

Verzonden: woensdag 10 mei 2023

Onderwerp: Formatie; regionaal openbaar vervoer.

Geachte heren Van Maaren en Sietsma,

Met het oog op de formatieonderhandelingen in de Provincie Flevoland breng ik met dit bericht graag de visie van de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN) onder uw aandacht. De FMN is het samenwerkingsverband van de regionale vervoerders Arriva, EBS, Keolis, QBuzz en Transdev.

In de bijlagen treft u onze zienswijze op het regionaal OV aan, evenals een aantal concrete suggesties voor het behouden en versterken daarvan in de komende jaren. Ik hoop van harte dat u dit bij uw afwegingen zult willen betrekken.

Een soortgelijke brief is verzonden naar de formerende partijen.

Uiteraard zijn wij graag beschikbaar voor een nadere toelichting. U kunt mij daartoe bereiken via het onderstaande e-mailadres.

Met dank voor uw aandacht en vriendelijke groet,
secretaris FMN



Aan: Provincie Flevoland
T.a.v. dhr. P.C. van Maaren
Verkenner
Postbus 55
8200 AB Lelystad

Heerenveen/Deventer, 9 mei 2023,

Geachte heer Van Maaren,

Betreft: formatieonderhandelingen; kansen voor regionaal openbaar vervoer.

Graag attenderen wij u op de onderstaande informatie die wij vandaag aan de lijsttrekkers van de formerende partijen in uw provincie hebben toegezonden. Wij meenden er verstandig aan te doen deze informatie ook aan u toe te sturen zodat u deze desgewenst kunt betrekken bij de gesprekken. Wij wensen u veel succes met de verdere onderhandelingen en zijn uiteraard graag beschikbaar voor een nadere toelichting.

Over FMN en de situatie in het regionaal OV

Graag introduceren wij ons zelf aan u. De Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN) is het samenwerkingsverband van de regionale vervoerders Arriva, EBS, Keolis, Qbuzz en Transdev (Connexxion). Onze leden verzorgen al decennia lang het openbaar vervoer in uw regio, met veel plezier en succes. Door onze dagelijkse operatie zijn wij diepgeworteld in de regionale samenleving en richten wij ons er op om maatschappelijke partner van de provincie te zijn. Samen zetten wij ons maximaal in voor de reiziger en een zo goed mogelijk OV-aanbod.

Niettemin verkeert het regionaal OV in zwaar weer. Reizigersaantallen blijven op de meeste plaatsen achter na COVID en forse stijging in energie- en loonkosten zetten de operatie onder druk. Ondanks dat de gedeputeerde en ambtelijke diensten hard hun best doen om het regionaal OV op niveau en betaalbaar te houden, lijkt Den Haag nog niet ontvankelijk voor hun oproepen. Momenteel zijn concessieverleners en vervoerders nog in gesprek met het Rijk over een pakket aan "Urgentiemaatregelen". Zonder zo'n landelijk pakket dreigt een vermindering van de bereikbaarheid in de provincie. Van onze zorgen daarover maken wij u graag deelgenoot. Maar ook van de beleidskeuzes die u als Gedeputeerde Staten hebt om de bereikbaarheid te versterken binnen de kaders van beperkt beschikbare middelen.

1. Invoering van Bus Rapid Transit (BRT)

BRT is een snel bussysteem waarbij de bus met hoge frequentie en een constante snelheid tussen twee hubs rijdt via een specifiek toegewezen (en veelal al bestaande) asfaltbaan; bv. vluchtstroken, dynamische rijstroken of busbanen. BRT staat er om bekend dat zij een hoge mate van betrouwbaarheid, vervoerscapaciteit en comfortniveau biedt en zo een serieus alternatief voor de auto vormt. De aanlegkosten

zijn beperkt (zeker vergeleken met de aanleg van nieuw spoor): er is sprake van een adaptief systeem waarbij bestaand asfalt al beschikbaar is, of snel aangelegd of uitgebreid kan worden. Daarmee is BRT dé snelle oplossing voor het ontsluiten van nieuwe woonwijken, of onderwijs- en werklocaties. Op dit moment worden meerdere pilots rondom BRT ontwikkeld, samen met het Rijk en Rijkswaterstaat. Wij bepleiten daarom dat de inzet van BRT wordt meegenomen in de toekomstplannen van het OV in uw provincie.

2. Ontschotting vervoersvormen; integratie in één concessie

Centraal in de discussie zou o.i. niet het type voertuig, maar het belang van bereikbaarheid moeten staan. Voor de drukke, zgn. 'dikke lijnen' waarvan veel passagiers gebruik maken, zijn de grote streekbussen de beste vervoersvorm. Voor de dunnere lijnen waar regelmatig lege bussen rijden, kan beter gezocht worden naar slimme mobiliteitsoplossingen zoals vraaggestuurd OV dat rijdt wanneer er vraag naar is. Zo blijft de bereikbaarheid op peil zonder dat er onnodig grote bussen worden ingezet die leeg rondrijden. Zulk vraaggestuurd OV kan gebruik maken van het grote aantal kleinere, flexibel inzetbare busjes dat al door de provincie rijdt; bijvoorbeeld flextaxi's, haltetaxi's, buurtbussen en busjes voor ouderen- of leerlingenvervoer. Hoewel deze voorzieningen en regulier OV in elkaars verlengde liggen, worden zij toch apart aangestuurd en uit verschillende budgetten betaald (sociale zaken, onderwijs en OV). Daardoor zijn de flexibele busjes op dit moment bestemd voor één doelgroep en niet breder inzetbaar dan dit doel. Met alle inefficiëntie van dien: busjes voor leerlingenvervoer staan bv. stil tussen 9 en 15 uur en na 18 uur terwijl zij op die momenten juist ook ingezet kunnen worden als OV-flexsysteem om de grote, vaak slecht bezette streekbussen te vervangen.

Daarom pleit de FMN voor ontschotting tussen het doelgroepenvervoer en regulier OV en het integreren daarvan tot één concessie waarin mobiliteit integraal bekeken wordt met optimaal gebruik van het gehele wagenpark. Dat resulteert in een 'ademende concessie' waarbij flexibel gestuurd kan worden op de inzet van voertuigen, naargelang de dienstregeling meer of juist minder capaciteit vraagt. Per saldo resteert meer beschikbare vervoerscapaciteit, een hogere efficiëntie en een beter aanbod voor de verschillende doelgroepen. Bovendien verbetert het de aansluiting vanuit de kleine kernen op de hoofdassen van regionale trein en bus, resp. het vervoer voor doelgroepen die zich minder gemakkelijk naar haltes en hubs kunnen begeven. Tot slot is deze aanpak aanmerkelijk goedkoper dan de inzet van een grote maar mager bezette streekbus. Dat speelt budget vrij, dat geherinvesteerd kan worden in het OV als geheel; bv. voor de invoering van extra (directe) busverbindingen naar onderwijs- en werklocaties of ander vervoer op maat.

3. Wegnemen remmende maatregelen

In toenemende mate wordt het busvervoer geraakt door verkeersremmende maatregelen: drempels, minirotondes, 30KM/u-zones, etc.. Dat vertraagt de busreis, verlaagt het comfort en maakt het OV per saldo tot een minder aantrekkelijk alternatief voor de auto. Reizigers blijven daardoor weg terwijl de capaciteit gelijk blijft; de gemiddelde kosten nemen dus toe. **Daarom pleiten wij er voor, dat de grote bus zo veel mogelijk uit de lokale kernen gehaald wordt.** Door de routes te verstrakken naar hoofdassen en randwegen waar reizigers via HUB's gebruik kunnen maken van de doorgaande snelle en comfortabele busverbinding. **Uiteraard vraagt dat wel dat de benodigde aanvoerverbindingen via het al beschreven flexnetwerk gerealiseerd worden en dat bij de hubs zelf het juiste voorzieningenniveau beschikbaar is**

(fietsparkeergelegenheid, deelfietsen, P&R gelegenheid, dynamische reisinformatie en goede, comfortabele wachtgelegenheden). Door deze keuze te maken, resteert een snellere busreis met meer comfort en de inzet van minder grote, kostbare bussen. Het budget dat hierdoor vrijvalt, kan ook weer geherinvesteerd worden in het OV-systeem als geheel.

4. Integreren van netwerken regionale trein en bus en decentralisatie sprinterlijnen

De gemiddelde reiziger reist niet meer dan 40 KM per dag (woon-werkverkeer). Sprinterlijnen zijn dus cruciaal voor de regionale bereikbaarheid en zeggenschap daarover is dat ook. Over de afgelopen decennia is in Nederland veel ervaring opgedaan met de decentralisatie van regionale spoorlijnen en het combineren daarvan met regionale busdiensten in één concessie. Dat resulteert in een efficiënter, voordeliger en beter functionerend regionaal OV-netwerk en dus, meer OV voor het zelfde budget. Voorbeelden zijn de provincies Overijssel, Gelderland en Limburg. Door multimodale concessies sluiten de vervoersvormen naadloos op elkaar aan (kortste deur tot deurreis), vervalt het dubbele opstaptarief voor de bus én de trein en maken buslijnen die nu parallel lopen aan spoorlijnen, plaats voor busverbindingen die juist aantakken op regionale stations waar de regionale trein de reiziger meeneemt. Het Rijk is voornemens om per 2025 een nieuwe concessie voor het Hoofdrailnet aan NS te gunnen. Daargelaten de vraag of dit toegestaan is, staat op dit moment staat nog niet vast welke verbindingen in die concessie worden opgenomen. **De FMN pleit er dan ook voor dat provincie en Rijk de optie naar verdere integratie van de regionale bus en trein in de nabije jaren open houden door – onder verstrekking van de daartoe benodigde middelen – de provincie de betreffende regionale lijnen te laten overnemen van het Rijk, per 2025 of in de jaren daarna.** Zo kan beter gestuurd worden op het regionale OV-belang en de kosten daarvan.

Formatie-onderhandelingen: de keuze is aan u

Wij hopen u met deze notitie inzicht te geven in welke beleidskeuzes u bij de formatie voorhanden hebt om het regionaal OV te versterken. Uiteraard lichten wij onze visie graag nader toe en denken wij graag met u mee welke voordelen concreet in uw provincie haalbaar zijn, resp. wat daarvoor nodig is.

Met vriendelijke groet,

voorzitter

secretaris

Aan: Provincie Flevoland
T.a.v. dhr. H.H. Sietsma
Verkenner
Postbus 55
8200 AB Lelystad

Heerenveen/Deventer, 9 mei 2023,

Geachte heer Sietsma,

Betreft: formatieonderhandelingen; kansen voor regionaal openbaar vervoer.

Graag attenderen wij u op de onderstaande informatie die wij vandaag aan de lijsttrekkers van de formerende partijen in uw provincie hebben toegezonden. Wij meenden er verstandig aan te doen deze informatie ook aan u toe te sturen zodat u deze desgewenst kunt betrekken bij de gesprekken. Wij wensen u veel succes met de verdere onderhandelingen en zijn uiteraard graag beschikbaar voor een nadere toelichting.

Over FMN en de situatie in het regionaal OV

Graag introduceren wij ons zelf aan u. De Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN) is het samenwerkingsverband van de regionale vervoerders Arriva, EBS, Keolis, Qbuzz en Transdev (Connexxion). Onze leden verzorgen al decennia lang het openbaar vervoer in uw regio, met veel plezier en succes. Door onze dagelijkse operatie zijn wij diepgeworteld in de regionale samenleving en richten wij ons er op om maatschappelijke partner van de provincie te zijn. Samen zetten wij ons maximaal in voor de reiziger en een zo goed mogelijk OV-aanbod.

Niettemin verkeert het regionaal OV in zwaar weer. Reizigersaantallen blijven op de meeste plaatsen achter na COVID en forse stijging in energie- en loonkosten zetten de operatie onder druk. Ondanks dat de gedeputeerde en ambtelijke diensten hard hun best doen om het regionaal OV op niveau en betaalbaar te houden, lijkt Den Haag nog niet ontvankelijk voor hun oproepen. Momenteel zijn concessieverleners en vervoerders nog in gesprek met het Rijk over een pakket aan "Urgentiemaatregelen". Zonder zo'n landelijk pakket dreigt een vermindering van de bereikbaarheid in de provincie. Van onze zorgen daarover maken wij u graag deelgenoot. Maar ook van de beleidskeuzes die u als Gedeputeerde Staten hebt om de bereikbaarheid te versterken binnen de kaders van beperkt beschikbare middelen.

1. Invoering van Bus Rapid Transit (BRT)

BRT is een snel bussysteem waarbij de bus met hoge frequentie en een constante snelheid tussen twee hubs rijdt via een specifiek toegewezen (en veelal al bestaande) asfaltbaan; bv. vluchtstroken, dynamische rijstroken of busbanen. BRT staat er om bekend dat zij een hoge mate van betrouwbaarheid, vervoerscapaciteit en comfortniveau biedt en zo een serieus alternatief voor de auto vormt. De aanlegkosten

zijn beperkt (zeker vergeleken met de aanleg van nieuw spoor): er is sprake van een adaptief systeem waarbij bestaand asfalt al beschikbaar is, of snel aangelegd of uitgebreid kan worden. Daarmee is BRT dé snelle oplossing voor het ontsluiten van nieuwe woonwijken, of onderwijs- en werklocaties. Op dit moment worden meerdere pilots rondom BRT ontwikkeld, samen met het Rijk en Rijkswaterstaat. Wij bepleiten daarom dat de inzet van BRT wordt meegenomen in de toekomstplannen van het OV in uw provincie.

2. Ontschotting vervoersvormen; integratie in één concessie

Centraal in de discussie zou o.i. niet het type voertuig, maar het belang van bereikbaarheid moeten staan. Voor de drukke, zgn. 'dikke lijnen' waarvan veel passagiers gebruik maken, zijn de grote streekbussen de beste vervoersvorm. Voor de dunnere lijnen waar regelmatig lege bussen rijden, kan beter gezocht worden naar slimme mobiliteitsoplossingen zoals vraaggestuurd OV dat rijdt wanneer er vraag naar is. Zo blijft de bereikbaarheid op peil zonder dat er onnodig grote bussen worden ingezet die leeg rondrijden. Zulk vraaggestuurd OV kan gebruik maken van het grote aantal kleinere, flexibel inzetbare busjes dat al door de provincie rijdt; bijvoorbeeld flextaxi's, haltetaxi's, buurtbussen en busjes voor ouderen- of leerlingenvervoer. Hoewel deze voorzieningen en regulier OV in elkaars verlengde liggen, worden zij toch apart aangestuurd en uit verschillende budgetten betaald (sociale zaken, onderwijs en OV). Daardoor zijn de flexibele busjes op dit moment bestemd voor één doelgroep en niet breder inzetbaar dan dit doel. Met alle inefficiëntie van dien: busjes voor leerlingenvervoer staan bv. stil tussen 9 en 15 uur en na 18 uur terwijl zij op die momenten juist ook ingezet kunnen worden als OV-flexsysteem om de grote, vaak slecht bezette streekbussen te vervangen.

Daarom pleit de FMN voor ontschotting tussen het doelgroepenvervoer en regulier OV en het integreren daarvan tot één concessie waarin mobiliteit integraal bekeken wordt met optimaal gebruik van het gehele wagenpark. Dat resulteert in een 'ademende concessie' waarbij flexibel gestuurd kan worden op de inzet van voertuigen, naargelang de dienstregeling meer of juist minder capaciteit vraagt. Per saldo resteert meer beschikbare vervoerscapaciteit, een hogere efficiëntie en een beter aanbod voor de verschillende doelgroepen. Bovendien verbetert het de aansluiting vanuit de kleine kernen op de hoofdassen van regionale trein en bus, resp. het vervoer voor doelgroepen die zich minder gemakkelijk naar haltes en hubs kunnen begeven. Tot slot is deze aanpak aanmerkelijk goedkoper dan de inzet van een grote maar mager bezette streekbus. Dat speelt budget vrij, dat geherinvesteerd kan worden in het OV als geheel; bv. voor de invoering van extra (directe) busverbindingen naar onderwijs- en werklocaties of ander vervoer op maat.

3. Wegnemen remmende maatregelen

In toenemende mate wordt het busvervoer geraakt door verkeersremmende maatregelen: drempels, minirotondes, 30KM/u-zones, etc.. Dat vertraagt de busreis, verlaagt het comfort en maakt het OV per saldo tot een minder aantrekkelijk alternatief voor de auto. Reizigers blijven daardoor weg terwijl de capaciteit gelijk blijft; de gemiddelde kosten nemen dus toe. **Daarom pleiten wij er voor, dat de grote bus zo veel mogelijk uit de lokale kernen gehaald wordt.** Door de routes te verstrakken naar hoofdassen en randwegen waar reizigers via HUB's gebruik kunnen maken van de doorgaande snelle en comfortabele busverbinding. **Uiteraard vraagt dat wel dat de benodigde aanvoerverbindingen via het al beschreven flexnetwerk gerealiseerd worden en dat bij de hubs zelf het juiste voorzieningenniveau beschikbaar is**

(fietsparkeergelegenheid, deelfietsen, P&R gelegenheid, dynamische reisinformatie en goede, comfortabele wachtgelegenheden). Door deze keuze te maken, resteert een snellere busreis met meer comfort en de inzet van minder grote, kostbare bussen. Het budget dat hierdoor vrijvalt, kan ook weer geherinvesteerd worden in het OV-systeem als geheel.

4. Integreren van netwerken regionale trein en bus en decentralisatie sprinterlijnen

De gemiddelde reiziger reist niet meer dan 40 KM per dag (woon-werkverkeer). Sprinterlijnen zijn dus cruciaal voor de regionale bereikbaarheid en zeggenschap daarover is dat ook. Over de afgelopen decennia is in Nederland veel ervaring opgedaan met de decentralisatie van regionale spoorlijnen en het combineren daarvan met regionale busdiensten in één concessie. Dat resulteert in een efficiënter, voordeliger en beter functionerend regionaal OV-netwerk en dus, meer OV voor het zelfde budget. Voorbeelden zijn de provincies Overijssel, Gelderland en Limburg. Door multimodale concessies sluiten de vervoersvormen naadloos op elkaar aan (kortste deur tot deurreis), vervalt het dubbele opstaptarief voor de bus én de trein en maken buslijnen die nu parallel lopen aan spoorlijnen, plaats voor busverbindingen die juist aantakken op regionale stations waar de regionale trein de reiziger meeneemt. Het Rijk is voornemens om per 2025 een nieuwe concessie voor het Hoofdrailnet aan NS te gunnen. Daargelaten de vraag of dit toegestaan is, staat op dit moment staat nog niet vast welke verbindingen in die concessie worden opgenomen. **De FMN pleit er dan ook voor dat provincie en Rijk de optie naar verdere integratie van de regionale bus en trein in de nabije jaren open houden door – onder verstrekking van de daartoe benodigde middelen – de provincie de betreffende regionale lijnen te laten overnemen van het Rijk, per 2025 of in de jaren daarna.** Zo kan beter gestuurd worden op het regionale OV-belang en de kosten daarvan.

Formatie-onderhandelingen: de keuze is aan u

Wij hopen u met deze notitie inzicht te geven in welke beleidskeuzes u bij de formatie voorhanden hebt om het regionaal OV te versterken. Uiteraard lichten wij onze visie graag nader toe en denken wij graag met u mee welke voordelen concreet in uw provincie haalbaar zijn, resp. wat daarvoor nodig is.

Met vriendelijke groet,

voorzitter

secretaris