

2.3.1 Randstad – Maastricht 15 minuten sneller

Het is een maatschappelijke en politieke wens om de reistijd tussen de Randstad en landsdelen (zoals Limburg) te verkorten. Dat kan door Intercity's te versnellen. Ons voorstel voor Limburg is een non-stop Intercity direct (Amsterdam/Schiphol –) Eindhoven – Maastricht. Dat levert een tijdwinst op van bijna 15 minuten. De nieuwe MaasExpres (zie 2.3.4) vervangt op het traject Eindhoven – Maastricht de Intercity Roermond – Sittard – Maastricht. Een Intercity Roermond – Maastricht wordt zo omgezet in een efficiëntere RegioExpres.

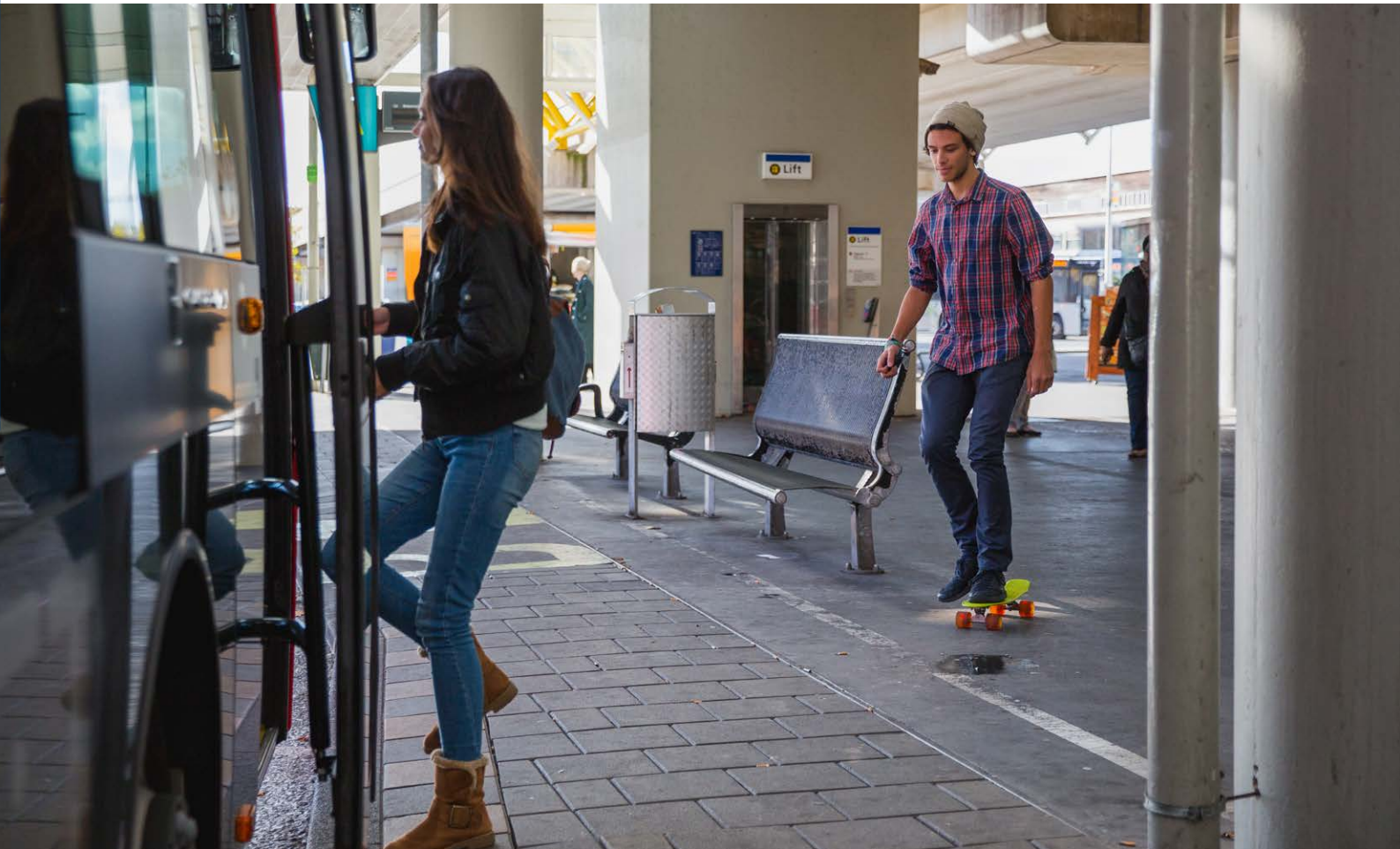
2.3.2 Nieuwe RegioExpres Eindhoven – Heerlen – Aken

Er is brede maatschappelijke en politieke steun voor een snelle, rechtstreekse verbinding van Eindhoven naar Aken. De bestaande Intercity Amsterdam/Schiphol – Utrecht – Eindhoven doortrekken naar Aken is een kostbare oplossing: er rijdt dan een te lange trein door (vanwege het drukste traject Amsterdam – Utrecht) die ook nog eens bicourant moet zijn (dat wil zeggen op twee bovenleidingsspanningen kan rijden). Een betere oplossing is een nieuwe RegioExpres Eindhoven – Roermond – Sittard – Aken. Dat is beter en praktischer te realiseren voor een economisch gunstiger resultaat.

2.3.3 Eindhoven – Düsseldorf 15 minuten sneller (RegioExpres in 2025)

RegioExpres 13 Hamm – Düsseldorf – Venlo (Maas-Wupper-Express) van Keolis Deutschland wordt doorgetrokken naar Eindhoven. De provincie Noord-Brabant en het Verkeersverbund Rhein-Ruhr

(VRR) bereiden nu een aanbesteding voor van deze lijn Eindhoven – Düsseldorf – Hamm. De winnende vervoerder kan dan in 2025 rijden. De reistijd van Eindhoven naar Hamm bedraagt nu ongeveer 1.50 uur. De directe treinverbinding haalt daar een klein kwartier vanaf. Naar verwachting trekt dat ongeveer 250.000 reizigers extra per jaar, blijkt uit het project Eureka Rail. In combinatie met snellere treinen richting Aken (zie 2.3.2) en Düsseldorf ontwikkelt Eindhoven Centraal zich als draaischijf voor grensoverschrijdend treinverkeer.



2.3.4 Nijmegen – Maastricht 20 minuten sneller (MaasExpres)

Het traject Nijmegen – Roermond van de Maaslijn (Nijmegen – Roermond – Sittard – Maastricht) is in 2024 geëlektrificeerd. Dan kunnen elektrische RegioSprinters vanaf Roermond doorrijden naar Sittard. Sittard is een hoofdknoop, die reizigers dan vanuit Nijmegen en Venlo zonder overstap kunnen bereiken. In Sittard zijn directe aansluitingen naar Heerlen, Kerkrade en Maastricht.

Met de in 2024 beschikbare sporen kan de frequentie op de Maaslijn nog niet omhoog. Wel maken de bovenleiding en delen dubbelspoor de verbinding betrouwbaarder, punctualiteit en sneller. Zo trekken de nieuwe elektrische treinen sneller op en tellen ze meer deuren dan de huidige dieseltreinen, waardoor reizigers sneller kunnen in- en uitstappen.

Wij stellen voor om meer delen van de Maaslijn te verdubbelen, zodat er naast elk half uur een RegioSprinter tussen Nijmegen en Venray en tussen Venlo en Roermond ook elk half uur een RegioExpres Nijmegen – Maastricht kan rijden. Die MaasExpres stopt onderweg dan alleen in Nijmegen Heyendaal, Venray, Blerick, Venlo, Roermond, Sittard en Maastricht. De beoogde nieuwe MaasExpres legt Nijmegen – Maastricht af in 1.30 uur: 22 minuten reistijdwinst ten opzichte van de 1.52 uur nu. De MaasExpres trekt ook reizigers die nu omrijden via 's-Hertogenbosch. Dat ontlast het drukke traject Nijmegen – 's-Hertogenbosch en het drukke (overstap)station 's-Hertogenbosch.

2.3.5 Elk half uur RegioSprinter Heerlen – Aken (2022)

In december 2022 heeft het traject Heerlen – Landgraaf dubbelspoor. De RegioSprinter Heerlen – Herzogenrath – Aken kan dan in principe elk half uur gaan rijden. Ons plan voorziet in elk uur een tussentrein (niet hele traject A – B – C – D, maar deeltraject B – C) Heerlen – Herzogenrath met aansluiting naar Aken. Onze nadrukkelijke wens is dat ook die tussentrein doorrijdt naar Aken, zodat een volwaardige halfuurdienst Maastricht/Eindhoven – Heerlen – Herzogenrath – Aken ontstaat. Dit moet worden uitgewerkt met de Duitse opdrachtgever Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR).

2.3.6 Drielandentrein Luik – Maastricht – Heerlen – Aken (2022)

In de dienstregeling 2019 kon na de elektrificatie van het traject Landgraaf – Herzogenrath de langgekoesterde doorgaande trein Maastricht – Heerlen – Aken gaan rijden. Deze 'Tweelandentrein' is de eerste stap naar de 'Drielandentrein': de doorgaande trein Luik – Maastricht – Heerlen – Aken.



De ‘Tweelandentrein’ heeft haar succes nu al bewezen: het aantal treinreizigers naar Duitsland is het afgelopen jaar verdubbeld ten opzichte van de oude verbinding waarbij reizigers in Herzogenrath moesten overstappen. Inmiddels gaan er elke werkdag gemiddeld 1.000 treinreizigers de Nederlands-Duitse grens over; op zaterdag zijn dat er 1.600 en op zondag 1.200 reizigers.

Eind 2022 zijn de speciaal voor de Drielandentrein aangeschafte tricourante treinstellen (die kunnen rijden op de drie verschillende bovenleidingsspanningen in België, Nederland en Duitsland) voorzien van de nieuwe Europese treinbeveiliging ERTMS en worden deze ook toegelaten in België. De geplande doorgaande Drielandentrein Luik – Maastricht – Heerlen – Aken kan dan elk uur gaan rijden. Het voorstel van de FMN is daarnaast elk uur een tussentrein (niet hele traject A – B – C – D, maar deeltraject B – C) Eijsden – Herzogenrath. Daardoor ontstaat op het deeltraject Eijsden – Maastricht – Heerlen – Herzogenrath (– Aken) een halfuurdienst. Doordat die halfuurdienst ook op de stations Eijsden en Eggelshoven Markt stopt, kan in die plaatsen het busnet worden aangepast. Met elk half uur een Drielandentrein Luik – Maastricht – Heerlen – Aken als eindsituatie is Limburg optimaal aangesloten op twee ‘treinpoorten van Europa’: Luik en Aken bieden hogesnelheidstreinen naar Berlijn, Brussel, Frankfurt, Keulen, Londen en Parijs. Zo geven we concreet en snel invulling aan de brede roep om grensoverschrijdend vervoer van zowel Euregio Maas-Rijn als politiek Den Haag.

2.3.7 RegioSprinter doorgetrokken naar Kerkrade West (2022)

Als er eind 2022 dubbelspoor ligt tussen Heerlen en Landgraaf, ontstaat ruimte om RegioSprinter 15 (Sittard – Kerkrade Centrum) door te laten rijden naar Kerkrade West. Daardoor krijgt dit deel van Kerkrade een snelle treinverbinding met Heerlen. Het busnet in Kerkrade West kan vervolgens worden geoptimaliseerd. Het spoor tussen Kerkrade Centrum en Kerkrade West wordt nog beveiligd en geëlektrificeerd. Kosten: 10 miljoen euro.

2.3.8 Volwaardige bediening Maastricht Randwyck (2022)

Als eind 2022 ook op het Belgisch traject (Luik – Maastricht) elk uur de Drielandentrein rijdt met elk uur de tussentrein Eijsden – Heerlen, krijgt Maastricht Randwyck weer zes keer per uur een trein: twee keer per uur RegioSprinter 12 naar Sittard, twee keer per uur RegioSprinter 18 naar Heerlen en twee keer per uur RegioExpres 18 naar Heerlen en Aken in het oosten (en Eijsden en Luik in het zuiden).

2.3.9 Elk kwartier RegioSprinter Maastricht – Sittard

Met de invoering van de MaasExpres kan de frequentie van de RegioSprinter Maastricht – Sittard verdubbelen: van elk half uur de hele dag naar elk kwartier. De MaasExpres moet dan wel stoppen op het drukke knooppunt Beek-Elsloo.

2.3.10 Heropenen Miljoenenlijn (Kerkrade Centrum – Schin op Geul)

De FMN pleit voor heropening van de Miljoenenlijn (Kerkrade Centrum – Schin op Geul). Op deze lijn rijden nu zo'n 50 dagen per jaar historische railbussen en stoomtreinen van de Stichting Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij (ZLSM).

De infrastructuur van de Miljoenenlijn is eigendom van de provincie Limburg en moet goed worden onderhouden om het historische treinverkeer veilig te laten verlopen. Het gebruik (drie dagen per week in het seizoen) is gering in verhouding tot deze inspanning. Door over de Miljoenenlijn ook een moderne RegioSprinter te laten rijden, wordt de lijn beter benut en kunnen de onderhoudskosten worden gespreid. De vaste basis van openbaar vervoer op de Miljoenenlijn werkt positief voor het voortbestaan van de ZLSM.

Wij stellen voor om RegioSprinter 15 (Sittard – Kerkrade Centrum) via de Miljoenenlijn door te trekken naar Valkenburg (met aansluiting naar Maastricht). Het omliggende busnet kan dan worden heringericht, wat de exploitatiekosten van de trein dempt.

Samenloop van RegioSprinters met historische ZLSM-treinen is, ook gezien de ervaringen in Europa, prima mogelijk. Een combinatie van moderne RegioSprinter en historische stoomtrein kennen we straks ook tussen Veendam en Stadskanaal. Deze lijn wordt in 2025 weer opengesteld voor RegioSprinters van Groningen via Veendam naar Stadskanaal.

Er is onderzoek nodig naar de samenloop met de toeristische ZLSM-treinen, de aanpassingen aan de infrastructuur, de aantrekkelijkste energiebron en de positieve effecten op het toerisme in het Zuid-Limburgse Heuvelland.

2.3.11 Vier heropende stations op Miljoenenlijn

Langs de Miljoenenlijn kunnen vier stations worden heropend: Kerkrade West, Simpelveld, Eys en Wijlre. Zij krijgen in ons voorstel elk half uur een RegioSprinter richting Sittard (ene kant) en Valkenburg (andere kant). Reizigers rond die stations zijn dan sneller op elk station in Nederland. In Simpelveld en Wijlre ontstaat een knooppunt van trein en bus.

2.3.12 Bus Rapid Transport

Het strekken van routes, verminderen van haltes en versnellen van doorstroming kan leiden tot aantrekkelijke BRT-lijnen als aanvulling op het Limburgse spoornet:

Maastricht – Gulpen – Aken

Nijmegen – Gennep – Venlo

Sittard – Steijn – Elsloo – Beek – Geleen – Sittard (ringlijn)

stedelijk net Parkstad: Brunssum – Heerlen – Kerkrade en Hoensbroek – Heerlen – Kerkrade.



A

Lion's City MAN

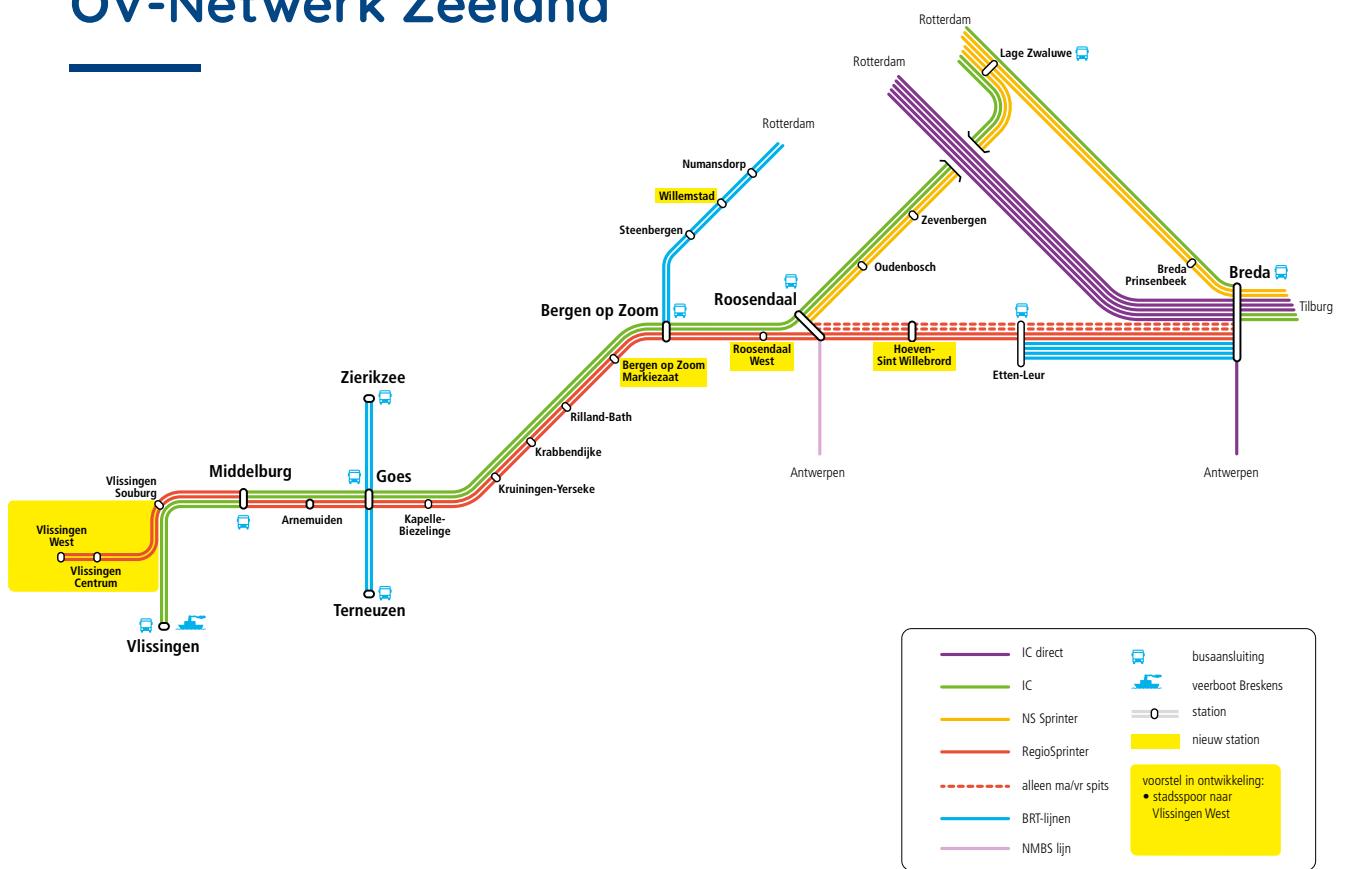
6030

EURO 6

RB

MAN
25-BKF-4

OV-Netwerk Zeeland



2.4 OV-netwerk Zeeland & West-Brabant

Het probleem met de trein in krimpregio Zeeland is onderbediening. Alleen in de spits én spitsrichting (de drukste richting) rijdt er één keer per uur een volwaardige Intercity Amsterdam – Den Haag HS – Rotterdam – Roosendaal – Vlissingen. Tussen Roosendaal en Vlissingen doet die spits-Intercity er 37 minuten over. Buiten de spits en buiten de spitsrichting verwordt de Intercity tot een stoptrein die boemelt van Roosendaal naar Vlissingen en stopt op alle negen tussengelegen stations. Dan doet hij over diezelfde afstand 53 minuten: ruim een kwartier langer.

Wij vinden dat reizigers naar en van Zeeland kortere reistijden verdienen. Zowel de provincie als het Rijk hebben baat bij een goed bereikbaar Zeeland. Ook op uitlopers van het spoornet, zoals de Zeeuwse lijn Roosendaal – Vlissingen, horen vier treinen per uur: twee Intercity's én twee regionale treinen. Het liefst geïntegreerd met het streekvervoer, zodat een samenhangend OV-netwerk ontstaat van regionale trein en bus. Daarom heeft de FMN het OV-netwerk Zeeland & West-Brabant ontwikkeld.

Wat zegt het Toekomstbeeld OV 2040 over Zeeland & Brabant

“Voor Zuid-Nederland zetten we in op het versnellen van de verbindingen vanuit Zeeland met de Randstad. De internationale bereikbaarheid wordt versterkt via knooppunten als Breda. Brabant kent een geografie met veel middelgrote kernen en economische concentraties zonder treinstation. Daarom is onderzoek nodig naar een samenhangende regionale mobiliteit (inclusief spoor), met een nadrukkelijke rol voor HOV-bus, fiets en hubs.”

Plannen OV20-30 voor OV-netwerk Zeeland & West-Brabant

Voordelen voor de reiziger: nieuwe stations, rechtstreekse verbindingen, hogere frequenties, kortere reistijden.

1. Randstad – Roosendaal – Vlissingen 15 minuten sneller
2. elk half uur nieuwe RegioSprinter Breda – Vlissingen
3. drie nieuwe stations
4. aanvullende BRT-verbindingen
5. op termijn: nieuw stadsspoor naar Vlissingen West
6. op termijn: twee nieuwe stations op stadsspoor

2.4.1 Randstad – Roosendaal – Vlissingen 15 minuten sneller

De nieuwe, snellere en volwaardige Intercity Randstad – Roosendaal – Vlissingen rijdt de hele dag (dus niet alleen meer in de spits en spitsrichting) elk half uur. Deze echte Intercity stopt alleen in Bergen op Zoom, Goes en Middelburg (**plaatsen die de komende jaren groeien**) en is daarmee een kwartier sneller dan de huidige Intercity die nu op alle stations stopt. Zo'n snelle Intercity is een waardevol alternatief voor de auto.



2.4.2 Elk half uur nieuwe RegioSprinter Breda – Vlissingen

De voorgestelde nieuwe RegioSprinter Breda – Vlissingen rijdt elk half uur: van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat. Een groot verschil met nu is dat de RegioSprinter al begint in Breda, omdat veel Zeeuwen zijn gericht op West-Brabant. Station Breda is uitgegroeid tot een internationaal knooppunt met snelle grensoverschrijdende treinverbindingen naar Antwerpen/Brussel, Rotterdam/Schiphol/Amsterdam en Tilburg/Eindhoven. De Intercity Zwolle – Roosendaal kan worden ingekort tot Zwolle – Breda. De kostenbesparing die we daarmee bereiken, kan worden aangewend voor de RegioSprinter Breda – Roosendaal – Vlissingen.

Om voldoende reizigers te trekken, moet het hele openbaar vervoer in West-Brabant, Zuid-Beve-

land en Walcheren worden versneld. Dat doen we door bussen te laten aantakken op de treinen. Buslijnen die nu nog parallel rijden aan het spoor (en dus in feite dubbel werk doen) kunnen dan worden ingekort of geoptimaliseerd. De exploitatie van de RegioSprinter kan efficiënter worden ingericht met bussen die reizigers aanvoeren (dus de RegioSprinter 'feederen'), materieel op maat (in plaats van te lange Intercity's die op elk station stoppen) en eenmansbediening (een machinist met vliegende controleploegen). Studie toont aan dat op het traject Breda – Roosendaal – Vlissingen twee Intercity's en twee RegioSprinters passen.

2.4.3 drie nieuwe stations op Zeeuwse Lijn

Tussen Breda en Roosendaal rijden nu geen Sprinters. Alleen de Intercity Zwolle – Nijmegen – Breda – Roosendaal maakt een stop in Etten-Leur. In West-Brabant is ruimte voor drie nieuwe stations: Hoeven-Sint Willebrord, Roosendaal West en Bergen op Zoom Markiezaat. Reizigers van of naar die plaatsen krijgen daardoor kortere reistijden naar de rest van Nederland. Meer stations geven de RegioSprinter meer 'vlees op de botten'.

Nieuw station: Hoeven-Sint Willebrord

De ideale plek voor dit station is waar de spoorlijn Breda – Roosendaal de Heistraat kruist, die Hoeven verbindt met Sint Willebrord (samen 16.000 inwoners). Aangezien de afstand naar op- en afrit 20 van autosnelweg A58 zo'n 500 meter is, ligt een P+R station voor de hand. Ook kunnen bussen naar Oudenbosch, Hoeven en Rucphen op dit knooppunt aantakken op de RegioSprinter.

Dordrecht - Breda?

Het Regeerakkoord kondigt aan dat ook de regionale treindiensten op de spoorlijn Dordrecht – Breda kunnen worden gedecentraliseerd. Wij raden dat af. Dordrecht – Breda is een relatief korte spoorlijn tussen twee middelgrote steden met relatief weinig bebouwing in het gebied ertussen. En veel reizigers willen juist verder reizen dan Dordrecht (richting Rotterdam) of Breda (richting Tilburg Universiteit). Dordrecht – Breda heeft te weinig potentie om uit te bouwen tot een regionaal OV-netwerk van trein en bus dat iets toevoegt aan de huidige situatie.

Nieuw station: Roosendaal West

In Roosendaal West zien wij kansen voor een nieuw station tussen de wijken Weihoek en Het Holle/Tolberg. Vooral ook omdat daar het nieuwe regionale Bravis Ziekenhuis wordt gebouwd.

Nieuw station: Bergen op Zoom Markiezaat

Nieuw station voor bewoners van de meer excentrisch gelegen wijken Bergse Plaat, Augustapolder, Langeweg en Nieuw Borgvliet.

2.4.4 Aanvullende BRT-verbindingen in Noord-Brabant en Zeeland

Zeeland

doorstroming Middelburg – Westkapelle – Domburg (zomer)

Zierikzee – Goes – Terneuzen

Noord-Brabant

Bergen op Zoom – Steenbergen – Numansdorp – Rotterdam

Best – Eindhoven Airport – Eindhoven Woensel

Breda – Oosterhout – Raamsdonksveer – Gorinchem – Utrecht

Etten-Leur – Breda – Oosterhout – Geertruidenberg – Made

Gemert – Nuenen – Eindhoven

's-Hertogenbosch – Uden

Maarheeze – Eersel – Veldhoven – Best

Made – Breda – Zundert

Oosterhout – Dongen – Tilburg

Oss – Uden – Veghel – Eindhoven

Reusel – Eindhoven

Tilburg – Efteling – Waalwijk – 's-Hertogenbosch

Valkenswaard – Eindhoven

2.4.5 Nieuw stadsspoor naar Vlissingen West

Station Vlissingen ligt decentraal ten opzichte van het centrum van Vlissingen. Voor de lange afstand is dat (vanwege het P+R terrein en de aansluiting op het provinciale voet- en fietsveer naar Breskens in Zeeuws-Vlaanderen) nog wel aanvaardbaar, maar voor regionaal verkeer binnen en tussen de steden Vlissingen (45.000 inwoners) en Middelburg (48.000) is dit geen alternatief.

Daarom bepleit de FMN een simpele aftakking van spoorlijn Roosendaal – Middelburg naar Vlissingen West, parallel aan de N288. De aftakking kan enkelsporig worden uitgevoerd voor gebruik met lage snelheid; dat houdt de aanlegkosten laag. Door aanleg van dit nieuwe stadsspoor kan de De RegioSprinter uit Breda eindigen in Vlissingen West terwijl de Intercity uit de Randstad net als nu eindigt op station Vlissingen (Haven).

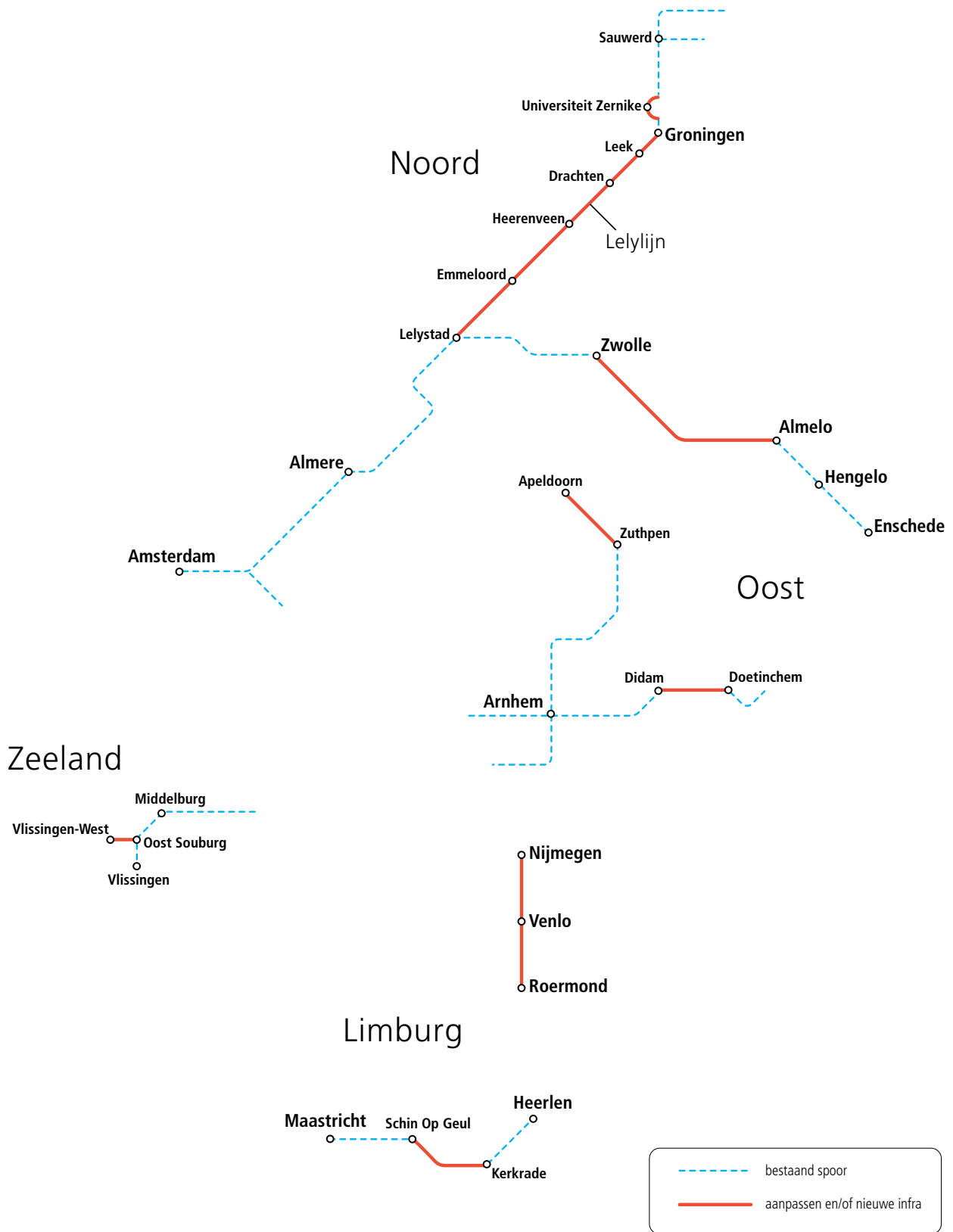
Een complicatie is de oversteek van het Kanaal door Walcheren. Dit is ook de plaats waar de A58 Vlissingen binnenkomt: met een gelijkvloerse overweg en een beweegbare brug. Er bestaan plannen om overweg en brug te vervangen door een tunnel. Het ligt dan voor de hand de tunnel geschikt te maken voor de regionale trein (of de oude brug te bestemmen voor het stadsspoor).

2.4.6 Twee nieuwe stations: Vlissingen Centrum en Vlissingen West

De nieuwe tak kan twee eenvoudige stations krijgen: Vlissingen Centrum (op loop- en fietsafstand van de historische stad) en Vlissingen West (ook op loop- en fietsafstand van het strand). Er ontstaat dan een stedelijke railverbinding binnen Middelburg en Vlissingen. De RegioSprinter uit Breda stopt daar dan elk half uur op de stations Middelburg, Vlissingen Souburg, Vlissingen Centrum en Vlissingen West. Integratie van regionale trein met bus biedt in zowel Vlissingen/Middelburg als Bergen op Zoom/Roosendaal besparingen op de exploitatie. Met deze opbrengst kan de halfuurdienst van de RegioSprinters deels worden bekostigd.



Nieuwe infra voor OV-Netwerken



2.5 Benodigde infrastructuur voor vier regionale OV-netwerken

Alles bij elkaar bedragen de gevraagde investeringen in regionale railinfrastructuur 100 miljoen euro voor de korte termijn tot 1,5 miljard euro voor de langere termijn. Wij doen daarvoor een beroep op het nieuwe nationale investeringsfonds.

2.5.1 Korte termijn (komende 5 jaar)

OV-netwerk Noord	€
vijf nieuwe stations (exclusief Groningen Zernike)	35 mln
OV-netwerk Oost	
nieuw station Bathmen	10 mln
versnelling Apeldoorn – Zutphen – Achterhoek	17 mln
OV-netwerk Limburg	
ERTMS & elektrificatie Kerkrade West	10 mln
OV-netwerk Zeeland & West-Brabant	
Breda – Vlissingen: drie nieuwe stations	30 mln
Bus Rapid Transit in Randstad & regio	
vlottere doorstroming, doelgroepstroken en busbanen	P.M.

2.5.2 Middellange termijn (komende 5 tot 10 jaar)

OV-netwerk Noord	
omleiding spoorlijn met nieuw station Groningen Zernike (te combineren met ombouw Westelijke ringweg)	300 mln

OV-netwerk Oost

dubbel spoor Didam – Doetinchem, fly-over Velperbroek (voor nieuwe RegioExpres Arnhem – Achterhoek)	180 mln
meer dubbelspoor Zwolle – Wierden (voor snellere Intercity Amsterdam – Zwolle – Enschede)	500 mln

OV-netwerk Limburg

heropening Miljoenenlijn en drie stations	70 mln
meer dubbelspoor Nijmegen – Roermond (voor nieuwe MaasExpres Nijmegen – Maastricht)	300 mln

OV-netwerk Zeeland & West-Brabant

stadsspoor Vlissingen met twee nieuwe stations	50 mln
--	--------

2.5.3 Lange termijn (10 tot 20 jaar)

nationale railinfrastructuur

bouw Lelijlijn met drie nieuwe stations (genoemde kosten zijn ramingen)	4.000 mln
--	-----------



3. Bus Rapid Transit verdient snel verdere invoering

3.1 Wat is BRT

BRT is kort gezegd een snelle bus met de kwaliteit van rail. Of iets uitgebreider: BRT combineert de capaciteit en snelheid van een raillijn (lightrail, metro, regionale trein) met de eenvoud, flexibiliteit en lage kosten van een bussysteem. In Nederland gebruikten we tot nu toe de afkorting HOV (hoogwaardig openbaar vervoer) voor bussen met hogere kwaliteit. In Europa is de term BHLS: Buses with a High Level of Service. Buiten Europa is Bus Rapid Transit (BRT) in zwang, afkomstig uit landen als Brazilië en Colombia. Die landen kiezen voor BRT om acute mobiliteitsproblemen snel op te lossen: BRT biedt voor minder geld bijna net zoveel capaciteit als een raillijn en is flexibeler: je kunt beginpunten, haltes, eindpunten en routes aanpassen.

Q-link 2020



Inmiddels spreekt de Nederlandse OV-sector ook over de invoering van BRT, voor zowel stedelijk (in stedelijke gebieden) als interregionaal (tussen steden) openbaar vervoer. Voorbeelden van stedelijke BRT-formules zijn allGo (Almere) en Q-link (Groningen). Kenmerken zijn onder meer de hoge frequentie en een overzichtelijk lijnennet: je kunt het netwerk vaak in een soort metroplattegrond vatten, net als in Londen en Parijs. Voorbeelden van interregionale BRT-formules zijn Brabantliner (naar Utrecht), Bravodirect (Brabant), Qliner (Lelystad – Groningen), R-net (Randstad), SnelBuzz (Drechtsteden) en Zuidtangent (Haarlem – Schiphol – Amsterdam Bijlmer). De praktijk leert dat hoogwaardige buslijnen harder groeien dan gewone streeklijnen. Met een opwaardering van comfort en snelheid neemt de vraag naar Bus Rapid Transit verder toe.

Problemen voor OV

Problemen waar het openbaar vervoer, inclusief Bus Rapid Transit, nu tegenaan loopt:

- ▶ langere files op autosnelwegen
- ▶ vastlopend verkeer aan stadsranden en op invalswegen
- ▶ last van meer verkeer en verkeersremmende maatregelen (in 2020 tot naar schatting 50 procent langere reistijd dan in 1960)
- ▶ minder sterk alternatief voor auto op perifere of tangentiële (niet centrumgerichte) verplaatsingen
- ▶ komende decennium weinig geld voor snelle aanleg van lightrailverbindingen en metrolijnen.

Ook in de Franse stad Nantes zijn rijstroken vrijgemaakt voor de bus.



Oplossing: asfalt efficiënter benutten

Er gaan steeds meer stemmen op om asfalt waarover we al beschikken efficiënter te gaan benutten. Bijvoorbeeld door meer ruimte te maken voor collectief vervoer (samen reizen), zoals met bussen en taxibusjes. Dat kan door bussen bij files tijdelijk over de vluchtstrook te laten rijden, als dat maar niet ten koste gaat van de verkeersveiligheid. Een betere oplossing is een strook asfalt aan te wijzen of te leggen als doelgroepenstrook of doorstroomstrook voor bussen en eventueel ander collectief vervoer. Een structurele oplossing is eigen infrastructuur: een vrije busbaan langs de snelweg. Het idee: geen nieuwe ruimte voor autosolisten (want nieuwe infra trekt nieuw verkeer aan), maar ruim baan voor collectief vervoer. Zonder vrij asfalt geen succesvol BRT.

Voorwaarden voor succesvol BRT

- ▶ zo direct mogelijk van herkomstgebieden naar bestemmingen (geen extra lussen of omwegen)
- ▶ vlotte doorstroming: gebruik van vluchtstrook, doelgroepenstrook of liefst eigen busbaan
- ▶ hoge gemiddelde snelheid: minimaal 80 en liefst 100 km/u op snelweg (net zo snel als auto)
- ▶ hoge betrouwbaarheid: absolute voorrang op overig verkeer (bij kruisingen, op- en afritten)
- ▶ hoog comfort (rijstijl chauffeur, veercomfort bus, geen verkeersdrempels, zitcomfort stoel)
- ▶ goede verknoping op hoogwaardige haltes en hubs (knooppunten) met ander OV en (deel)fiets
- ▶ mooie uitstraling (design) van bussen, haltes en hubs + actuele reisinformatie (ook over last mile).

Reizigerswensen BRT

reizigerswens

korte reistijd

hoge frequentie

rijcomfort

gegarandeerde zitplaats

kunnen werken gratis wifi,

geen scholieren in de bus

uitwerking

tot 100 km/u op snelweg (geen 30 km-zones, geen files, geen omwegen)

vanaf elke minuut in de spits

geen mini-rotondes, geen verkeersdrempels, goede rijstijl, prima stoelen

kunnen reserveren

(opklap)tafeltje

scholierenabonnementen niet geldig

BRT in Toekomstbeeld

Al met al verdient BRT ook een plaats in het Toekomstbeeld OV 2040, omdat comfortabele, frequente en snelle bussen die grotendeels over de snelweg rijden op korte termijn veel reizigers over de streep kunnen trekken en collectief vervoer per bus minder kostbare capaciteit vergt dan indi-



Zo kan Bus Rapid Transit er uiteindelijk uit gaan zien: als smartbus. (bron: STORM)



vidueel vervoer per auto. Ook is BRT goedkoper en sneller te realiseren dan nieuwe lightrailverbindingen, metrolijnen of spoorverdubbelingen. In opdracht van het ministerie van IenW onderzoekt een werkgroep de introductie van BRT. De rapportage volgt vóór de zomer. En het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) voert een studie uit naar de potentie en groeikracht van BRT. De FMN roept er dan ook toe op dat deze initiatieven – in overleg met Rijkswaterstaat (als beheerder van snelwegen), OV-autoriteiten en regionale vervoerders – uitmonden in een nationale ‘BRT-agenda’ of ‘Programma Hoogfrequente Bus’.

Aandachtspunten bij BRT

- ▶ **exploitatiekosten:** in de spits kan BRT in principe kostendekkend zijn, maar uitsluitend bij vlotte doorstroming over een doelgroepenstrook of busbaan
- ▶ **opdrachtgevers:** aangezien BRT-lijnen vaak de grenzen van een concessie overschrijden, zullen OV-autoriteiten en IenW afspraken moeten maken
- ▶ **zero emissie:** (elektrische) bussen met nul uitstoot rijden nu 80 km/u; over een paar jaar zijn er ook ZE-bussen die 100 km/u halen.

3.2 Gewenste BRT-lijnen

BRT-lijnen kunnen op twee manieren ontstaan:

- 1 bestaande (streek)lijnen opwaarderen
- 2 nieuwe BRT-lijnen invoeren.

3.2.1 Bestaande (streek)lijnen opwaarderen

Goed bezette buslijnen die de gewenste kwaliteit nog niet halen en daardoor nog potentie laten liggen, kunnen we opwaarderen door:

- ▶ lijnen te strekken: kortere route, kortere reistijd, meer reizigers
- ▶ knelpunten op te lossen: eigen op- of afrit, bus over vluchtstrook, doelgroepenstrook, busbaan
- ▶ haltes te schrappen: kortere reistijd
- ▶ haltes ‘boven’ op snelweg te leggen (in plaats van ‘beneden’ bij af- en oprit): kortere reistijd
- ▶ meer comfort te bieden: betere vering, betere rijstijl, betere stoelen, geen drempels, gratis wifi



Artist impression BRT-hub langs snelweg. (bron: Lex Boersma, www.snelwegbus.com)

3.2.2 Nieuwe BRT-lijnen invoeren

Aanvullend op spoorwegnet: ontbrekende schakels, ontsluiting nieuwbouwwijken, plaatsen zonder station, tangentiële (niet centrumgerichte) verbindingen:

- ▶ direct van herkomst- naar bestemmingsgebieden: niet altijd via centrum of station
- ▶ er kan ook sprake zijn van BRT-bundels op de snelweg: verschillende lijnen met verschillende begin- en eindpunten over één hoofdweg (bijvoorbeeld A27 tussen regio Breda en regio Utrecht)
- ▶ voorwaarden: comfortabel, frequent & snel vervoer (vooral met vlotte doorstroming).

Kansrijke BRT-verbindingen

Fryslân

Bolsward - Leeuwarden
Leeuwarden - Alkmaar
Leeuwarden - Drachten

Gelderland

Amersfoort - Veenendaal - Kesteren
Arnhem - Apeldoorn - Zwolle
Ede-Wageningen - Wageningen - Arnhem
Lelystad - Harderwijk - Nijkerk - Barneveld - Apeldoorn
Lent - Waalbrug - Nijmegen
Varsseveld - Groenlo - Enschede
Winterswijk - Groenlo - Enschede

Groningen

Emmen - Gieten - Groningen
Groningen Kardinge - Hoofdstation
Groningen Westershaven - Hoofdstation/Zuiderdiep
De Punt P+R Haren - Groningen (vluchtstrook A28 overvol)

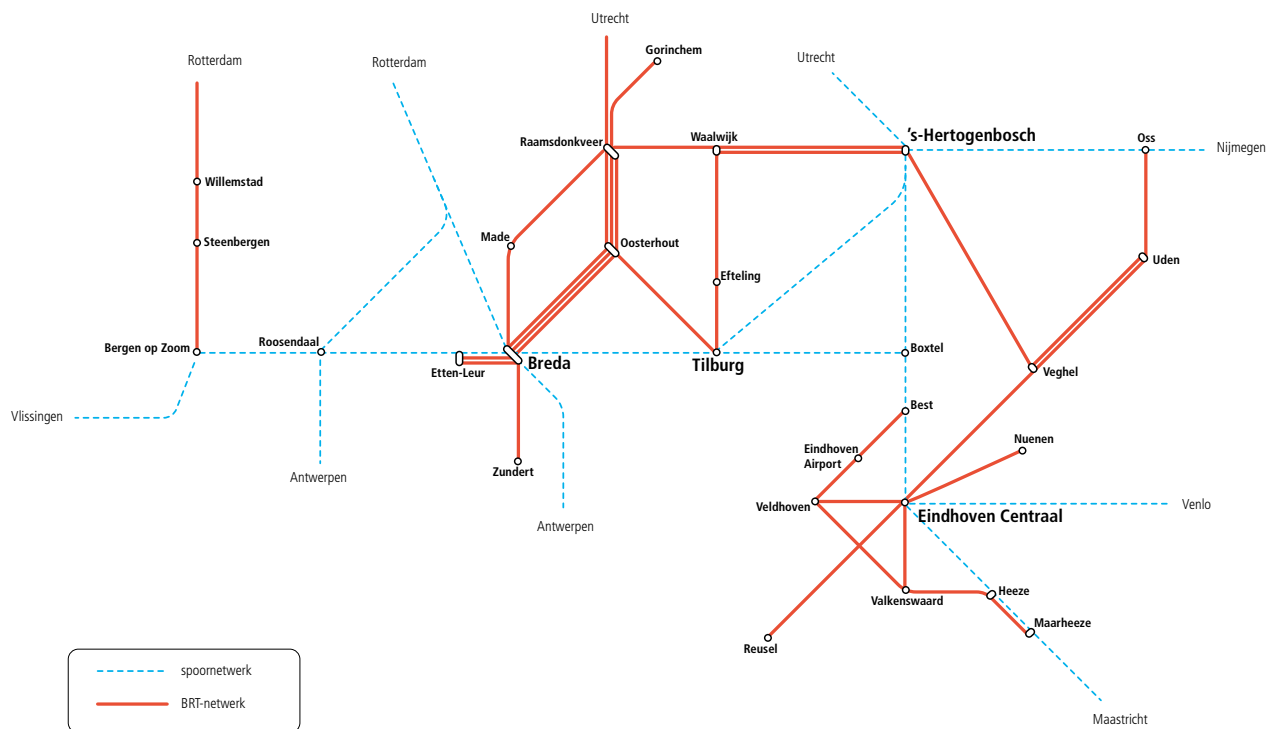
Limburg

Maastricht - Gulpen - Aken
Nijmegen - Gennep - Venlo
Sittard - Steijn - Elsloo - Beek - Geleen - Sittard (ringlijn)
stedelijk net Parkstad: Brunssum - Heerlen - Kerkrade en Hoensbroek - Heerlen - Kerkrade

Noord-Brabant

Bergen op Zoom - Steenbergen - Numansdorp - Rotterdam
Best - Eindhoven Airport - Eindhoven Woensel
Breda - Oosterhout - Raamsdonksveer - Gorinchem/Utrecht
Etten-Leur - Breda - Oosterhout - Geertruidenberg - Made
Gemert - Nuenen - Eindhoven
's-Hertogenbosch - Uden
Maarheeze - Eersel - Veldhoven - Best
Made - Breda - Zundert
Oosterhout - Dongen - Tilburg
Oss - Uden - Veghel - Eindhoven
Reusel - Eindhoven
Tilburg - Efteling - Waalwijk - 's-Hertogenbosch
Valkenswaard - Eindhoven

BRT-Netwerk Brabant



Noord-Holland & Flevoland

- Almere - Amsterdam (IJmeerverbinding)
- Almere - Hilversum - Utrecht Science Park
- Haarlem - Amstelveen - Utrecht
- Haarlem - Amsterdam Zuidoost
- Haarlem - Beverwijk - IJmuiden
- Haarlem - Schiphol
- Heerhugowaard - Alkmaar
- Hoofddorp - Amsterdam
- Hoorn - Edam - Amsterdam
- Medemblik - Hoorn
- Purmerend - Amsterdam

Overijssel & Flevoland

Enschede - Denekamp
Hengelo - Haaksbergen
Kampen - Emmeloord - Urk
Raalte - Deventer
Zwolle - Dedemsvaart

Utrecht

Amersfoort - Zeist - Science Park - Hoograven - Westraven P+R
busbanen in Utrecht
Nieuwegein - Utrecht - Bilthoven
Vleuten - De Meern - Utrecht - Science Park
Wijk bij Duurstede - Bunnik - Utrecht

Zeeland

doorstroming Middelberg - Westkapelle - Domburg (zomer)
Zierikzee - Goes - Terneuzen

Zuid-Holland

Drechtsteden - Rotterdam (A15 en A16 Edisonweg)
Gorinchem - Utrecht
Numansdorp - Rotterdam Vaanplein
Kralingse Zoom - Hoekse Waard
Kralingse Zoom - Lansingerland (na doortrekking A16 van Terbregseplein naar A13)
Leiden - Leiderdorp
Leiden - Lisse - Haarlem
Leiden - Katwijk
Leiden - Noordwijk
Ridderkerk - IJsselmonde - Rotterdam
Rotterdam - Schoonhoven - Utrecht
Rotterdam - Zoetermeer - Leiden

Bron: inventarisaties Arriva, EBS, Keolis, Qbuzz en Transdev (Brengh, Connexion en Hermes).

4. Samenvatting OV20-30 in één schema



vervoerlaag + probleem/ uitdaging	oplossingen	plan OV20-30
<p>internationaal: internationale trein</p> <ul style="list-style-type: none"> - probleem: te lange reistijd en/of te veel overstappen van Eindhoven naar Aken en Düsseldorf, van Groningen naar Bremen en van Maastricht naar Luik 	<p>directe treinen naar Aken, Bremen, Düsseldorf, Luik</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ nieuwe Intercity (of RE) Eindhoven – Aken ▶ nieuwe RegioExpres Groningen – Bremen ▶ directe RegioExpres 13 Eindhoven – Venlo – Düsseldorf – Hamm (15 minuten sneller) ▶ Drielandentrein Aken – Maastricht – Luik
<p>nationaal: Intercity</p> <ul style="list-style-type: none"> - uitdaging: Randstad – landsdelen sneller - probleem: snelheid Randstad – Groningen - probleem: op uitlopers net (Roosendaal – Vlissingen en Zwolle – Leeuwarden/ Groningen) niet elk half uur een snelle, volwaardige Intercity 	<p>versnelling Intercity en/of RegioSprinter, invoering RegioExpres (sneltrain)</p> <p>aanleg Lelystad (Amsterdam – Lelystad – Groningen)</p> <p>ook op uitlopers 2 Intercity's en 2 RegioSprinters/u</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Amsterdam – Twente 20 minuten sneller ▶ Amsterdam – Achterhoek 30 minuten sneller ▶ Utrecht – Achterhoek <15 minuten sneller ▶ Randstad – Maastricht 15 minuten sneller ▶ Randstad – Vlissingen 15 minuten sneller ▶ Randstad – Groningen 35 minuten sneller ▶ ook RegioSprinter Lelystad – Emmeloord – Heerenveen – Drachten – Leek – Groningen ▶ nieuwe RegioSprinter Breda – Roosendaal – Vlissingen (2/u, naast Intercity Rsd – Vs 2/u) ▶ RegioSprinters Zwolle – Groningen, Meppel – Groningen, Zwolle – Leeuwarden (2/u, naast Intercity 2/u)
<p>regionaal, rail: (Regio)Sprinter</p> <ul style="list-style-type: none"> - probleem: regionale trein in Hoofdrailnet nu ondergeschikt aan nationale Intercity: die gaat vaak voor, terwijl regionale markt (afstanden tot 40 kilometer) harder groeit - probleem: te veel stations, te lange reistijd - excentrische stations (Groningen Noord, Vlissingen) - probleem: te weinig samenhang tussen Sprinter en regionale bus - probleem: uitstoot dieseltreinen 	<p>Sprinters decentraliseren naar provincies</p> <p>Zwolle – Groningen/ Leeuwarden → Groningen/ Fryslân</p> <p>Apeldoorn – Enschede → Overijssel/ Gelderland</p> <p>Breda – Vlissingen → Brabant/ Zeeland</p> <p>RegioExpres (sneltrain) naast RegioSprinter korte omleiding of aftakking van spoorlijn</p> <p>samenhangende OV-netwerken regionale trein + bus</p> <p>diesel in Noord en Oost uitfaseren</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ nieuwe stations: 16 (regio) à 19 (met Lelystad) ▶ hogere frequentie: elk half uur RegioSprinter ▶ betere aansluitingen: met bus op knopen ▶ kortere reistijden: directe verbindingen, toevoeging RegioExpres (sneltrain) ▶ één regionaal tarief: geen dubbel instaptarief ▶ omleiding Groningen – Zernike – Sauwerd ▶ nieuw stadsspoor Vlissingen Centrum en West ▶ lagere exploitatielasten: aantakken/inkorten/ strekken buslijnen ▶ Green Deal regionaal spoor
<p>regionaal, bus: Bus Rapid Transit/HOV</p> <ul style="list-style-type: none"> - uitdaging: uitrol Toekomstbeeld OV 2040 - uitdaging: grotere rol (zero emissie-)bus voor terugdringing CO₂, fijnstof en stikstof 	<p>meer comfortabele, frequente en snelle BRT-lijnen</p> <p>alle bussen zero emissie in 2030</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ BRT-agenda of Programma Hoogfrequente Bus met IenW/RWS, DO's en vervoerders ▶ inframaatregelen voor vlottere doorstroming ▶ ontwikkeling zero-emissiebus voor 100 km/u ▶ betere hubs/knooppunten met (deel)fietsen
<p>lokaal: openbaar vervoer op platteland</p> <ul style="list-style-type: none"> - probleem: te weinig vervoervraag bus - uitdaging: andere vervoeroplossingen met hogere kostendekking 	<p>alternatief OV of lokaal maatwerk</p> <p>alternatief OV (buurtbus, flexvervoer, Regiotaxi, Vlinder) of lokaal maatwerk (ANWB AutoMaatje, Dorpsauto, Naaberbus)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ alternatieven bundelen & ontsluiten met formules, hubs, netwerken, reisinfo, tarieven ▶ lagere eisen (avond, weekend, platteland) ▶ soms terugtrekking OV dunbevolkt gebied

Bijlagen

Bijlage A: Samenhangend OV in Zwitserland

In Zwitserland reist elk inwoner gemiddeld ongeveer 2.500 kilometer per jaar met de trein. Daarmee staat het Alpenland bovenaan de Europese lijst van treingebruik per inwoner. Ter vergelijking: Nederland staat op plaats 7 met ongeveer 1.000 treinkilometer per inwoner. Ook groeit het treingebruik in Zwitserland het snelst van Europa. Hoe doen de Zwitsers dat? Een van hun geheimen – naast het aanleggen van railinfrastructuur voor kortere reistijden – is integratie van het openbaar vervoer: trein, S-Bahn, tram en bus.

Doelen

- ketens van vervoer verzorgd door verschillende vervoerbedrijven
- grote en snelle vervoermiddelen voor de belangrijkste vervoerstromen
- kleine en fijnmazige vervoerwijzen voor first and last mile (voor- en natransport)
- efficiënter openbaar vervoer (minder geld voor exploitatie).

Principes

- één integraal tariefstelsel (voor regionale trein, tram, bus en boot)
- één uniform kaartassortiment (geaccepteerd door alle vervoerders)
- afgestemde dienstregelingen (zowel van verschillende vervoerders als van vervoerwijzen)
- logische & consequente reisinformatie (zoals busaansluitingen op schermen in treinen)
- dynamische omgang met aansluitingen om overstappen te garanderen. (bron: Molinari Rail)



Bijlage B: Second opinion Molinari Rail: Expertise Joint Use Hoofdnet

Expertise

Joint Use of Prorail's Hoofdnet by different Operators (TOCs)

1 Commission, Background and Approach

On 10.02.2020 Frank van Setten asked MOLINARI on behalf of Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN) to evaluate the practicability of the joint use of the Netherlands' rail infrastructure provider's (Prorail) main line network (Hoofdnet) by different Train Operation Companies (TOCs) considering the experiences made in similar national rail networks like the Swiss and German networks.

FMN in 2011 has elaborated a proposal "Het Nieuwe Spoorplan" which foresees the operational separation of the Sprinter services from the Intercity services assigning the Sprinter services of five subnetworks to new TOCs leaving the IC services at Nederlandse Spoorwegen (NS). Scope of these assignments is to get faster and better rail services for less costs maintaining the public transport integration and its tariff system as it is.

FMN considers the expiration of the NS concession in 2025 as a good opportunity to reorganise the rail passenger transport pointing to faster Intercity services with less stops and more frequent Sprinter services closer to the people.

FMN and MOLINARI agreed an expertise on the following matters:

- Description of rail service tendering in Lower Saxony and Bavaria
- Reports about operational stability of in Lower Saxony and Bavaria
- Description of operation in the highly congested Hamburg Hbf
- Description of Swiss Canton's influence on local rail transport in their area
- Short review of the experiences made in Limburg
- Analysis of transferability of the German experiences to the Dutch Hoofdnet
- Preliminary recension of FMN's proposals regarding Sprinter service reassignment

In this first stage MOLINARI sketches a preliminary exam of the above outlined topics. In a second phase some of these topics may be treated more in depth.

2 Rail service tendering in Germany

Generally all public local rail transport (SPNV) in Germany must be tendered, the particularities of the implementation are delegated to the Regions (Länder). None of the German Länder opted for a single region-wide batch, but for smaller line batches. The tenders of the line batches are scheduled in a long term agenda, so that the SPNV service is carried out side by side by old DB Regio region-wide contracts (diminishing) and new tendered line contracts (increasing), DB Regio is participating and won some line tenders. The competences of the regional tendering authorities differ from Region to Region, two examples may highlight the situation.

Common for all Länder is that their agencies plan the SPNV, check the feasibility with the infrastructure provider DB Netz and make a binding reservation of the train slots, which enters in the tender specification. The train slot charges do not take part of the tender offers, they are reimbursed directly from the agencies to DB Netz. The agencies monitor the performance during the whole contract period, in particular delays, cancellations, lost interchanges and customer satisfaction.

2.1 Bavaria

The regional government of Bavaria delegated all SPNV competences to the own agency BEG. The agency is responsible for service tendering and subsidisation as well as for the region-wide rail tariff. The suburban S-Bahn of Munich and Nuremberg take part of BEG's competence, but not the municipal U-Bahn of these cities. In the tender processes BEG ask the bidders to present offers including sufficient rolling stock, outlining only the performance of the vehicles. In many cases used vehicles have been accepted.

2.2 Lower Saxony

The competences of Lower Saxony's agency LNVG are more complex. It has shared competences with sub-regional agencies in case of territorially limited SPNV (like Hannover S-Bahn) or with adjacent Länder, especially Hamburg and Bremen. In any case the leading agency is that with the most train-km in its territory. Tendering is made jointly with the other agencies, the performance of the tendered services is prevalently monitored by LNVG.

LNVG leases to the bidders Land owned rolling stock, namely for the tender batches of LNVG's exclusive competence. Those tender batches of joint competence or those assigned to DB Regio don't use vehicles of LNVG's rolling stock pool, some of them had a co-financing from the Land.

3 Operation in Germany and Switzerland

Both public rail transport agencies, Lower Saxony's LNVG and Bavarian's BEG, developed similar quality monitoring systems. Each batch is performance monitored for easily ascertainable topics like punctuality and cancellations or connection assurance and topics which need opinion surveys like cleanliness, passenger information or staff skills. For the scope of this expertise, MOLINARI focusses on the punctuality and cancellation performance of the TOCs.

3.1 Bavaria

BEG publishes since 2011 a yearly quality documentation, which includes a quality ranking of the 28 SPNV batches. In 2017 the punctuality decreased from 93.3 percent to 92.8 percent due to diverse problems on several parts of the network. The report names in particular:

- Set-up problems of the Munich – Hof / Prague joint region-express (RE) trains (Netinera) which involved the solid operation of the stop (RB) trains (also Netinera) in the north-eastern network
- Rolling stock problems of the Munich – Lenggries / Tegernsee / Bayrischzell joint DMU trains (Transdev)
- Singular major disruptions on the Munich S-Bahn trunk line (DB Regio)
- Several infrastructure failures on the Munich S-Bahn network (DB Netz)
- Numerous infrastructure works all over the whole network (DB Netz)
- Lower punctuality of the intercity services, which thwarted the local services (DB Fernverkehr)

Regarding punctuality and cancellation figures of the 28 batches, the three big batches of the incumbent DB Regio performed in a similar way like the 25 batches of the other TOCs, in particular:

- The region-wide contract had a punctuality slightly below average, but decidedly less cancellations
- The Munich and the Nuremberg S-Bahn had both a punctuality above average, but a lot of cancellations, a third of them not compensated by bus services

The report resumes that less than half of the delay minutes were due to the TOCs themselves, train operation 29.6 % and rolling stock 18.6 %. On the other hand a lot of delay-min was caused by infrastructure failures (19.1 %) and infrastructure works (12.4 %). The train cancellations (measured in train-km) were due mainly for infrastructure works (67.3 %) and infrastructure failures (6.9 %).

3.2 Lower Saxony

LNVG is reorganising their quality data publication, the latest available data were published in LNVG Info 26 from November 2016. Differently from BEG, which monitors delays only above 6 minutes, LNVG distinguishes between above 3 minutes, 5 minutes, 15 minutes and 60 minutes (which is considered like cancellation). The overall punctuality up to 3 minutes delay was about 85 % and up to 5 minutes 92 %, substantially in line with the Bavarian values.

LNVG attributed only 16 % of delay causes to the responsibility of the TOCs but 55 % to the so called secondary causes, namely network operation or dangerous events, and 11 % to level crossing failures. LNVG stated that, looking on the punctuality values, they were much lower on the mixed traffic main lines than on the rural lines of exclusive use of the SPNV. It must be recalled that two of the batches reach the extremely overloaded Hamburg Hbf, the real bottleneck of the German rail network.

The latest cancellation data were published by the regional government as response to a parliamentary enquiry from December 2019. The three annexes report planned cancellations, unplanned cancellations and reasons of the unplanned cancellations. 97 % of the planned cancellations were due to infrastructure works. Regarding the unplanned cancellations, the infrastructure failures caused only 8.8 %. The cancellations due to the TOCs responsibility amounted nearly two thirds, precisely 22.2 % due to rolling stock failures and 42.4 % due to lack of drivers (the latter nation-wide problem is too recent for the older BEG statistics). Looking at the causes, the 4 DB Regio batches had the same behaviour like the 12 batches of the other TOCs.

3.3 Hamburg Hbf

Hamburg Hbf is positioned in the national rail network in a similar situation like Amsterdam CS. The sole western approach line has much less traffic compared to the south-eastern approach lines, which build three backbones of the national rail network.

Hamburg Hbf is the busiest railway station in Germany, 560'000 passengers per day share 12 platform tracks (and 2 through passing tracks without platform). These 46'000 passengers per platform and day on average are far beyond any terminal station's possibilities, which may reach at least half of that numbers. Some platform tracks are enabled to receive two trains, either one from each approach side or two from one side locking one of them. The platform tracks have no scissors crossovers in the midst.



Hamburg Hbf with 2 trains of different service contracts on platform 6

Amsterdam CS offers with scissors crossovers in the middle of the platforms much more possibilities to get to each of the half platforms from both approach sides. The number of platform tracks is very similar to Hamburg Hbf, 11 platform tracks (and 4 through passing tracks equipped with the scissor crossovers to the adjacent platform tracks). But Amsterdam CS has only a little more than one third of Hamburg Hbf passengers traffic, 192'000 passengers per day.

Hamburg Hbf is regularly served not only by DB Fernverkehr and DB Regio, but also by Flixtrain on the long distance as well as Metronom and Nordbahn on the regional service. Metronom offers RE and stoptrain services on both mainlines to Bremen and Hannover, Nordbahn offers RB services on the west coast main line's electrified part. The delay figures of these private TOCs did not differ from those of DB (see previous section).

3.4 Switzerland

Where is Schagen? Passengers in Limburg may not imagine precisely which route the Schagen labelled train will take. Another example: between Groningen and Randstad several routings and stopping patters are in use.

Similar communication uncertainties induced SBB to introduce a numbering system for the Swiss IC and IR services. For example, IC 1 and IC 5 have the same origin Geneva and destination St. Gallen, but IC 1 runs via Bern and IC 5 via Biel as well as IC 5 serves 4 intermediate stops more than IC 1 east of Zurich. With the numbering system take the IC is easy just like to take a tram.

Fahrt	Ab	Nach	Gleis/Kante/ Haltestelle
IC 5 1524	13:54	Lausanne Winterthur 13:54 - Zürich Flughafen 14:06 - Zürich Oerlikon 14:13 - Zürich HB 14:21 - Olten 15:00 - Solothurn 15:24 - Biel/Bienne 15:43 - Neuchâtel 16:01 - Yverdon-les-Bains 16:20 - Lausanne 16:45	3
IC 1 717	13:59	St. Gallen Winterthur 13:59 - St. Gallen 14:35	5
IR 75 2121	14:01	Konstanz Winterthur 14:01 - Frauenfeld 14:11 - Weinfelden 14:23 - Kreuzlingen 14:43 - Konstanz 14:50	6
IR 75 2122	14:01	Luzern Winterthur 14:01 - Zürich Flughafen 14:13 - Zürich HB 14:25 - Thalwil 14:44 - Baar 14:57 - Zug 15:01 - Rotkreuz 15:10 - Luzern 15:25	4
IC 1 722	14:03	Genève-Aéroport Winterthur 14:03 - Zürich Flughafen 14:16 - Zürich HB 14:27 - Bern 15:28 - Fribourg/Freiburg 15:55 - Lausanne 16:40 - Genève 17:18 - Genève-Aéroport 17:27	3
IC 5 1521	14:08	St. Gallen Winterthur 14:08 - Wil SG 14:25 - Uzwil 14:33 - Flawil 14:39 - Gossau SG 14:44 - St. Gallen 14:52	5
IR 13 3270	14:24	Zürich HB Winterthur 14:24 - Zürich Flughafen 14:36 - Zürich Oerlikon 14:43 - Zürich HB 14:51	3
IC 8 819	14:31	Romanshorn Winterthur 14:31 - Frauenfeld 14:41 - Weinfelden 14:53 - Amriswil 15:05 - Romanshorn 15:12	6
IC 8 822	14:31	Brig Winterthur 14:31 - Zürich Flughafen 14:44 - Zürich HB 14:55 - Bern 15:58 - Thun 16:24 - Spiez 16:34 - Visp 17:02 - Brig 17:11	4
IR 13 3271	14:38	Chur Winterthur 14:38 - Wil SG 14:55 - Uzwil 15:03 - Flawil 15:09 - St. Gallen 15:22 - Rorschach 15:39 - St. Margrethen 15:47 - Sargans 16:25 - Landquart 16:36 - Chur 16:48	5

Departures from Winterthur (only IC and IR, each with line and train number)

The Cantons in Switzerland order the local transport offer on rail and road e determine offer quality, timetable and financial framework by the compensation to pay for this offer. Unlike the German procedure, the train slots are reserved and ordered after service assignment.

4 Operation in the Netherlands

MOLINARI made on 17.-18.02.2020 an on-site inspection of Arriva's train service in Limburg which included also a visit of Prorail's control centre in Maastricht. During these two days MOLINARI used many NS and Arriva trains and got an impression of the rail operation on secondary and main lines in the Netherlands.

It may be recalled that the competences for the passenger rail services in the Netherland are divided between the Government for the main lines and the Provinces for the secondary lines. The Ministry of Transport assigns concessions for the whole rail service on the Hoofdnet (both IC and Sprinter), without any subsidy. The Provinces instead may tender any rail service of their territorial competence subsidizing them, but out of the Hoofdnet. It is worth to note that train slot charges in the Netherlands are very low.

4.1 Limburg

In the last two decades tendering was made for train service on several secondary lines, these procedures were carried out by the Provinces on secondary lines, sometimes reopening closed lines. The tenders were all awarded to other TOCs but NS. In 2016 for the first time a rail service on parts of

the Hoofdnet has been assigned with a tender procedure in Limburg. From the service start Arriva works side by side with Prorail in their Maastricht operation centre.

Like for the tendered services on the secondary lines, which are all managed by Prorail, Arriva's train drivers communicate directly with Prorail's operation centre, just like NS intercity train drivers do. No particular problem due to the different TOCs is reported.

4.2 Transferability of German and Swiss experiences

MOLINARI hasn't at disposal any delay or cancellation figures regarding the rail network of the Netherlands or parts of them. So it isn't possible to find out, if these figures are similar to those from Bavaria and Lower Saxony. However, it may be put on the record that:

- Tendering procedures of small line batches are very similar in Germany and the Netherlands
- The German Länder started tendering with secondary lines and extended it on main lines reaching recently some suburban rail network in smaller metropolitan areas (S-Bahn Hannover)
- In the Netherlands a first step in this direction was made with the Limburg tender

The difference is that in contrast to Germany and Switzerland, the Hoofdnet concession in the Netherlands has no organisational distinction or separation between intercity and local service. The exceptional case of Limburg at MOLINARI's advice should get the normal case. This should include a clear service type distinction in organisational terms. Such a service reform may make intercity trains faster and local trains nearer to territory.

4.3 FMN Proposals

FMN presented to MOLINARI proposals for infrastructure improvements and service reorganisation in several parts out of Randstad. Namely the 8 proposals for new infrastructure need some more time for evaluation. The proposed service reorganisation acts on a clearer hierarchy of train (and bus) services:

- Intercity Direct to extend in other provinces a train category with less stops than the nowadays Intercity (e. g. skipping some stops like Weert and Roermond)
- Intercity to be limited on the important stops
- Regio Express to introduce like slow Intercity or fast Sprinter (e. g. Zeeland)
- Sprinter (NS or other operator)
- BRT to introduce for smaller cities without any rail connection (e. g. Drachten and Brabant)

Given that the integrated use of OV-chipkaarts allows the operators to sketch precise origin-destination patterns, the convenience of these proposal may easily be verified in case of service reorganisation on existing lines. The usefulness of new infrastructure or new services (e. g. Nijmegen – Sittard via Venlo on newly electrified double track instead of the longer existing Intercity connection via 's Hertogenbosch) must be proven by feasibility studies and cost-benefit analysis'.

5 Conclusions and recommendations

The Hoofdnet presents a hemmed system, which is inaccessible for the needs of the Provinces and resistant to more efficient operation models of other TOCs but NS. It seems that Prorail fears an uncontrollable fragmentation of train operation. The German experiences show that:

- not the local trains (regardless of DB Regio or other TOCs), but the long distance trains (DB Fernverkehr) create more operation stability problems (as LNKG clearly states)
- DB Netz manages train service of different TOCs even in extremely congested stations like Hamburg Hbf

The experiences made in Germany and Switzerland are more important as these networks are in inferior conditions, namely regarding the widespread presence of de-congesting fly-overs. The Prorail emergency operation could be enhanced introducing more fast crossovers (overloopwissels) for the reversible working of the great number of already for parallel running operation signalled double track lines. Namely in Switzerland many crossover switches may be run in deviation without slowing down.

It could be very useful to understand, which are the real costs of the NS Sprinter services, in real terms for any line or only in parametric values. This would allow other TOCs to make a counter offer to get more train service for the public money. On the basis of such cost-benefit analysis' the Ministry of Transport may decide if and how to outsource which parts of the Hoofdnet Sprinter services transferring competences and money to the interested Provinces.

Winterthur, 24.02.2020



FEDERATIE **MOBILITEITSBEDRIJVEN NEDERLAND**

www.mobiliteitnederland.nl