



Netwerk rationalisatie G3

Quick scan naar mogelijkheden
besparing BDU op lijnennet

Expertmeeting 10 maart 2011





Inhoud

1. Context en opdracht
2. Onze bril
3. Reflectie per stadsregio
 - a) SRR
 - b) Haaglanden
 - c) SRA
4. Aanbevelingen

1. Context en opdracht

- Taakstelling G3 BDU € 120 mln extra aanbestedings korting, bovenop korting BDU
- Quicksan Conquist per stadsregio naar mogelijkheden besparingen BDU
- Invalshoek is bondige analyse opzet lijnennet
 - Huidige structuur
 - Conquist bril
 - Slim kijken; lage kdg levert wat op
- Beleidskader biedt weinig houvast want wordt aangepast
- Vergelijken aanpak G3



2. Onze bril

- **Ontwerp opnieuw**
 - Het is een stevige opgave, daarom niet minderen/snijden maar opnieuw ontwerpen
 - Bestaand beleidskader terzijde (haltedichtheid, verbindend, ontsluitend)
- **Kies voor krachtig OV die bereikbaarheidsfunctie waar maakt**
 - Kaasschaaf suboptimaal, daarom: keuzes maken.
 - Kies voor keuze die kracht OV overeind houdt; kies voor de mobiliteitsfunctie. De sociale functie profiteert deels ook.
- **Maak van de nood een deugd**
 - Gebruik deze aanleiding als kans om sub-optimaliteit (én sociale functie én bereikbaarheidsfunctie) te doorbreken. Vergt aanpakken sociale/ politieke lijnen om krachtig OV neer te zetten



CONQUIST

2. Onze bril

STAD: Mobiliteitsfunctie behouden of versterken; voorkomen vraaguitval

- Vergelijk metro in bv Parijs, verder lopen, maar in ruil makkelijk OV: simpel begrijpbaar en een hoge frequentie.

Redenering:

1. Schrap alles behalve metro en tram
2. Bouw het net opnieuw op:
 1. Afhankelijk van de topografie (attractie, bebouwingsoort, ligging)
 2. Afhankelijk van OV-infra
 3. Afhankelijk van aanwezigheid van stations en haltes van trein en metro
 4. Denk visgraat; met hoge frequentie geen probleem.
3. Voorzie dit net van een hoge basiskwaliteit: hoge frequentie (minimaal elke 8 minuten), DRIS, goed ingerichte overstappunten waardoor wachten en overstappen geen probleem is; hiervoor middelen 'terugploegen'

2. Onze bril

4. Vul basisnet aan totdat middelen uitgeput zijn met:
 1. Snelle kortsluitverbindingen om belangrijke relaties snel/overstapvrij te verbinden
 2. Stamlijnen te ontlasten
 3. Logisch geheel overeind houden
5. Tram of bus: omdat een tram meer reizigers trekt en een grote capaciteit heeft, rijdt bij aanwezigheid van tramsporen zoveel mogelijk een tram. Ook om geen kapitaal (infra, voertuigen) te vernietigen.
6. Stimuleer aantakken met eigen vervoer (fiets, auto) door goede voorzieningen

2. Onze bril

STREEK: denk trein, doe bus

- Maak het de reiziger makkelijk: er gaat maar één bus van A naar B met één halte per kern.
 1. Opbouw:
 1. Logische verbindingen
 2. Geen gekronkel; strekken
 3. Visgraat
 4. Let op OV-infra (scheelt tijd en dus geld, ligt er al en verhoogt de aantrekkingskracht)
 2. Voorzie kleinere kernen van één halte als ware het een station (fietsenstelling, P+R, Kiosk?).
 3. Het net kent een hoge basiskwaliteit: hoge frequentie t.o.v. de afstand. Rijdt de trein elk half uur, dan de bus ook. Brede bedieningstijden.



Reflectie per stadsregio

- Facts en aanpak stadsregio
- Korte karakterisering OV
- Uitwerking bril Conquist; scan lijnennet
- Twee hoofdvarianten (behalve SRA):
 - Minimaal: grote besparingen
 - Minimaal plus: accent op mobiliteitsfunctie
- Indicatie reductie BDU:
 - Hierin is gerekend met de afname van de BDU-bijdrage, zijnde het saldo van exploitatiekosten en reizigersopbrengsten die wegvallen. Andere effecten op het reisgedrag/ opbrengsten hebben we in het kader van deze opdracht niet nader kunnen analyseren.

Beschikbaarheid informatie

Uiteenlopend:

- SRR: BDU en kdg per lijn
- Haaglanden: BDU, opbengst en kdg per concessie
- SRA:
 - bezetting en opbrengsten per lijn
 - BDU en kdg per concessie (ams is 1 concessie)

Consequenties voor bevindingen

Facts en aanpak SRR

- Totale uitgaven OV : 157 mln, expl, SV, beheer en onderhoud;
- Totale BDU OV exploitatie: circa € 90 mln: SV: € 35 mln
 - Streek bus VP Connexxion: € 15 mln, kdg 50%
 - Bus RET: € 30 mln, kdg 35%
 - Tram/metro: € 45 mln, kdg tram 55%, metro 80%
- Totale taakstelling € 55 mln per jaar, incl. aanbestedingskorting.

- Geplande aanpak taakstelling op lijnennet 2012& 2013: € 10 mln op busnet , vanaf 2014: € 5 mln extra, mede op tram
- Niet op RR en metro (behoudens aanpassing Ommoord)
- Investerings OV, voorkomen kapitaalvernietiging
- Haltedichtheid: 400 m lokaal, 600m subregionaal
- Afschaffen beleidskader; taakstelling is leidend.
- Busconcessie RET per 2013 aanbesteed, overig RET per 2018 op de markt

Karakterisering OV SRR

- Rotterdam en aanliggende gemeenten hebben een prima railverbinding. Vanuit de meeste uithoeken rijdt wel een metro of Randstadrail naar het centrum. Dit is een prima ruggengraat voor het basisnet. Hierop valt goed aan te takken en dat doet SRR nu al. Een voorbeeld is Krimpen a/d IJssel: geen eigen buslijnen naar Rotterdam, maar een strakke busdienst op metro Kralingse Zoom. Idem voor Ridderkerk en Carnisselande op Zuidplein.
- Het is duidelijk zichtbaar dat er in het verleden al optimalisaties zijn toegepast. RET bus zo veel mogelijk aanvullend; optimalisaties gerealiseerd
- De tram in Rotterdam is deels verbindend (o.a. lijn 25 naar Carnisselande) en deels ontsluitend (o.a. lijn 7 oost). Hierin is mogelijk nog een slag te winnen, echter dit is sterk afhankelijk van de kostendekking en die is bij de Rotterdamse trams niet slecht.
- Het netwerk overziende zijn vooral binnen het busnet optimalisatieslagen mogelijk. Zie onze uitgewerkte voorbeelden (één voor Rotterdam-Oost en één voor Voorne-Putten).

Uitwerking deelgebied van RET bus

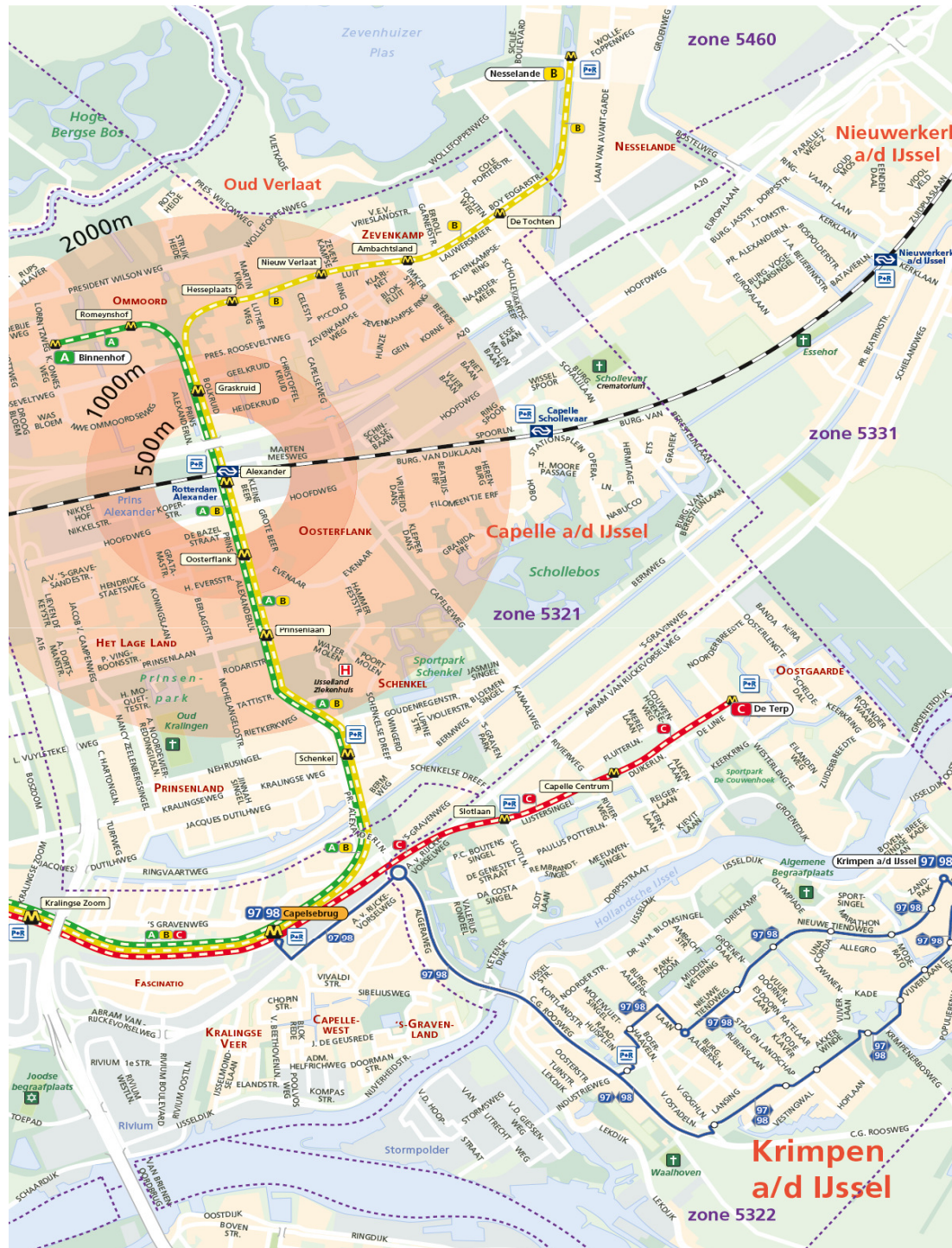


Minimale variant

- Loopafstand naar OV vergroten
 - Rail: 1-2 km
 - Bus minder grote afstand
- Alleen als er geen rail in de buurt is: bus aanbieden
 - Bus Capelsebrug naar Krimpen (98/97)

Berekend voor RET bus totaal:

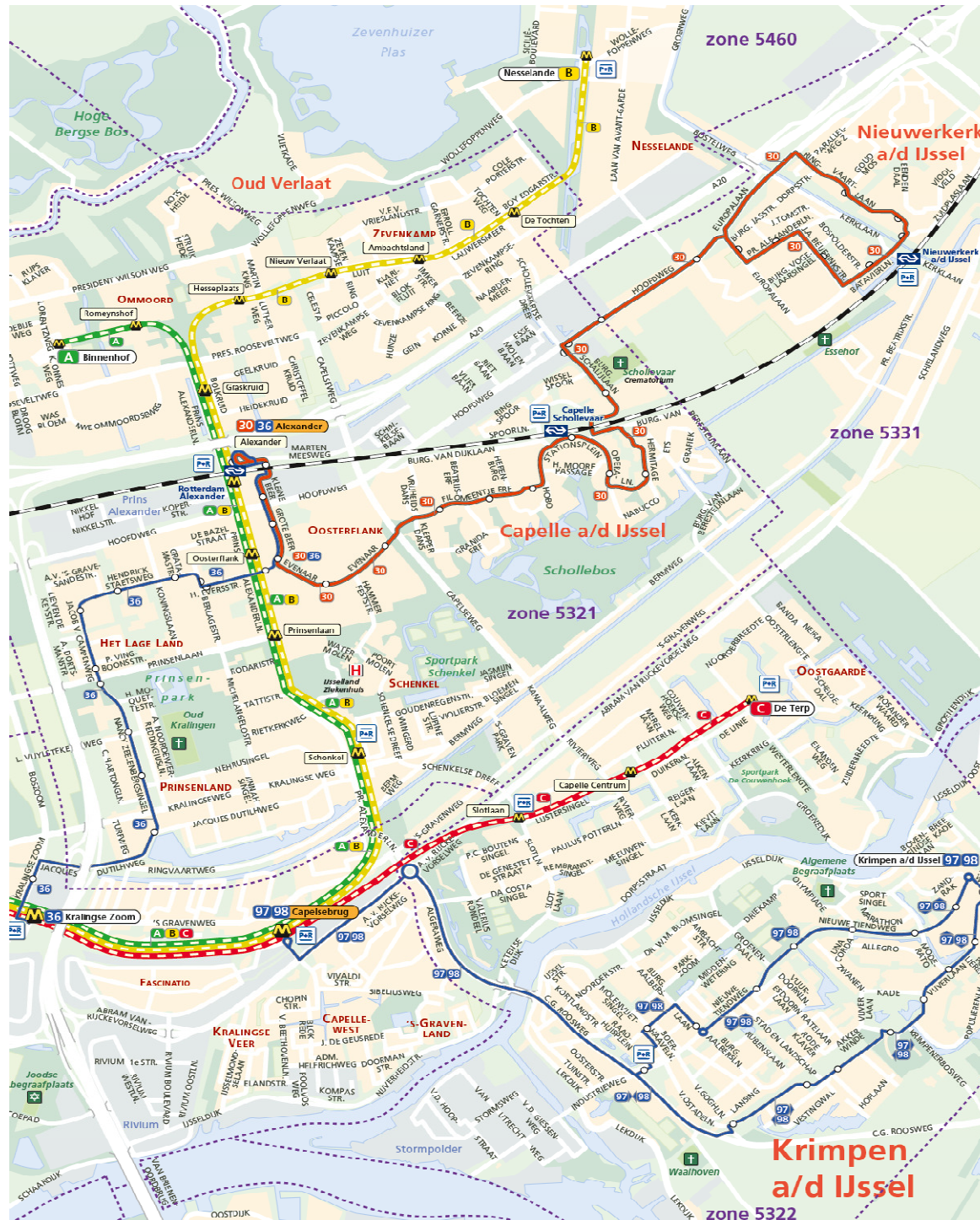
- Besparing: BDU 24 mln van 30 mln totale bijdrage BDU voor RET bus, excl bijdrage voor terugploegen



Minimaal plus variant

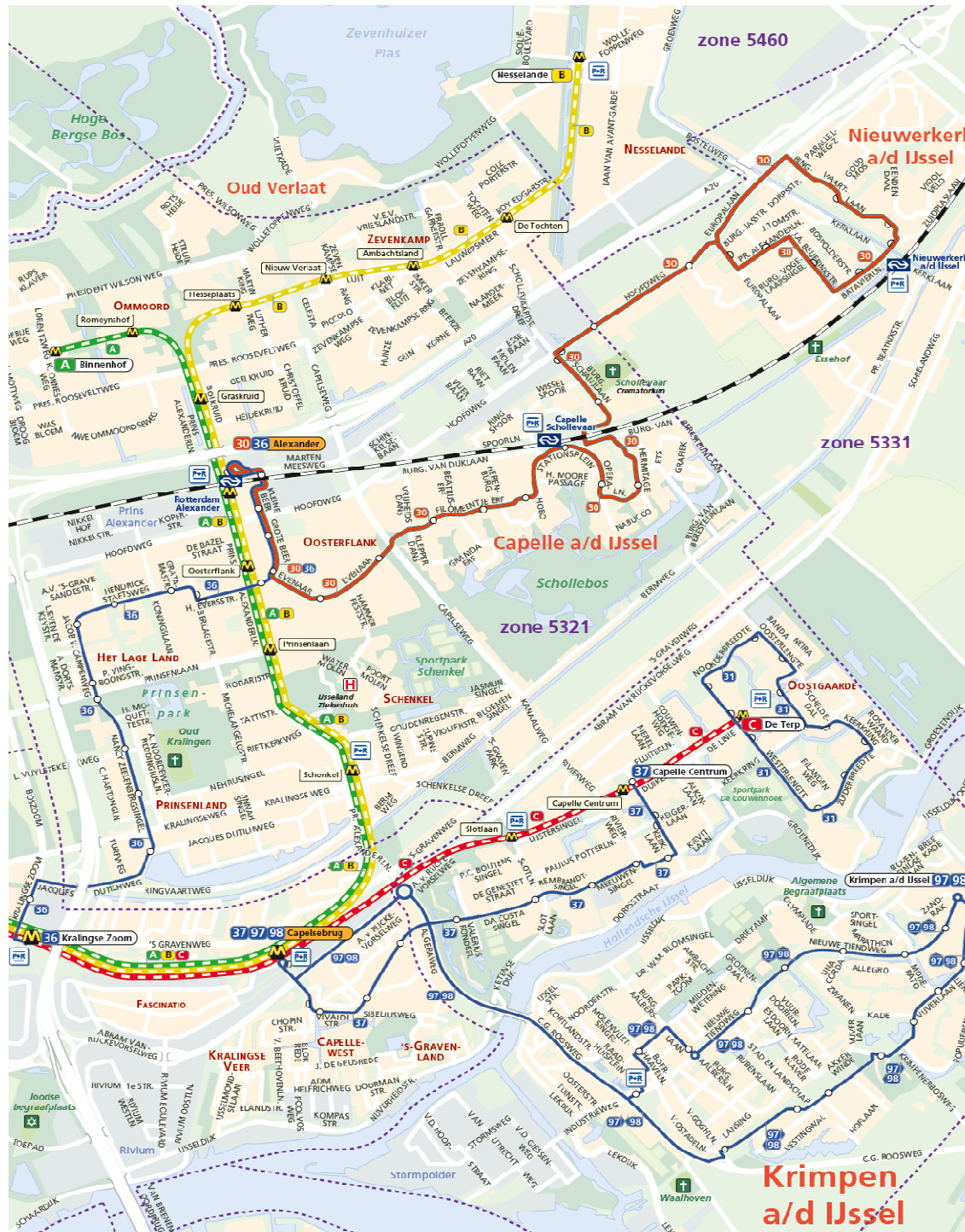
Maak van de nood een deugd: versterk het OV

- Naast de bus naar Krimpen ook:
 - naar Nieuwekerk (30)
 - Door Het Lage Land (Tussen Kralingse zoom en Alexander, 36)
- Om te grote loopafstanden en te lage frequentie te voorkomen
- RET bus totaal: besparing BDU 17 mln

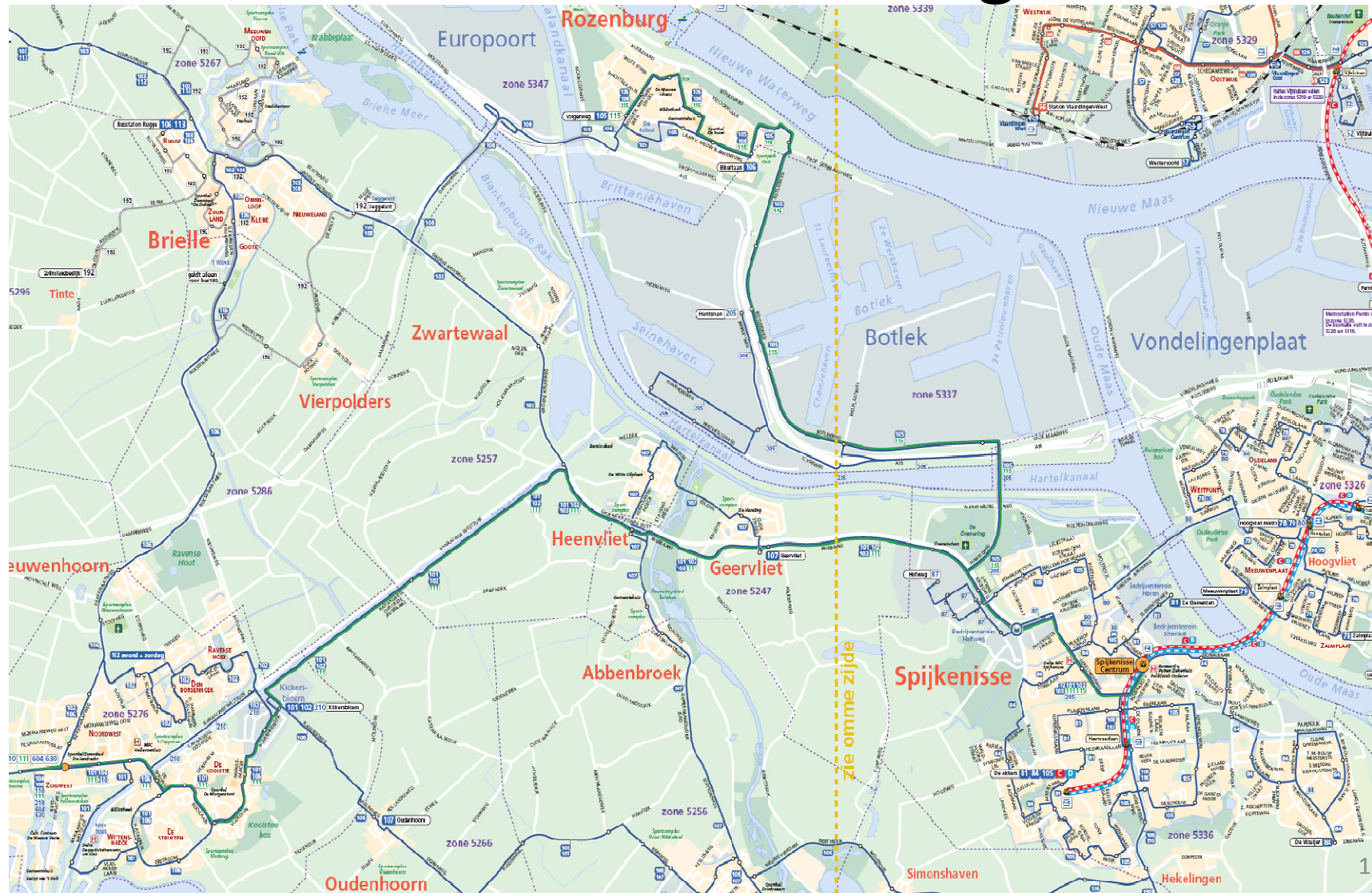


Beperkt besparen

- Taakstelling halen door slim snijden
- Alle bussen eruit, behalve:
 - 97/98
 - 30
 - Bus 36 tussen Kralingse zoom en Alexander
 - 31 (alleen het lusdeel rondom metrostation de Terp)
 - Een nieuwe lijn 37 die rijdt tussen metro Capelle Centrum en Capelse brug via de Meeuwensingel en Vivaldistraat
- RET bus totaal: besparing BDU € 8 mln

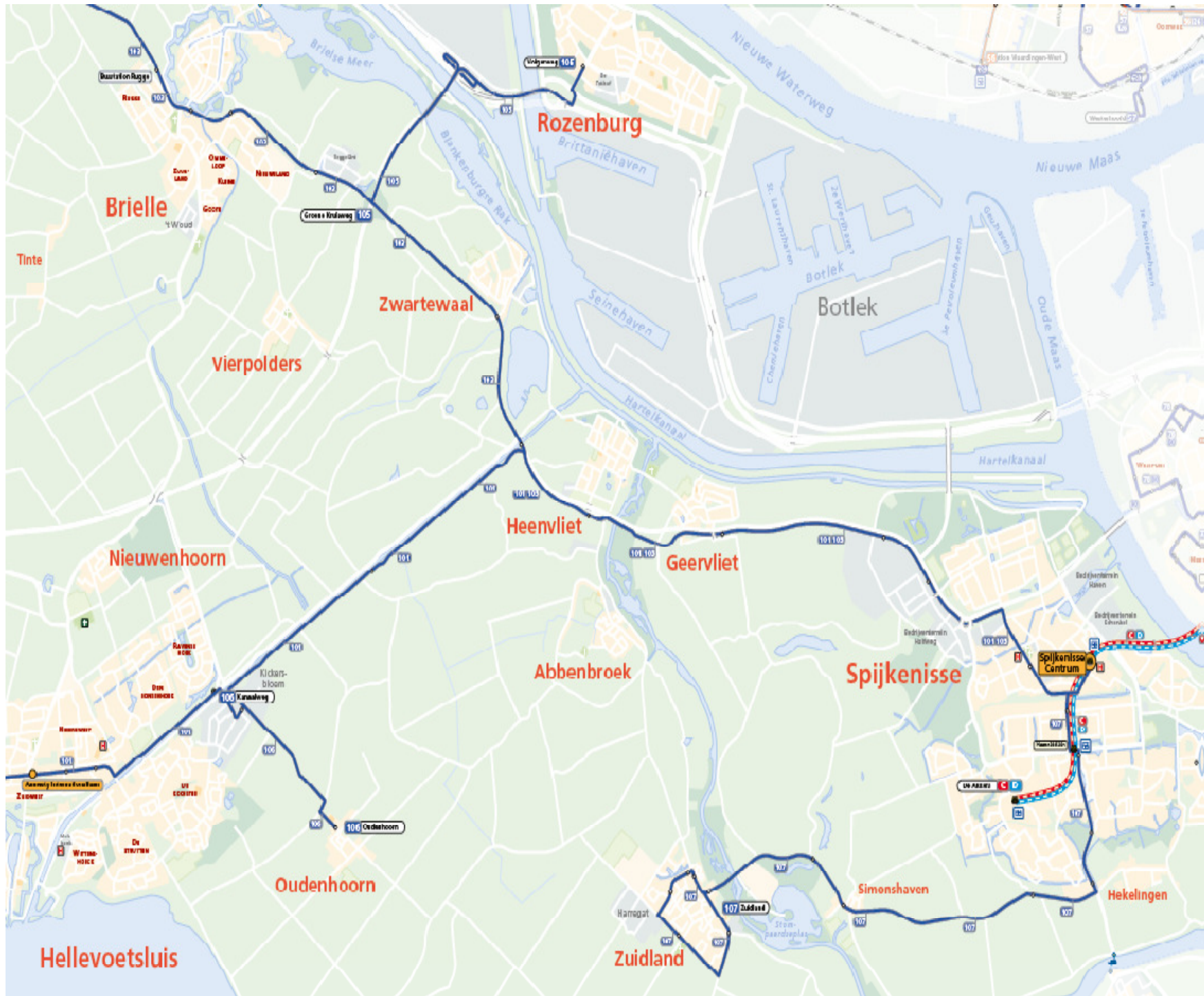


Uitwerking RET bus deel van Voorne Putten Rozenburg



Variant minimaal:

- Geen stadsdienst Spijkenisse.
- Geen gekronkel meer; bussen rijden rechtstreeks.
- Wat rijdt wel:
 - Spijkenisse de waaier-Hellevoetsluis-Rockanje (103)
 - Spijkenisse-Brielle-Oostvoorne (101 verlengd)
 - Rozenburg-Groenekruisweg (deel 106)
 - Oudenhorn-Hellevoetsluis (deel 106)
 - Zuidland-Spijkenisse (deel 106)
 - En alles wat bovenstaande ondersteund (102, 111,115)
- Besparing BDU 5 mln op 9 mln



Variant minimaal plus

- Maak van de opgave een deugd: snij iets meer dan 3,1 miljoen, maar versterk je OV
- Sowieso weg:
 - Stadsdienst Spijkenisse (81, 84, 87) (streek rijdt na Spijkenisse Centrum door naar de waaier)
 - Brielle-Maasvlakte (113)
- Verder:
 - Strecken en knippen in lijnen als 107, 106 en ‘geef’ dit terug in extra frequentie of bedieningstijd.
- Besparing BDU 3,5 mln

Samenvatting varianten besparingen BDU bus

Variant Bijdrage	RET bus	Voorne Putten	streek overig *	Totaal besparing	Totale huidige BDU- bijdrage bus
Minimaal	24	5	2,5	31,5	
Minimaal plus	17	3,5	2	22,5	
Totaal huidige BDU- bijdrage	30	9	6		45

- Vergelijkbare berekening voor streek overig

Conclusie SRR

- Flinke ingrepen zijn mogelijk bij RET-bus, doet wel pijn
- Overig busnet beperkte mogelijkheden
- Indicatie besparing BDU-bijdrage busnet € 22 mln bij deze aanpak
- Besparing tramnet beperkt
- Metro in principe niet besparen

Facts en aanpak SRA

- BDU: € 144 mln totaal expl OV, SV en conducteurs: € 50 mln
- BDU: Amsterdam bus € 50 mln, tram € 63, metro € 20 mln, excl SV en cond.
- BDU: Amstelland-Meerlanden 37 mln, Zaanstreek € 12 mln, WL € 11 mln
- Aanbestedingskorting € 54 mln
- Kdg: Adam 47%, AM 37%, Zaanstreek 38%, WL 65%
- Verbindende lijnen: max 800 m loopafstand, freq 10 / 15 min
- Ontsluitende lijnen: max 400m loopafstand, freq 15/ 30 min

- Gehele taakstelling in exploitatie doorvertalen
- Bezien welke besparingen verder nog: b&o, materieel
- Besluitvormingsproces nog niet opgestart, wel urgent

Karakterisering SRA

- Het onderscheid binnen Amsterdam tussen ontsluitende lijnen en verbindende lijnen is minder zichtbaar. In Amsterdam kan een slag geslagen worden door hier en daar lijnen te strekken en ook voor de reiziger onderscheid te maken tussen kernnetlijnen en aanvullende lijnen (bij deze slag dus kernnetlijnen versterken en aanvullende lijnen schrappen).
- Verder schrijft SRA in het PvE voor 2012 een redelijk fijnmazige ontsluiting voor:
“De ontsluitende lijnen voorzien in een fijnmazige ontsluiting van het Stedelijk gebied binnen het Concessiegebied Amsterdam. Dat wil zeggen, in principe bevindt zich binnen een afstand van 400 meter van iedere woning binnen het Stedelijk gebied (hemelsbreed) een halte van een verbindende en/of een ontsluitende lijn. Bewoners van verzorgingshuizen binnen het Concessiegebied Amsterdam die aan ten minste 50 ouderen huisvesting bieden, hoeven nooit meer dan 250 meter naar de dichtstbijzijnde halte van een verbindende en/of een ontsluitende lijn te lopen”.
- SRA moet om een flinke bezuiniging op te kunnen vangen, deze fijnmazigheid loslaten. Bij een flinke bezuiniging als deze moet bij SRA het OV-aanbod (lijnnennet) op zijn kop.

GVB metro en tram

Variant: minimaal plus

- Geen besparing op metro, eventueel wel op SVOV
- Tram:
 - Lijn 7 inkorten tot Vlugtlaan – Muiderpoort
 - Lijn 12 stuivertje wisselen met 14: Sloterdijk-dam-MP
 - Lijn 14 eruit, deel door 12 bediend
 - Lijn 16 eruit
 - Lijn 25 eruit tenzij 4 het niet aankan
- Besparing € 8 mln op BDU-bijdrage tram van € 63 mln BDU-bijdrage totaal, incl conducteurs
 - Terugploegen voor frequentie door conducteurs selectief in te zetten: € 3 mln.



Variant minimaal plus

- Lijn 18 deels opheffen, deels strekken
- Lijn 19, 32, 36, 37, 38, 40, 42, 43, 45, 46, 47, 48, 49, 57, 59, 60, 62, 63, 64, 136, 192 195, 240, 24,5 268 opheffen
- Lijn 21 route wordt geuzenveld – zeeburgerdijk
- Lijn 22 route wordt houthavens – knsmlaan
- Lijn 65 inkorten tot station sciencepark
- nieuwe 'Westtangent' tussen Sloterdijk, West en Schiphol
- Besparing € 20 mln BDU-bijdrage op € 50 mln BDU-bijdrage totaal (exclusief terugploegen, inclusief Westtangent).

Conclusie SRA

Variant minimaal plus

- Geen besparingen metro, Besparing BDU tram € 8 mln, BDU busnet € 20 mln (20% concessie Amsterdam)
- Meer kan, maar wordt moeilijk door neerwaartse spiraal (door hoge kdg, hoge bezetting, uitval)
- Overige concessies (totaal € 60 mln) niet geanalyseerd. Vermoedelijk ongeveer 5-10% te halen zonder grote gevolgen: € 2,5-5 mln

Conducteurs, SVOV: Totaal 50 miljoen

- Min 3-5 mln door bezuiniging tram

Facts en aanpak Haaglanden

- Uitgaven OV BDU exploitatie € 90 mln, totaal € 174 mln, incl SV en infrabeheer.
- BDU verdeling exploitatie: HTM tram 34 mln, HTM bus 19 mln, HTM RR 17 mln, Veolia streek 20 mln
- De taakstelling uit de € 120 mln is € 30 mln
- Concessies: tram, bus HTM, bus Veolia, Randstadrail Haagse deel
- Kdg tram 42% (incl beheer en onderhoud), HTM bus 44%, RR rond de 60%, Veolia streek 44%
- Haaglanden geïnvesteerd OV –infra (AROV) en in DRIS en toegankelijkheid; voorkomen kapitaalvernietiging
- RandstadRail groeit boven verwachting; inzet RR voertuigen op lijn 2, 11 en 17
- Loopafstand minder dan 500 meter, 95% haltes voldoet hieraan

Aanpak Haaglanden:

- frequentieverlaging tram, lijn 20 bus schrappen, na 22.00 uur einde dienst, besparing € 5 mln, net Veolia aanpassen: - € 2 mln

Karakterisering Haaglanden

- Wat opvalt is dat Haaglanden in Den Haag mooi strak raillijnenet heeft. Nieuwe wijken als Ypenburg en Leidschenveen kennen nauwelijks nog buslijnen en alleen enkele strakke railverbindingen die minimaal elk kwartier rijden en op werkdagen overdag elke 10 minuten. Dit kan in onze ogen niet veel beter.
- In Den Haag zelf en zeker in Delft en Zoetermeer rijden meer buslijnen en is de loopafstand binnen een wijk naar een OV-halte kleiner. Deels komt dit mogelijk door het ontbreken van raillijnen (o.a. Den Hoorn), maar in Zoetermeer valt dan weer op dat 'oudere' wijken als Meerzicht en Driemanspolder rail en bus kennen, terwijl Oosterheem alleen rail heeft. Mogelijk is dit historisch ontstaan. Het geeft handvatten voor bezuinigingen.
- Door ontbreken gedetailleerde cijfers twee varianten op basis van structuuranalyse vervoergebied: minimale variant en Minimaal+.

Aanpak lijnennet bus Den Haag

Minimale variant:

- Zwaar bezuinigen doet pijn. Gezien de loopafstanden in Zoetermeer-Oosterheem, Ypenburg en Wateringen-Hogeveld kunnen in Den Haag de volgende lijnen vervallen: 18, 20, 21, 24 oost, 26, 28 zuid.
- Besparing BDU bus indicatie € 11 mln

Minimaal+/mobiliteits variant:

- De structuur van het openbaar vervoer in Den Haag ziet er zoals gezegd niet slecht uit. Hier en daar kunnen buslijnen een strakkere route krijgen. Exacte gebruik- en KDG-gegevens ontbreken maar indicatief zijn de lijnen 18, 20, 21, 26 zuid denkbaar.
- Besparing BDU bus indicatief € 8 mln, waarvan mogelijk een deel terugploegen (€ 2 mln)

Aanpak lijnennet Zoetermeer

Minimale variant

- Door de goede (zelfs voor interne verplaatsingen geschikte) railverbindingen kunnen alle buslijnen vervallen. Wat overblijft zijn de interlokale verbindingen Zoetermeer-Leiden en Zoetermeer-Pijnacker-Delft die mogelijk ook een lokale functie behouden. Vervallen: 70, 71, 72, 74, 77.
- Besparing bijna 100%

Minimaal+ variant

- Een minder zware bezuiniging houdt een ontsluiting van wijken die verder van een station liggen mogelijk. In onze ogen zouden dan de wijken Noordhove (lijn 70) en Rokkeveen-Zuid (71/72) een feederlijn op Zoetermeer-Centrum of een ander RandstadRailstation kunnen krijgen.
- Besparing circa 50%

Aanpak lijnnet Delft

Minimale variant:

- Met de uitbreiding van de tram naar de TUwijk heeft ook Delft straks veel railverbindingen en kan net als in Zoetermeer veel bus vervallen zonder een vorm van basis openbaar vervoer te beschadigen. Mogelijk dat Alleen Den Hoorn en Delfgauw nog een feederbus naar Delft station kunnen gebruiken. Vervallen: 80, 82.
- Besparing circa 60%

Minimaal+ variant

- Bij een minder zware bezuiniging lijkt het behouden van de bus in Tanthof-Zuid (80) logisch. Deze bussen feederen dan tussen de genoemde wijken en de dichtstbijzijnde Railhalte of centrumlokatie. Omdat Delft veel inkomende interlokale bussen kent, kunnen deze mogelijk deze functie overnemen?
- Besparing circa 40%

Aanpak lijnennet Westland

Op zich ziet het net in het Westland er redelijk strak uit. Bussen rijden niet meer door naar Den Haag centrum, maar takken aan op RandstadRail 4/tram 6.

Minimale variant:

- Moet er toch wat uit dan valt te denken aan lijn 30 (niet Naaldwijk-Kwintsheul-Rijswijk), 31, 34, 86
- Besparing ongeveer 35%

Minimaal+ variant

- Ons voorstel zou zijn wel bovenstaande bezuinigingen door te voeren, maar DRU's terug te ploegen door hoge frequenties aan te bieden en hier en daar routes logischer te maken.
- Besparing ongeveer 25%

Samenvatting besparingen BDU busnet Haaglanden

Geen beschikking over kwantitatieve informatie op lijnniveau; inschatting is indicatief

- Minimale variant bus streek besparing BDU indicatief: € 12 miljoen
- Minimaalplus variant bus streek besparing BDU indicatief: € 7 miljoen

Variant Bijdrage	Bus Den Haag	Bus streek	Totaal besparing BDU	Totaal BDU
Minimaal	11	12	23	
Minimaal plus	6	7	13	
Totaal huidig	19	20		39

- Op tram zijn kleine besparingen denkbaar; lijn 16, frequenties, haltes



Conclusie aanpak lijnennet Haaglanden

- Beperkte mogelijkheden binnen Den Haag en Westland door goed railnet en strak busnet. Meer mogelijkheden in Zoetermeer en Delft.
- Mobiliteitsfunctie en rail overeind houden
- In totaal met deze benadering op bus een indicatieve besparing BDU van € 13 mln; flinke ingreep
- Beperkte besparing mogelijk op tram

Vergelijking aanpak taakstelling

SRR:

- Voornemen: € 15 mln op exploitatie OV, accent op busnet RET
- Overig op b&o, sociale veiligheid, materieel
- Besluitvorming voor de zomer noodzakelijk gericht op 2013
- Bereiden voor op zwaar politiek weer

Haaglanden:

- Eerste stap: € 7 mln: tramfreq, tramlijnen inkorten, stadsnet tot 22.00 uur
- Beperkt effect b&o en investeringen
- Besluitvorming ?

SRA:

- Uitgaan van gehele taakstelling in exploitatie te verwerken, politiek mag terugploegen door keuzes voor andere maatregelen, zoals b&o, sociale veiligheid ed.
- Indien uitgevoerd vanaf 2013: voor de zomer besluitvorming noodzakelijk

Vergelijking aanpak taakstelling

- SRR: beperkt deel op exploitatie, herdefinieren RET bus; overig b&o, sv, materieel; vanaf 2013 pakket in werking, snelle besluitvorming voorzien
- Haaglanden: kaasschaaf tram en bus, vervolg invulling onduidelijk
- SRA: uitwerken volledige taakstelling in exploitatie, besluitvorming nog niet voorzien

Conclusies en aanbevelingen

- Concentratie opzet lijnennet levert besparingen; inzetten op bereikbaarheidsfunctie: grotere loopafstanden, gestrektere lijnen,
 - Tram en metro over het algemeen belangrijke dragers; versterken daar waar er capaciteitsproblemen zijn
 - Stedelijk busnet is aanvullend en feeder voor tram en metro
 - Rationaliseren busnetwerk is voor (deel) taakstelling noodzakelijk middels een stevige ingreep: herontwerp.
- Beleidskader aanpassen: herdefiniëren van deels verbindingseisen, maar vooral ontsluitingseisen en de (sociale) rol van het OV
- Voor totale taakstelling inzet meerdere instrumenten nodig

Conclusies en aanbevelingen

- Een goed bezuinigingsplan kost tijd en geld; daar hebben wij geen rekening mee gehouden:
 - Tijd: bij een bezuinigingsslag van deze omvang moet het lijnennet herontworpen worden.
 - Geld: bezuinigen door meer feederen (visgraatmodel) geeft een hogere belasting op de lijnen waarop gefeederd wordt. Dit kost mogelijk meer materieel. Verder investeren in kwaliteit: DRIS, Apps, SVOV en Overstappunten (P+R, fietsenstalling).
 - Realisatie aanpassing: 2014 / 2015
 - Rekening houden met frictiekosten, zoals afvloeiing personeel
- Komen tot overeenstemming tussen regio's en V&W over noodzakelijke maatregelen om taakstelling te halen en over tijdpad; van belang voor regionale politieke haalbaarheid, welke relatie met aanbestedingen
- Accent op bereikbaarheidsfunctie OV vergt bijstelling beleidsvisie I&M en regio's