

# Alternatief plan voor openbaar vervoer

MEI 2010  
VERSIE 2

# Alternatief OV PLAN

## Openbaar vervoernetwerken in het alternatief OV plan

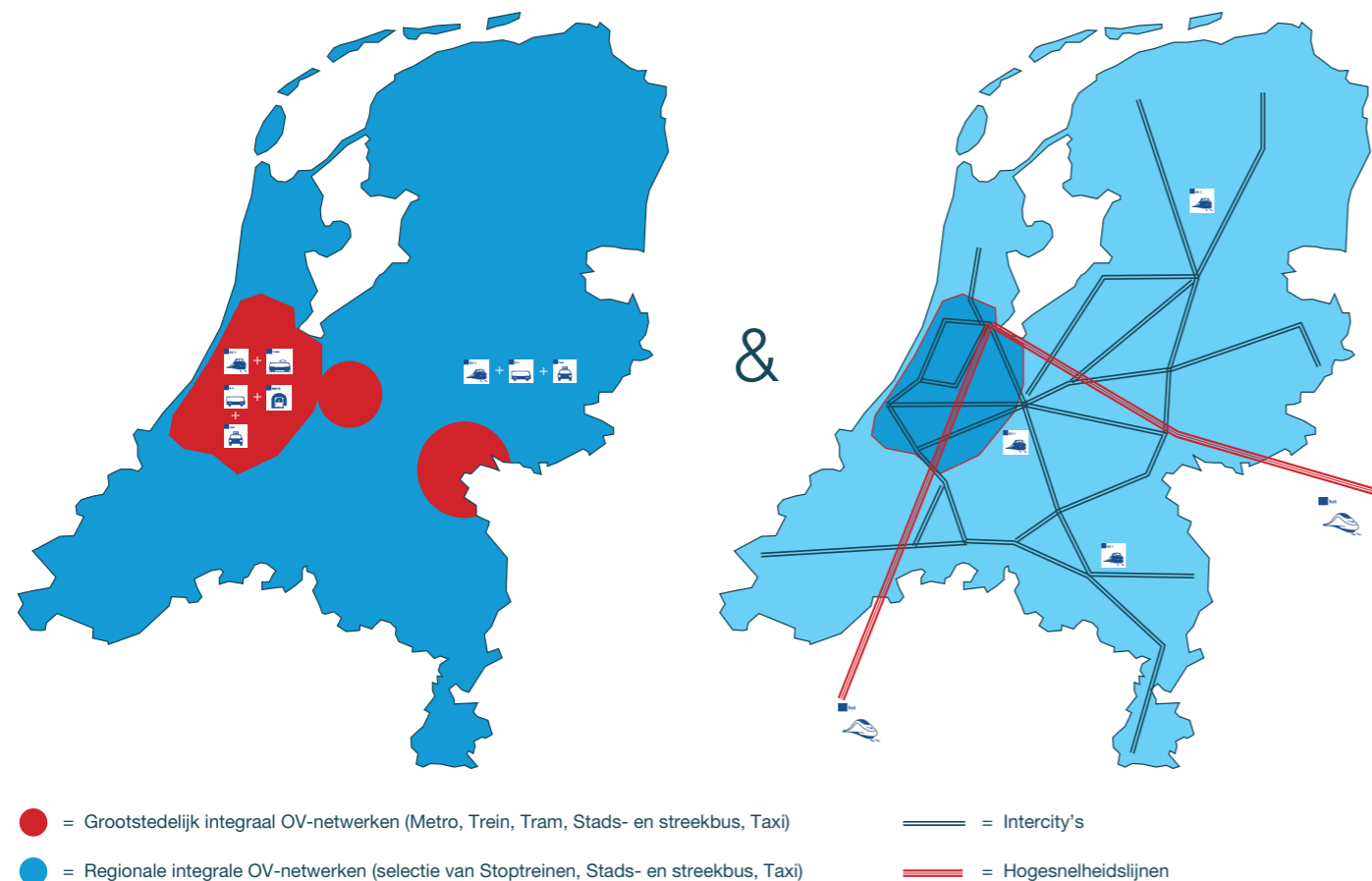
FMN stelt voor om de OV-netwerken in te delen in grootstedelijke en regionale integrale OV-netwerken (plaatje linksonder) en een landelijk netwerk van intercity's en hogesnelheidslijnen (plaatje rechtsonder). In de grootstedelijke en regionale netwerken maakt een selectie van relevante stoptreinen onderdeel uit van de integrale netwerken. Het betreft de stopdiensten die qua vervoersvraag logischerwijs deel

uit maken van de deze regionale netwerken. De grootstedelijke en regionale netwerken en het netwerk van intercity's worden optimaal op elkaar afgestemd door een structurele en goede samenwerking tussen de verantwoordelijke nationale en regionale overheden en de vervoerders van deze netwerken.

FMN gaat zich de komende tijd inspannen om met alle betrokken partijen dit plan verder uit te werken, om het zo spoedig mogelijk in te kunnen voeren.

Grootstedelijke en regionale integrale OV-netwerken  
(inclusief selectie van stoptreinen)

Intercity's en Hogesnelheidslijnen



BOOM® 100557



De Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN) – een federatie van de private vervoerders Arriva, Connexion, Syntus en Veolia – presenteert in deze uitgave het Alternatief OV plan. Met dit plan willen we een hogere tevredenheid onder klanten en medewerkers bereiken. Daarnaast voorziet het plan in mogelijkheden om forse besparingen te realiseren die de ruimte creëert voor de noodzakelijke investeringen in het openbaar vervoer. Doel van het plan is het realiseren van reizigersgroei binnen het OV. Dit levert tevens een positieve bijdrage aan het reduceren van het fileprobleem en de CO2 uitstoot. In het alternatief OV plan staat de reiziger centraal in een gezonde bedrijfstak die aantrekkelijke alternatieven biedt voor de auto. Het plan is alleen realiseerbaar in een optimale samenwerking tussen alle overheden, vervoerders en reizigersorganisaties.

## De reiziger centraal

Sinds de aanbesteding van een deel van het openbaar vervoer is een belangrijke verbetering gerealiseerd in de efficiëntie van het openbaar vervoer. Ook de kwaliteit is verbeterd mede dankzij de inspanningen van de regionale opdrachtgevers. De eerste fase van aanbesteden is helaas wel gekenmerkt door een sterke sturing op het maximaliseren van het aantal ritten. De tijd is rijp om de OV-bedrijven meer ruimte te geven om hun toegevoegde waarde nog verder te kunnen tonen. FMN is voorstander van het sturen op klantentevredenheid en punctualiteit. Gekoppeld hieraan wil FMN meer ontwikkelvrijheid bij de vervoerder leggen om het aanbod beter af te stemmen op de behoefte van de reiziger. Het alternatief OV plan gaat nog verder en zal voor de reizigers ook leiden tot:

- Meer spitsvervoer
- Hogere punctualiteit
- Betere aansluitingen
- Een overzichtelijke tariefstructuur
- Forse investeringen in sociale veiligheid, intermodale reisinformatie, doorstroming OV en P&R.

## De 3 beloftes van Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN):

- Een beter OV-aanbod dat aansluit op de reizigersvraag, samengebracht in regionale integrale vervoerketens met een optimale afstemming met het netwerk van Intercity's.
- Kwaliteit voor reizigers borgen en verder uitbreiden en niet over de rug van de reizigers besparen door te snijden in het OV-aanbod en/of door de tarieven voor de reiziger te verhogen.
- Een substantiële bijdrage aan het reduceren van het fileprobleem en de CO2 uitstoot.

## Toekomstvisie FMN

1. Voer intermodale regionale netwerken in heel Nederland in en integreer relevante stoptreinen. Intermodaliteit staat voor alle mogelijke modaliteiten: trein, metro, tram, stads en streekbus en taxi's.
2. Stem vraag en aanbod van OV beter op elkaar af.
3. Investeer in spitsvervoer, doorstroming OV, sociale veiligheid, P&R en intermodale reisinformatie. Verbeter hiermee de concurrentiepositie van OV ten opzichte van de auto.
4. Besteed het intercitynetwerk aan. Stem de regionale netwerken en het intercity-netwerk optimaal op elkaar af. Laat vervoerders en nationale en regionale overheden nauw samenwerken.
5. Optimaliseer grootstedelijke netwerken door via aanbesteding aanzienlijk efficiënter te worden. Integratie van alle modaliteiten leidt tot betere netwerken en kostenbesparingen.

## Conclusie Ministerie Verkeer en Waterstaat evaluatie regionale treindiensten

“Decentrale overheden zijn in staat om het stads-, streek- en regionaal spoorvervoer intermodaal aan te besteden en aan te sturen. Daarmee krijgt de reiziger een beter OV-product. De decentralisatie en aanbesteding heeft in vrijwel alle gevallen ook geleid tot een (aanzienlijke) vervoergroei”.

Bron: Quick Scan naar de markt en capaciteit op de gedecentraliseerde spoorlijnen”, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, sept 2008

## Beter OV voor de reiziger en een betere kostendekkinggraad

Het alternatief OV plan biedt structurele kosten-effectieve oplossingen voor openbaar vervoer en is in het voordeel van de reizigers. Ons plan biedt de mogelijkheid om het OV te verbeteren en tegelijkertijd besparingen te realiseren voor de overheden. Het alternatief plan creëert ruimte voor de benodigde investeringen in het OV die onderdeel uitmaken van ons plan. Het alternatief OV plan kan besparingen en ruimte voor investeringen in het OV opleveren tot 215M€/jaar vanaf 2012 en 375M€ vanaf 2015 (bij aanbesteding intercity uit het hoofdrailnetwerk)

## Investeren in Spitsvervoer

Als de reiziger door snel en hoogfrequent aanbod als het ware geen dienstregeling nodig heeft voor zijn woon - werkverkeer en de bus door infrastructuurle maatregelen snel door het verkeer komt, stapt hij graag over van auto naar OV. Vaak zijn kleine infrastructuurle maatregelen zoals het gebruik van extra rijbanen op snelwegen al voldoende om de bus langs het verkeer te leiden. Verbreding van snelwegen echter is duur, stuit milieutechnisch op bezwaren en heeft ook nog eens een lange doorlooptijd.

## Aanbod afstemmen op de vraag

Waarom hebben we in Nederland nog zoveel bussen op zondagochtend? Dit was logisch in de vorige eeuw omdat daar ook een vraag naar bestond. Die vraag is echter sterk afgenomen terwijl de bussen in veel regio's nog als vanouds rijden. Een ander voorbeeld van een niet aangepast aanbod op de vraag: op zaterdagavond is er de laatste 10 jaar veel meer vraag naar OV gekomen door het opschuiven van de uitgaansuren. Het aanbod is hier nog onvoldoende op afgestemd. Het alternatief OV plan gaat bij de invulling van het aanbod uit van de actuele vraag bij reizigers.

# Alternatief plan voor openbaar vervoer

## Successen binnen het regionale openbaar vervoer

De afgelopen jaren hebben Arriva, Connexion, Syntus en Veolia bewezen een efficiënt en kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoerproduct te kunnen leveren. Gesteld kan worden dat deze regionale openbaar vervoerbedrijven in staat zijn geweest meer en beter openbaar vervoer te leveren tegen gelijke of lagere kosten.

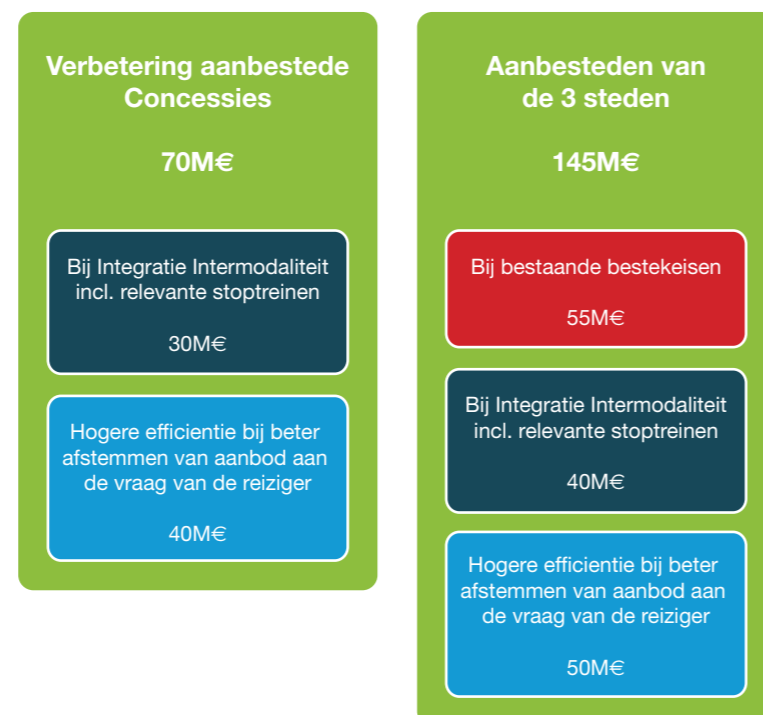
Na bijna tien jaar aanbesteden kan worden geconcludeerd dat:

- De omvang van het OV-aanbod is toegenomen.
- De afstemming van dienstregelingen tussen de modaliteiten is verbeterd.
- Reizigers de kwaliteit van het OV in aanbestede regio's hoger beoordelen en dat de exploitatiekosten sterk zijn gedaald.
- De uitstoot van milieubelastende stoffen is verminderd.

Bron (o.a.): Twijnstra Guddes: evaluatie WP 2000, aug. 2005 en KpVV maart 2009

Het regionale personenvervoer op het spoor is in vergelijking met de situatie vóór de aanbesteding spectaculair gegroeid. In de periode 2002-2006 is op decentrale lijnen het aantal reizigers met 11,5% gegroeid. Op sommige trajecten is zelfs een groei van 40% in één jaar gerealiseerd. Tevens wordt een punctualiteit van boven de 95% gerealiseerd. Deze prestaties van private vervoerders zijn des te opvallender, omdat NS deze lijnen eerder als onrendabel kwalificeerde en de exploitatie op deze lijnen wilde beëindigen.

## Financiële impactanalyse (excl. Intercity) van Alternatief OV plan (op jaarbasis)



1. Voer intermodale netwerken verder door in aanbestede gebieden. Haal een selectie van relevante stoptreinen uit het hoofdrailnet, decentraliseer en integreer deze in grootstedelijke en regionale intermodale netwerken onder verantwoordelijkheid van één opdrachtgever.

Ongeveer 80% van de verplaatsingen van reizigers gaan over een afstand van minder dan 30 km. Het is dan ook logisch om de focus van het openbaar vervoer op stedelijk en regionaal niveau te leggen. Daar kan het OV ook een inhaalslag op de auto maken. Het integreren van verschillende modaliteiten (trein, stads- en streekbus, tram en metro) binnen één concessie leidt ertoe dat de vervoerder aansluitingen en tarieven naadloos op elkaar kan afstemmen. Wachttijden worden verminderd terwijl de reistijd van deur tot deur verbeterd. Een ander voordeel voor de reiziger is dat zelfs met hogere frequenties een hogere punctualiteit op het spoor gerealiseerd wordt. Voordat in bepaalde regio's het onderbrengen van alle modaliteiten in één concessie mogelijk is, menen wij dat samenwerking tussen overheden en vervoerders al tot een deel van de gewenste resultaten zou kunnen leiden. Wij stellen dan ook voor om meteen te starten met deze samenwerking.

2. Stem vraag naar en aanbod van openbaar vervoer beter op elkaar af.

Het overgaan van inputsturing (aantal ritten per jaar) naar outputsturing (bijvoorbeeld op klanttevredenheid, punctualiteit, reizigersgroei) in de bestekken maakt het voor de vervoerders mogelijk om een beter aanbod voor reizigers op te stellen. Dit alternatief zal niet alleen leiden tot een grotere klanttevredenheid, maar ook tot een besparing voor de overheden. Naast een hogere efficiency in de uitvoering zal ook sprake zijn van een kleiner benodigd overheidsapparaat, omdat een model van outputsturing minder resources vraagt dan bij inputsturing.

3. Gebruik een belangrijk deel van de besparingen voor de noodzakelijke investeringen in spitsvervoer, doorstroming OV, sociale veiligheid, intermodale reisinformatiesystemen en P&R. Verbeter hiermee de concurrentiepositie van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto.

Het grootste verkeersprobleem in Nederland speelt zich af in de spitsen! De praktijk heeft uitgewezen dat bij het bieden van hoge frequenties tijdens de spitsuren reizigers kiezen voor openbaar vervoer in plaats van voor de auto. Daarom stelt FMN voor om het openbaar vervoer rondom stedelijke gebieden met verkeersproblemen een forse impuls te geven met een hogere frequentie (en mogelijke inzet van HOV formules) tijdens de brede spits. We willen investeren in belangrijke voorwaarden voor reizigers als voor- en natransport (P&R waaronder fietsenstallingen) en betere intermodale reisinformatie. Investeer ook in het verbeteren van de veiligheidsbeleving

van reizigers en medewerkers in het OV en een reductie van het aantal incidenten. Tevens dienen we – willen we echt een alternatief zijn voor de auto – fors te investeren in doorstroming van het OV (zoals vrije bus en trambanen).

4. Besteed het intercitynetwerk aan. Stem de regionale netwerken en het intercitynetwerk optimaal op elkaar af. Laat vervoerders en nationale en regionale overheden nauw samenwerken.

Door integratie van geselecteerde regionale stoptreinen in regionale intermodale netwerken blijft een slank en effectief intercitynetwerk over. Dit netwerk verbindt de regionale netwerken met elkaar en verzorgt het openbaar vervoer over grote afstanden. De besparingen van het alternatief OV plan kunnen aanzienlijk vergroot worden (en daarmee ook de mogelijkheid om verder te investeren in het OV!) door de intercity's van het hoofdrailnet ook aan te besteden. Bieders zullen bij een aanbesteding concurreren en dit zal leiden tot een aanzienlijke efficiencywinst en een betere kwaliteit. Het is zeer aannemelijk dat een efficiencywinst van minimaal 160 M€ per jaar wordt gerealiseerd (bron: Werkgroep Mobiliteit en Water, Rapport brede heroverwegingen, april 2010). FMN is in ieder geval, met of zonder Europese aanbesteding van de intercity's, voorstander van het realiseren van een meer optimale samenwerking tussen de relevante overheden en de vervoerders van de regionale en grootstedelijke netwerken en het intercitynetwerk.

5. Besteed het openbaar vervoer in de drie grote steden aan en richt hier nieuwe netwerken in die volledig geïntegreerd zijn met het rail- en streekvervoer. De betere afstemming van vraag en aanbod verhoogt de efficiency van het netwerk en leidt tot een betere invulling van de behoeftes van de reizigers.

- a. goedkopere bedrijfsvoering  
Openbare aanbesteding van het stadsvervoer in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag zal tot een aanzienlijke doelmatigheids-winst leiden.

- b. integratie modaliteiten  
Binnen de stadsregio's kan het hoogwaardig railnet en het stads- en streekvervoer per bus volledig geïntegreerd worden. Streekbussen kunnen bijvoorbeeld aan de rand van de stad aantakken op hoogwaardig (rail-)vervoer. Integratie biedt evidente voordelen voor de reiziger terwijl ook op kosten bespaard wordt.

- c. aanbod beter afstemmen op vraag  
In de stedelijke regio's rijden als voorbeeld nog bussen in de avonden van maandag tot en met woensdag en op de zondagmorgen (vrijwel) leeg rond. Als we deze bussen vervangen door kleinere voertuigen of vraagafhankelijke systemen ontstaat ruimte om op andere momenten op de vervoersvraag in te spelen.