



Samenwerkingsverband Regio Eindhoven

Vergadering Dagelijks Bestuur d.d. 28 juni 2010

Agendapunt :

Portefeuille : Verkeer en vervoer, de heer drs. A.A.M. Jacobs

Onderwerp : Voertuigkeuze HOV

Probleemstelling : In de rapporten “Structuur van Doorstroom- en HOV-assen in de regio Zuidoost-Brabant” en “HOV-netwerk in de regio Zuidoost Brabant” is bewust gekozen voor de ontwikkeling van een netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer.  
Tot op heden is er geen keuze voor een HOV-modaliteit gemaakt. Dat is echter wel nodig om de infrastructuur binnen het HOV-netwerk op de juiste manier te ontwerpen. Er zijn twee onderzoeken naar de voertuigkeuze uitgevoerd. De uitkomsten van de beide onderzoeken leiden tot het onderstaande voorstel.

Voorstel : 1. Inzetten op een hoogwaardig busvoertuig op HOV1, HOV2 en andere toekomstige HOV-assen, zowel op korte en als op lange termijn. In de nadere uitwerking van de concessie bepalen hoe precies invulling kan worden gegeven aan de hoogwaardigheid.  
2. Geen extra investeringen doen in het tramproof aanleggen van HOV2 en andere toekomstige HOV-assen.  
3. De uitkomsten van het onderzoek kenbaar maken via een persbericht (zie bijlage).

Besluit :

wel openbaar		Ondernemingsraad Dienstcommissie	Portefeuillehoudersoverleg	Dagelijks Bestuur 2 <sup>o</sup> behandeling	Regioraad
Naam auteur: T. Schouwenaar		d.d.	d.d.	d.d.	d.d.
Diensthofd		<input type="checkbox"/> kennisneming <input type="checkbox"/> advisering <input type="checkbox"/> instemming	<input type="checkbox"/> kennisneming <input type="checkbox"/> bespreking <input type="checkbox"/> advisering	<input type="checkbox"/> kennisneming <input type="checkbox"/> bespreking <input type="checkbox"/> advisering <input type="checkbox"/> besluitvorming	<input type="checkbox"/> kennisneming <input type="checkbox"/> besluitvorming
Secretaris SRE					
Voorlichting door : SRE / MD / RHCE					

Beschrijving bijlage(n): Persbericht



Adviesnota vergadering  
Dagelijks Bestuur d.d. 28 juni 2010

## AGENDAPUNT

---

Onderwerp	Voertuigkeuze HOV
-----------	-------------------

---

### Samenvatting adviesnota

In de rapporten “Structuur van Doorstroom- en HOV-assen in de regio Zuidoost-Brabant” en “HOV-netwerk in de regio Zuidoost Brabant” is bewust gekozen voor de ontwikkeling van een netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer.

Tot op heden is er geen keuze voor een HOV-modaliteit gemaakt. Dat is echter wel nodig om de infrastructuur binnen het HOV-netwerk op de juiste manier te ontwerpen. Er zijn twee onderzoeken naar de voertuigkeuze uitgevoerd. De uitkomsten van de beide onderzoeken leiden tot het onderstaande voorstel:

1. Inzetten op een hoogwaardig busvoertuig op HOV1, HOV2 en andere toekomstige HOV-assen, zowel op korte en als op lange termijn. In de nadere uitwerking van de concessie bepalen hoe precies invulling kan worden gegeven aan de hoogwaardigheid.
2. Geen extra investeringen doen in het tramproof aanleggen van HOV2 en andere toekomstige HOV-assen.

Dit voorstel kenbaar maken via een persbericht leidt tot een derde onderdeel van het voorstel.

3. De uitkomsten van het onderzoek kenbaar maken via een persbericht (zie bijlage).
- 

### **Aanleiding**

Het Dagelijks Bestuur heeft op 14 april 2008 het rapport “Structuur van Doorstroom- en HOV-assen in de regio Zuidoost-Brabant” vastgesteld. Hierin is een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)-netwerk vastgelegd. Tevens heeft de Regioraad op 25 februari 2010 – als uitwerking van het voornoemde rapport – het regionaal beleid op gebied van HOV en Doorstroomassen vastgesteld met het rapport “HOV-netwerk in de regio Zuidoost Brabant”. Daarin is bewust gekozen voor de ontwikkeling van een netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer. Dit is integraal onderdeel van het maatregelenpakket voor duurzame bereikbaarheid van de Brainportregio als onderdeel van regionale en MIRT-afspraken. Hoogwaardig openbaar vervoer staat voor: snel, hoogfrequent, betrouwbaar en comfortabel. De voertuigtechniek maakt daar integraal onderdeel van uit. Gestreefd wordt naar de hoogst haalbare kwaliteit.

Tot op heden is er geen keuze voor een HOV-modaliteit gemaakt. Dat is echter wel nodig om de infrastructuur binnen het HOV-netwerk op de juiste manier te ontwerpen. Er zijn twee onderzoeken naar de voertuigkeuze uitgevoerd. Ten eerste is een vergelijkend onderzoek gedaan naar vier verschillende voertuigtechnieken. Daarna is een breed onderzoek gedaan onder marktpartijen. Daarom heeft het Dagelijks Bestuur van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven op 8 februari 2010 ingestemd met het uitvoeren van een marktconsultatie (H)OV in het SRE. Beide onderzoeken worden hieronder kort behandeld, waarna een conclusie volgt over de voertuigkeuze.



## Rapport “Voertuigkeuze 2de as HOV”

Onder begeleiding van het SRE en de gemeenten Eindhoven en Nuenen heeft een onafhankelijk bureau met brede OV-kennis een vergelijkend onderzoek gedaan naar vier voertuigtechnieken voor HOV2. Het doel was inzicht te krijgen in een geschikt voertuig voor HOV2. Daartoe zijn de volgende vier technieken vergeleken: hybride bus, Phileas, trolleybus en tram. Deze vier technieken zijn beoordeeld op vijf hoofdcriteria – Financiën, OV-kwaliteit, Stedelijke ontwikkeling, Mobiliteitseisen en Realisatie – en een groot aantal subcriteria. De uitkomsten van het onderzoek zijn verwoord in “Voertuigkeuze 2de as HOV”.

### Conclusies

Het rapport bevat drie belangrijke conclusies over de voertuigkeuze.

#### Conclusie 1: Een tram is binnen de gegeven stedelijke context van de Regio Eindhoven geen verstandige optie

De tram scoort goed op aspecten als stedelijke ontwikkeling, comfort, toegankelijkheid, imago. Deze aspecten kunnen echter ook met andere voertuigen worden verwezenlijkt. De tram scoort beduidend minder op mobiliteitseisen (zoals flexibiliteit, netwerkvorming en inpassing in het huidige systeem), de vervoerwaarde, de realisatie en de kosten (investeringskosten factor 2, hoge jaarlijkse kosten voor beheer en onderhoud).

#### Conclusie 2: In het ontwerp van HOV2 moet rekening worden gehouden met vrije infrastructuur voor een ‘busvoertuig’

Een busvoertuig kan een hybride, trolley of Phileas zijn.

#### Conclusie 3: Een tram niet definitief onmogelijk maken, maar ‘tramproof’ ontwerpen, zodat een stadstram op langere termijn kan worden ingepast

In het rapport worden drie uitgangspunten voor een basisniveau<sup>1</sup> van ‘tramproof’ benoemd:

- Boogstralen
- Hellingpercentage
- Doorgangshoogte kunstwerken

Naast dit rapport bestond er behoefte aan de inzichten van de markt. Kon de markt deze conclusies onderbouwen? Of heeft de markt andere ideeën? Om dat inzichtelijk te maken, is een marktconsultatie gehouden.

### Marktconsultatie

Het doel van de marktconsultatie was inzicht te verkrijgen in welke techniekkeuze onder welke voorwaarden, en passend bij het ambitieniveau en randvoorwaarden van HOV door marktpartijen haalbaar en realistisch wordt geacht. Daarnaast is – in aanvulling hierop – gevraagd naar de wenselijkheid van het opnemen van (lichte) infrastructuur in de komende concessie openbaar vervoer in het SRE. Het SRE heeft een team van onafhankelijke onderzoekers met ervaring op dit specifieke gebied opdracht gegeven de marktconsultatie uit te voeren. Daarbij is de markt uitgebreid benaderd volgens het onderstaande proces.

- De consultatie is internationaal gepubliceerd op de daarvoor bekende fora
- Specifieke marktpartijen (41 in totaal) zijn schriftelijk en telefonisch benaderd
- Op basis van de internationale publicatie zijn in een nota van inlichtingen vragen en antwoorden uitgewisseld

---

<sup>1</sup> Ervaringen met het tramproof bouwen van de Zuidtangent laten zien dat een constructietechnische voorbereiding op een tram de businfrastructuur circa 25% duurder maakt. De verwachting aldaar is dat het ombouwen tot een tramtracé evenveel kost als de originele, reeds aangelegde busbaan.



- In totaal hebben zes marktpartijen een schriftelijke reactie ingeleverd op de gestelde vragen in de internationale publicatie
- Op basis van een analyse van de ontvangen schriftelijke reacties zijn voorlopige conclusies opgesteld
- De voorlopige conclusies zijn aan een relevante selectie van marktpartijen in bilaterale gesprekken getoetst
- Op basis van alle ontvangen informatie is de eindrapportage opgemaakt

Hieronder is een samenvatting van de bevindingen van de markt, zoals beschreven in de eindrapportage, opgenomen.

#### *Conclusies en aanbevelingen uit de markt*

Uit de schriftelijke en mondelinge antwoorden van de marktpartijen volgt een consistent beeld voor wat betreft de volgende door de markt gedeelde conclusies. De marktpartijen adviseren de inzet van een hoogwaardige bus op HOV1, HOV2 en andere toekomstige HOV-assen. Tevens geven de marktpartijen aan dat lichte infrastructuur in de concessie kan worden opgenomen. Deze conclusies worden hieronder nader toegelicht.

#### Conclusie 1: Een railvoertuig op HOV is vervoerskundig niet exploitabel

Hoewel een railvoertuig een aantal voordelen heeft ten opzichte van een bus, is het exploiteren van een railvoertuig op HOV vervoerskundig niet haalbaar volgens alle marktpartijen. De huidige en toekomstige vervoerspotentie in het SRE is hiervoor te gering. Tevens heeft een railvoertuig negatieve effecten op het overige (H)OV-netwerk.

#### Conclusie 2: Gegeven de huidige en toekomstige vervoerspotentie is een hoogwaardige bus exploitabel op HOV

Een hoogwaardige bus is een passende oplossing op HOV1, HOV2 en andere toekomstige HOV-assen volgens alle marktpartijen. Dit voertuig is geschikt voor de huidige en toekomstige vervoerspotentie en kan - evenals een railvoertuig - ook over een 'imago-effect' beschikken. Aangezien HOV niet zozeer wordt bereikt met een bepaalde techniek, maar met hoogwaardige kenmerken van het HOV-systeem (een voorspelbare reistijd, snelheid, frequentie, de inzet van een bewezen technologie, kwaliteit van de dienstverlening, reizigersinformatie, et cetera), kan een bus ook een succesvolle vorm van HOV zijn. De beschikbare gelden voor (H)OV worden volgens de marktpartijen het efficiëntst en effectiefst ingezet met een hoogwaardige bus.

#### Conclusie 3: Lichte infrastructuur kan worden opgenomen in de concessie

Het is volgens de marktpartijen mogelijk om lichte infrastructuur op te nemen in de concessie. Als lichte infrastructuur wordt opgenomen, dan zijn er twee belangrijke voorwaarden. Ten eerste moet tegemoet worden gekomen aan de vervoerder voor investeringen met een langere afschrijvingstermijn dan de concessieduur. Op de tweede plaats moet lichte infrastructuur vanuit commercieel oogpunt waarde hebben voor de vervoerder. Daar conclusie 3 geen invloed heeft op de voertuigkeuze, wordt deze in hier verder niet behandeld.

#### **Conclusie**

Twee onafhankelijke onderzoeken hebben uitgewezen dat een tram in Eindhoven nu en in de toekomst niet exploitabel is vanwege een te lage OV-vervoerspotentie. Daarnaast zijn er veel hogere investeringskosten gemoeid met een tram dan er beschikbare middelen zijn. Verder blijkt uit beide onderzoeken dat een hoogwaardig busvoertuig voor HOV2 gewenst is. Tot slot geven de marktpartijen in de marktconsultatie aan dat een hoogwaardig busvoertuig ook gewenst is voor HOV1 en andere toekomstige HOV-assen.



Personele consequenties

Ambtelijke inzet is voorzien in het werkprogramma 2010.

Financiële consequenties

Niet van toepassing.

Paragraaf en punt werkprogramma

B06-1-04 HOV2

VOORSTEL:

1. Inzetten op een hoogwaardig busvoertuig op HOV1, HOV2 en andere toekomstige HOV-assen, zowel op korte en als op lange termijn. In de nadere uitwerking van de concessie bepalen hoe precies invulling kan worden gegeven aan de hoogwaardigheid.
2. Geen extra investeringen doen in het tramproof aanleggen van HOV2 en andere toekomstige HOV-assen.
3. De uitkomsten van het onderzoek kenbaar maken via een persbericht (zie bijlage).