

Ontwikkelingen Hoogwaardig Openbaar Vervoer

Er zijn momenteel in Nederland veel ontwikkelingen gaande rond concepten van Hoogwaardig OV (HOV) of Bus Rapid Transit (BRT) - steeds in relatie tot (stads)regionale en interstedelijke mobiliteit en/of ruimtelijke ontwikkeling. Ook groeit bij alle partijen het besef dat er nog grote mogelijkheden liggen in de verdere doorontwikkeling van BRT, als aanvulling op railgebonden OV (trein, metro, tram). In dit document vindt u een overzicht van BRT-ontwikkelingen zoals wij die vanuit de OV-campus zien gebeuren. Wij zullen naar aanleiding hiervan ergens de komende maanden een agenda 'Doorontwikkeling BRT in Nederland' opstarten, aansluitend op geschetste en andere BRT-ontwikkelingen en passend in de andere gezamenlijke activiteiten van de decentrale OV-autoriteiten: in OV-campus-verband en met de andere OV-partijen rond het Toekomstbeeld OV40.

1. BRT-Algemeen

Concept BRT

De gemeenschappelijke noemer van HOV of BRT is dat gebruik wordt gemaakt van een ondergrond van asfalt en voertuigen met rubber wielen om reizigers een in alle opzichten goed functionerend hoogwaardig collectief vervoersysteem aan te bieden. BRT biedt bijvoorbeeld voldoende reissnelheid en doorstroming, comfort, gemak, mooie uitstraling, hoge frequentie, reisinformatie, etcetera. Daarmee biedt het – net als de verschillende vormen van railvervoer waarop BRT een aanvulling kan zijn – een reëel alternatief voor automobility, dat vanwege de flexibiliteit van BRT ten opzichte van railvervoer en qua realisatietijd en kosten (aanleg, beheer, exploitatie) beleidsmatig aantrekkelijk kan zijn.

- Het Kennisinstituut Mobiliteit (KiM) voert momenteel – na aandringen vanuit de OV-campus - een studie uit naar de potentie en groeikracht van BRT in Nederland.
- Vanuit Hogeschool Windesheim studierichting Mobiliteit zal najaar 2019 een studieopdracht BRT-ontwikkeling plaatshebben bij de OV-campus (onder begeleiding van Jacobien Klein Lenderink van CROW en Jan van Selm).

Groei Q-link, R-netlijnen, Brabantliners

Sinds ongeveer 30 jaar kennen we in Nederland BRT-achtige systemen (Interliner was wellicht de eerste formule). Momenteel zijn de R-netlijnen in het westen, de Brabantliners in het zuiden en de formules Q-linker en Q-link in het noorden bekende voorbeelden van BRT-achtige systemen, die elk hun eigen specifieke kenmerken hebben, maar allemaal de afgelopen jaren forse reizigersgroei hebben weten te realiseren.

- Sinds enige jaren organiseert CROW/KpVV een jaarlijks HOV-symposium, waarin we dit soort ontwikkelingen met elkaar delen
- Sinds 2017 voert onze Flevolandse collega René Borsje bij de TU Delft een promotie-onderzoek uit naar BRT. Hij zal dit vermoedelijk in 2021 of 2022 afronden.

Waar rijdt BRT in Nederland?

Recent bracht de zogenoemde Geodienst RUG – naar aanleiding van een podcast van Geert Kloppenburg met Jan van Selm (<https://geertkloppenburg.nl/in-gesprek-met-jan-van-selm-over-kansen-voor-metros-op-asfalt-bus-rapid-transit-systemen-in-randstad/>) een BRT-kaart van Nederland uit.



Met deze kaart wordt zichtbaar dat BRT-achtige systemen inmiddels een algemeen verschijnsel in Nederland zijn. Overigens betreft dit overzicht duidelijk een eerste versie, diverse BRT-lijnen/netwerken ontbreken nog (bijvoorbeeld Twente, Nijmegen, Limburg) terwijl over andere lijnen het gesprek kan worden gevoerd of die wel voldoende BRT-kenmerken hebben.

Toekomstbeeld OV 2040

Vanuit bovenstaande voorbeelden wordt in het Toekomstbeeld OV 2040 – naast railgebonden vervoer – ook aan BRT een belangrijke rol toegekend om zorg te dragen voor voldoende ov-capaciteit en kwaliteit, zowel stadsregionaal als interstedelijk (zie: Contouren Toekomstbeeld OV 2040, Pijler 1: Focus op de kracht van het OV). Op basis hiervan vormt BRT-ontwikkeling onderdeel van de ov-netwerken die in het kader van het TBOV40 worden ontwikkeld (acties 2 en 3).

Kerngedachten zijn dat BRT-doorontwikkeling:

- een samenhangend geheel van diverse elementen betreft, zowel technisch als qua beeldvorming (bij beleidsmakers en bij reizigers) en effectiviteit en effectmodellering.
- meerwaarde kan hebben op verschillende geografische schaalniveaus, zowel stedelijk als stadsgewestelijk en interstedelijk.

2. OV-concessies en BRT

Nederland kent 16 overheden die op grond van de Wp2000 concessiebevoegd zijn ('OV-autoriteiten'), waarvan de Rijksoverheid alleen de HoofdRailNet-concessie verleent. De in Nederland actieve BRT-concepten komen voor binnen decentrale (gebiedsgewijze) concessies. Alle BTM-vervoerders in Nederland (Arriva, EBS, GVB, HTM, Keolis, Qbuzz, RET en Transdev) hebben inmiddels vormen van OV met BRT-kenmerken. Grote interstedelijke treinaanvullende BRT-concessies vanuit meerdere concessiegevers zijn echter tot op heden niet direct in beeld.

3. Infrabeheer & BRT: doorstroming, hubs, P&R, haltering

Gegarandeerd goede doorstroming, aantrekkelijke en goed gesitueerde hubs, P&R-voorzieningen en haltes vormen een essentieel element voor succesvol BRT. Hierin zijn ruimtelijke planning (gemeenten, provincies, Rijk) en de rol van wegbeheerders (gemeenten, provincies, rijk) cruciaal.

Nederland kent zoals aangegeven 16 OV-autoriteiten die concessiebevoegd zijn, maar daarnaast zijn er bijna 400 infrabeheerders, zoals ruim 350 gemeenten, 12 provincies en Rijkswaterstaat (en overigens ook ProRail c.q. NS Stations voor BRT-hubs op treinstations ivm bestaande eigendomssituaties).

Alleen bij de 12 provincies vallen concessiegevende bevoegdheden en wegbeherende bevoegdheden samen. Bij alle gemeenten in VRA en MRDH en bij de gemeenten Almere en Groningen is dit indirect ook het geval. In alle overige gevallen heeft de wegbeherende overheid geen bevoegdheden op het gebied van ov-concessieverlening, waarmee er in praktijk toch een andere 'drive' aanwezig is om passende infrastructuur voor BRT te realiseren.

- CROW werkt momenteel aan een integrale update van de (verouderde en versnipperde) kennismodule ov-infrastructuur, DOVA levert - naast een eigen bijdrage vanuit CROW – ook een financiële bijdrage aan dit project.

Gemeenten hebben veel (al dan niet specifieke) ov-infrastructuur aangelegd en in beheer, naast infrastructuur voor lopen, fietsen, automobilititeit en goederenvervoer. De ruimtevraag is steeds aan de orde.

- Almere is een mooi voorbeeld waar gegarandeerde ov-doorstroming consequent is doorgevoerd. Ook VRI-afstelling en haltesituering en -inrichting bevorderen een vlotte ov-doorstroming.
- In Groningen en Drenthe is het concept OV-hub ontwikkeld, alle 50 hubs hebben een aantal gezamenlijke kenmerken op ov-gebied, waar de (BRT-)reiziger dus van uit mag gaan.

Ook **provincies** hebben veel ov-infrastructuur aangelegd en in beheer. Nogal wat provinciale wegen zijn uitgebreid met vrije busbanen of kennen specifieke bus op- en afritten.

- De Zuidtangent tussen Schiphol en Haarlem in Noord-Holland is vermoedelijk (één van) de eerste en meest bekende busbaan in Nederland, maar al lang niet meer de enige.

Rijkswaterstaat, beheerder van het Hoofdwegennet, kent sinds begin jaren '90 een soort beleidskader voor busvoorzieningen, binnen alle geldende veiligheids- en doorstromingsnormen voor het overige verkeer. Op basis daarvan zijn met name tot aan 2010 een aantal vluchtstroken vrijgegeven voor busvervoer bij files. Deels zijn deze overigens later omgevormd tot spitsstroken zonder prioritering voor bussen. Ook beheert Rijkswaterstaat op enkele plekken haltes aan rijkswegen. Hiermee is RWS overigens terughoudend, vooral vanuit veiligheidsoverwegingen, RWS neemt momenteel geen eigen initiatieven om OV over asfalt te initiëren of stimuleren.

- Samenhangend met een meer algemene heroriëntatie op de rol van RWS binnen het mobiliteitsveld lijkt men zich ook te willen heroriënteren op een meer actieve en meedenkende rol in relatie tot BRT.
- Onbekend is bijvoorbeeld of met RWS ook afspraken zijn gemaakt of mogelijk zijn over 'gegarandeerde BRT-doorstroming op het HWN' waar de snelweg A27 onderdeel is van de BRT-doorstromingscorridor HOV in 't Gooi van de provincie Noord-Holland en de betrokken gemeenten.

4. Voertuigen, exploitatie, uitstraling

Een ander belangrijk element van BRT hangt samen met de exploitatie op basis van een concessie: beschikbare voertuigcapaciteit, frequentie, comfort van de voertuigen, uitstraling, etcetera. BRT wordt in veel gevallen (na R-net, Qliner, Q-link en Brabantliner) 'in de markt gezet' als specifieke herkenbare productformule met een hoogwaardige uitstraling. Zeker stadsregionaal laten (gestrekte) BRT-lijnen zich overigens momenteel ook al goed combineren met de ZE-doelstelling.



▲ Een snelbuzz van Qbuzz op het station van Dordrecht. © Milan Rinck

Qbuzz wint award voor design bussen

Vervoersbedrijf Qbuzz heeft een internationale prijs gewonnen voor het uiterlijk van haar bussen. Een jury van internationale experts kende bij de Red Dot Design Awards de onderscheiding in de categorie communicatiestijl toe aan de vervoerder en ontwerpbureau Luidspreker.

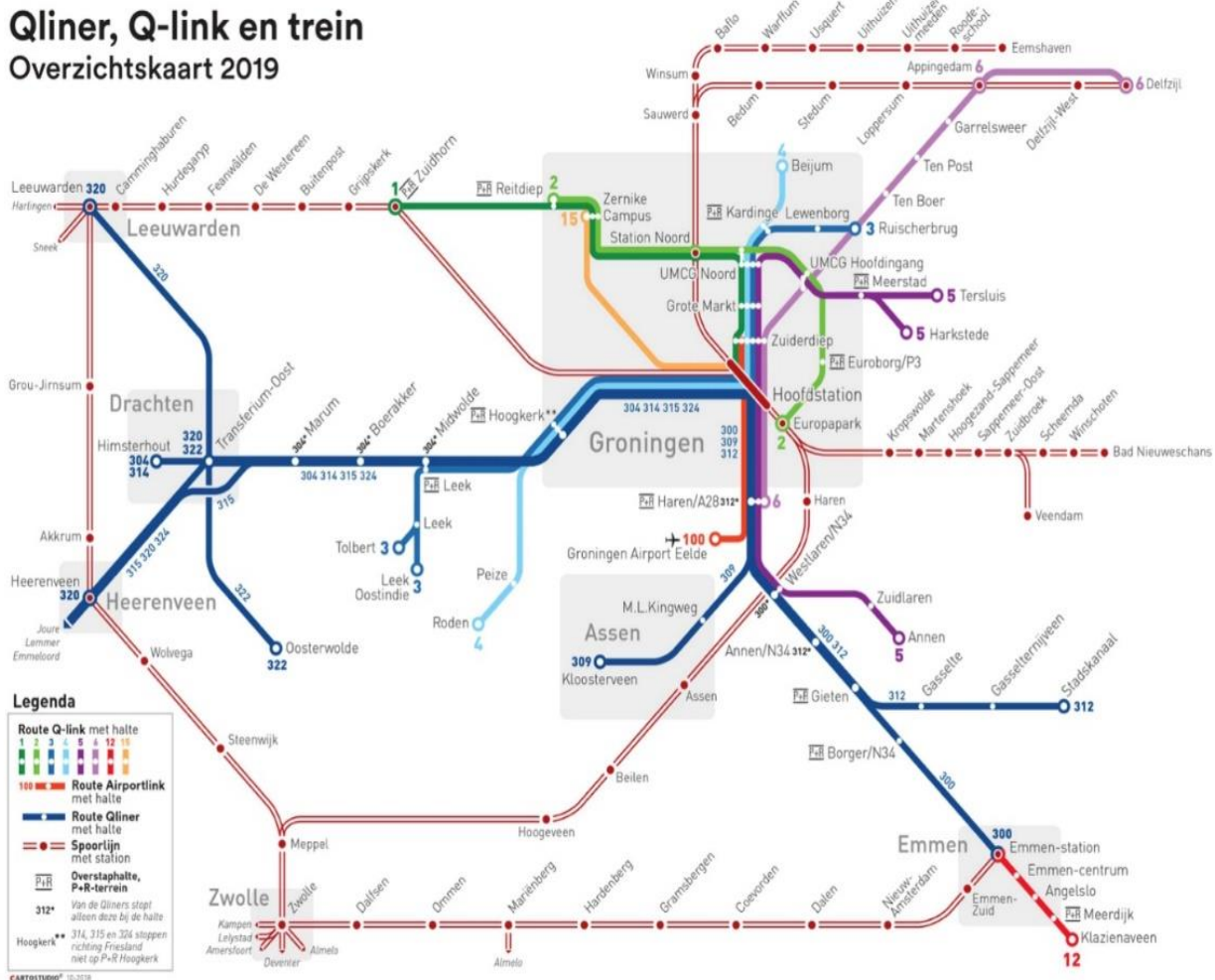
R-net 346 rijdt tussen Amsterdam Zuid en Haarlem. SnelBuzz rijdt op verschillende lijnen in de concessie Drechtsteden-Molenlanden-Gorinchem (DMG). Overigens komt de productformule en bijbehorende marketing niet alleen terug in (het design van) de BRT-voertuigen, maar bijvoorbeeld ook in lijnkleuren. In Groningen-Drenthe (GD) correspondeert het groene BRT-voertuig met de groene Q-link-lijn.



En dit stadsregionale Q-linknetwerk vormt weer onderdeel van het noordelijke HOV-netwerk, waarvan ook de BRT-formule Q-liner en de noordelijke treinen deel uitmaken, vervat in een metro-achtige kaart (ook beschikbaar in de vorm van een brillendoekje bij het OV-Bureau Groningen Drenthe).

Qliner, Q-link en trein

Overzichtskaart 2019



5. Gebruik en modellering van BRT in verkeersmodellen

Ervaring leert dat goed ontworpen en uitgevoerde BRT-lijnen op corridors met een voldoende sterke vervoersspanning sterke reizigersgroei te zien geven, in sommige gevallen jaren achtereen meer dan 10% groei op jaarbasis. Nadere analyses waar deze groei vandaan komt leren dan dat die deels ook nieuwe overreizigers betreft, onder andere voormalige automobilisten. Hoewel reizigers misschien railgebonden OV gevoelsmatig hoger waarderen, blijken zij ook BRT dus goed te vinden.

Daarmee (b)lijkt BRT in praktijk ook echt een alternatief voor veel automobilititeit. Tegelijkertijd is het vooralsnog echter buitengewoon lastig om groei van BRT daadwerkelijk te correleren aan congestievermindering op dezelfde corridor. Deels vermoedelijk omdat de verschuivingspercentages in absolute zin beperkt zijn, deels vanwege nieuwe auto-gebonden aangroei in dezelfde meetperioden. Maar deels zeker ook door de verklarende modellen voor congestieveranderingen die worden gebruikt door de wegbeheerders. Die modellen kennen BRT als product nog niet, alleen trein of (streek)bus.

En andersom bij ontwerp/prognosemodellen van bijvoorbeeld RWS is een bus één voertuig, zoals een auto dat ook is. Dat er met het ene voertuig twee tot vier mensen worden vervoerd en met het andere 50 blijft buiten beeld. Daarom 'wint' een extra spitsstrook met een lage congestieprognose het vanuit de modellen vaak van een vluchtstrook met vrije busbaan, hoewel de spitsstrook bij file ook de gegarandeerde doorstroming van het OV teniet doet (en daarmee BRT-gebruik weer onaantrekkelijker maakt).

- In een lopende verkenning in opdracht van de provincie Noord Holland wordt een nieuwe vorm van modelleren van personenvervoer getest. Dit model lijkt aanvullende inzichten op te leveren naast de bestaande modellen.

6. Tenslotte

Dit overzicht beschrijft concrete initiatieven zoals wij die vanuit de OV-campus op BRT-gebied in Nederland zien gebeuren. Het is echter met zekerheid onvolledig, overal zijn ontwikkelingen zichtbaar of wordt daarover nagedacht. Verder zijn er in het buitenland vele voorbeelden van succesvol BRT, tot in de grootste metropolen van de wereld (bijvoorbeeld Chinese steden en Lagos in Nigeria). Wij zullen naar aanleiding hiervan ergens de komende maanden een agenda 'Doorontwikkeling BRT in Nederland' opstarten, aansluitend op geschetste en andere BRT-ontwikkelingen en passend in de andere gezamenlijke activiteiten van de decentrale OV-autoriteiten: in OV-campus-verband en met de andere ov-partijen rond het Toekomstbeeld OV2040.