



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

De bus over de grens

Grensoverschrijdende busverbindingen in Nederland

Fons Savelberg en Maarten Kansen

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM



Inhoud

Samenvatting 3

1 Inleiding 6

2 De bus als onderdeel van het ov-systeem 8

3 Grensoverschrijdend busvervoer 14

3.1 Algemeen 14

3.2 Grenseffecten 14

3.3 Korte grensoverschrijdende busverbindingen 16

3.4 Omgevingsontwikkelingen 20

3.5 Langeafstandsbusverbindingen 21

4 Toekomstige ontwikkelingen 26

4.1 Ontwikkelingen in grensregio's 26

4.2 Potentie van de bus in het kortereafstandsvervoer 28

4.3 Potentie van de bus in het langeafstandsvervoer 31

5 Conclusies 33

Summary 34

Literatuur 37

Bijlage A: Geraadpleegde personen 40

Bijlage B: overzicht korte grensoverschrijdende buslijnen, stand april 2019 41

Colofon 43

Samenvatting

Er zijn vijftig buslijnen over korte afstanden (minder dan 50 km) van Nederland naar België of Duitsland. Op veertig daarvan worden per dag per dag minder dan 200 grensoverschrijdende reizen gemaakt. Dat is weinig in vergelijking met het drukste punt van een buslijn binnen Nederland. Landsgrenzen zijn blijikbaar nog steeds een belemmering voor de ruimtelijke interactie tussen gebieden aan weerszijden van de grens en leiden tot minder mobiliteit dan in de situatie zonder landsgrens. Sommige regio's hebben de ambitie om oude grensoverschrijdende spoorlijnen te reactiveren voor regionaal openbaar vervoer. Busdiensten zijn echter in die situaties vooralsnog kosteneffectiever. Bij het langeafstandsbusvervoer (afstanden langer dan 50 km) is zowel het aanbod als het gebruik de laatste jaren sterk toegenomen. De bus is hier doorgaans goedkoper dan de trein. De bus biedt bovendien vaker een directe verbinding, terwijl de trein meestal sneller is.

Algemeen

1. Dit onderzoek geeft antwoord op de vraag of de bus een goed potentieel heeft in het grensoverschrijdend openbaar vervoer (ov), zowel als alternatief voor als ter aanvulling op de trein. Het KIM heeft dit onderzoek uitgevoerd op basis van literatuurstudie, aangevuld met gesprekken met ov-deskundigen van provincies met een landsgrens.
2. Bus en trein hebben elk hun eigen kwaliteitskenmerken en vervullen elk hun rol in het ov-systeem. De bus is flexibel in gebruik, goedkoop wat betreft infrastructuur en de chauffeur is nabij, wat de reiziger een veilig gevoel geeft. Een trein kan echter grote(re) aantallen reizigers vervoeren. Nadeel is de kostbare infrastructuur en het minder flexibele karakter van het spoorstelsel.
3. Als reizigers kunnen kiezen tussen railvervoer (trein of tram) en bus, blijken zij een voorkeur te hebben voor railvervoer, ook als alle andere omstandigheden van de reis gelijk zijn (duur van de reis, frequentie van de verbinding, tarief, comfort, enzovoort). Deze voorkeur leidt tot ongeveer 5 procent meer reizen met de tram of trein dan met de bus.
4. Bij grensoverschrijdend vervoer, dus ook openbaar vervoer, blijkt het zogeheten grenseffect een rol te spelen: landsgrenzen belemmeren de ruimtelijke interactie tussen gebieden aan weerszijden van de grens. Het effect nam in de loop van de tijd wel af, maar bestaat nog steeds en leidt tot minder mobiliteit dan in de situatie zonder landsgrens. Verklaringen voor dit verschijnsel zijn zaken als taal- en cultuurverschillen, beperkte wederzijdse erkenning van opleidingen, onbekendheid met vacatures in het buurland, verschillen in belastingregimes en socialeverzekeringsregelingen en een minder ontwikkelde infrastructuur (vooral openbaar vervoer) tussen landen dan binnen een land. Hiernaast is de werkloosheid in de grensstreken doorgaans hoger dan erbuiten.
5. Bij het grensoverschrijdend busvervoer moet onderscheid worden gemaakt tussen vervoer over korte afstanden (minder dan 50 km) en vervoer over lange tot zeer lange afstanden (50 km en meer). Het eerste segment valt onder een vervoersconcessie van de regionale overheid (hetzij die in Nederland, hetzij die in België of Duitsland). Het tweede segment is een geliberaliseerde markt, waarop private vervoerders als Flixbus en IC Bus actief zijn. Om ook binnen Nederland reizigers te kunnen vervoeren, dienen zij bij de betrokken concessiebeheerders (provincies) ontheffing aan te vragen van de concessieplicht.

6. Het kort grensoverschrijdend busvervoer, dat onder een concessie valt, wordt gesubsidieerd door de concessieverlener. Het KiM heeft geen gegevens over de mate waarin dit per lijn het geval is. We nemen aan dat de kostendekking van deze lijnen lager is dan die van vergelijkbare binnenlandse buslijnen vanwege de lage bezetting. Het geliberaliseerde langeafstandsbusvervoer vindt plaats zonder subsidie. Omzet- en winstcijfers worden niet gepubliceerd.

Kortefstandsbusvervoer

7. Tussen Nederland en België dan wel Duitsland rijden op dit moment vijftig grensoverschrijdende buslijnen die onder een concessie vallen. Hiervan rijdt de helft onder een Nederlandse concessie en met een Nederlandse vervoerder. Het gaat om verbindingen over korte afstanden: minder dan 50 km. Sociaal-recreatieve reismotieven hebben er de overhand. Het overgrote deel van de lijnen heeft lage tot zeer lage frequenties (eenmaal per uur of lager) en lage (minder dan 200 in beide richtingen samen op een gemiddelde werkdag) internationale aantallen reizen (gemeten op de landsgrens). De drie drukste lijnen zijn Tilburg-Turnhout, Nijmegen-Kleve en Maastricht-Aachen, met tussen de 500 en 1.000 internationale reizen per gemiddelde werkdag.
8. In de meeste gevallen verbinden de internationale buslijnen die onder een concessie vallen, kleinere kernen aan weerszijden van de grens. Sommige verbinden ook de grotere knooppunten met een treinstation en zijn daarmee tevens feeder voor het treinvervoer in elk van beide landen. Van directe concurrentie tussen bus en trein is vrijwel geen sprake, omdat er nauwelijks parallel treinvervoer is.
9. Tussen Nederland en de ons omringende landen zijn er zes spoorlijnen met regionaal treinverkeer. Ook deze vallen onder een concessie, waarbij regionale overheden aan beide zijden van de grens afspraken hebben gemaakt over de invulling van de concessie. Trein en bus vullen elkaar in deze gebieden aan of bedienen andere markten. De treinverbinding tussen Groningen en het Duitse Leer is de komende jaren nog gestremd vanwege een defecte spoorbrug.
10. De markt voor grensoverschrijdend busvervoer op afstanden tot 50 km is klein en zal dat waarschijnlijk blijven. Er zijn namelijk geen aanwijzingen dat sociaal-economische ontwikkelingen aan beide zijden van de grens tot een grote vraagtoename gaan leiden.
11. Er zijn (regionale) ambities om oude grensoverschrijdende spoorlijnen te reactiveren die soms al decennia niet meer in gebruik zijn voor personenvervoer. Het gaat om Terneuzen-Gent, Weert-Hamont, Nijmegen-Kleve en Coevorden-Rheine. Wij concluderen dat in al deze gevallen een nieuwe busverbinding vooralsnog een efficiëntere oplossing is. Ook in het geval van de lijn Groningen-Leer blijken de maatschappelijke kosten van verbetering van de spoorlijn de baten te overtreffen. Een (verbeterde) busverbinding is bij dit project destijds niet in de afweging meegenomen.

Langeafstandsbusvervoer

12. De internationale buslijnen over lange afstanden verbinden enkele grote steden in Nederland met een groot aantal steden in het buitenland. Vergelijking tussen bus en trein bij een aantal voorbeeldreizen laat geen eenduidig beeld zien: meestal is de trein sneller, in frequenties is het beeld wisselend en in prijs en directheid van de verbinding scoort de bus beter.
13. De langeafstandsbus is een vorm van openbaar vervoer en daarmee een onderdeel van het ov-systeem, net als de trein of de 'gewone' bus. Daar hoort integratie op de knooppunten bij, met overstapmogelijkheden op andere modaliteiten.

14. Gemeenten staan over het algemeen positief tegenover de komst van langeafstandsbusdiensten, omdat deze hun bereikbaarheid verbeteren. Als exploitant van busterminals moeten zij op grond van Europese regelgeving elke vervoerder die daarom vraagt, toegang verlenen tot de terminal. Bij capaciteitsgebrek wijzen zij een andere locatie toe die vervoerskundig niet altijd optimaal is.
15. Het langeafstandsbusvervoer is de afgelopen jaren zowel in aanbod als in aantallen reizen zeer sterk gegroeid. In 2018 bedroeg het aantal internationale busreizen van en naar Nederland met Flixbus, de belangrijkste aanbieder in dit marktsegment, ongeveer 3,5 miljoen. Ter vergelijking: NS schat het aantal internationale treinreizen over langere afstanden (Thalys, Eurostar, IC Brussel, ICE en IC Berlijn) in 2018 op ongeveer 7 miljoen.
16. Naar verwachting zal de groei van het langeafstandsbusvervoer op de korte termijn doorzetten. Duitsland, waar de liberalisatie van de busmarkt al eerder was ingezet, kende in de periode 2011-2016 ook een spectaculaire groei. Daarna nam het vervoer echter af, terwijl het vervoer per langeafstandstrein wel toenam. Een verklaring hiervoor is niet gegeven.
17. In toenemende mate bieden langeafstandsbusvervoerders ook binnenlandse verbindingen aan, als onderdeel van internationale verbindingen (cabotage). Afhankelijk van de situatie is hiervoor een ontheffing van de concessieplicht nodig, af te geven door de betrokken ov-autoriteit (provincie of metropoolregio). De Europese Commissie wil deze voorwaarden over cabotage afschaffen. Reizigers kunnen profiteren van deze verdere liberalisering van de langeafstandsbusmarkt.

1 Inleiding

Achtergrond en aanleiding

Internationale openbaarvervoersverbindingen staan al geruime tijd in de belangstelling van beleid en politiek. De aandacht gaat hierbij vooral uit naar verbeteringen op het spoor, zowel voor korte afstanden in de grensgebieden als voor de langere afstanden naar verder weg gelegen grote steden. De meeste van deze verbindingen zijn nog in studie, zoals het geschikt maken van het baanvak Weert-Hamont voor personentreinen of de versnelling van de intercity (IC) naar Berlijn.

De trein hoeft niet overal en altijd de beste keuze te zijn als het gaat om grensoverschrijdend openbaar vervoer (ov). In haar recente brief aan de Tweede Kamer¹ stelt de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) dat niet alleen de trein maar ook de bus een belangrijke rol kan spelen in het (kort) grensoverschrijdend vervoer, zowel als alternatief voor als ter aanvulling op de trein. Het succes van partijen als Flixbus laat dit ook zien. Bussen zijn flexibeler als het gaat om inzet en routing, vragen veel minder investeringen en zijn daarom al snel een interessante vervoersoptie, ook bij kleinere vervoersstromen. Daarnaast zijn de externe kosten² van het reizen per langeafstandsbus per reizigerskilometer gemiddeld genomen vrijwel gelijk aan die van het reizen per trein (CE Delft, 2015; CE Delft & VU, 2014; CE Delft, 2017).

Vragen aan het KiM

De directie Openbaar Vervoer en Spoor van IenW heeft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) gevraagd te onderzoeken onder welke omstandigheden de bus in het grensoverschrijdend openbaar vervoer een goed potentieel biedt, al dan niet in aanvulling op de trein. Het KiM heeft deze algemene vraag vertaald in de volgende onderzoeksvragen:

Huidige busmarkt

1. Wat zijn algemene kenmerken van het reizen per bus?
2. Welke grensoverschrijdende buslijnen zijn er op dit moment?
3. Hoe kunnen deze lijnen worden geclassificeerd naar afstand, functie (verbindend of ontsluitend), reizigerskwaliteit en organisatievorm (concessie, vrije markt)?
4. Welke kenmerken hebben deze lijnen vanuit het perspectief van het spoor: concurrerend, aanvullend, rol in voor- en natransport voor de trein?
5. Wat is het gebruik (omvang, reismotieven) van deze lijnen?

Toekomstige busmarkt

6. Welke rol kan de bus in de toekomst spelen in relatie tot het spoor?
 - als alternatief voor de trein, met name bij nieuwe treinverbindingen waarover nog geen beleidsbeslissing is genomen;
 - als aanvulling op het treinnetwerk in Nederland en in de buurlanden.
7. In hoeverre is de regelgeving een knelpunt voor het realiseren van grensoverschrijdende busverbindingen?
8. Welke busverbindingen zijn in de toekomst het meest kansrijk?

¹ Brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur aan de Tweede Kamer d.d. 31 januari 2019 'Ontwikkelingen internationaal personenvervoer per spoor'.

² Kosten van verkeersonveiligheid, geluidhinder, klimaat en luchtvervuiling.

Aanpak

Het onderzoek is uitgevoerd op basis van literatuurstudie, aangevuld met gesprekken met ov-deskundigen van provincies³ met een landsgrens (vanuit hun rol als opdrachtgever van busvervoer dat onder een concessie valt). Het onderscheid tussen korte grensoverschrijdende lijnen en langeafstandslijnen (> 50 km reisafstand) is van belang omdat de organisatie, aansturing en financiering van beide vormen verschillend is. Ze blijken ook verschillende markten te bedienen.

In onze aanpak hebben we enkele specifieke aspecten van openbaar vervoer in het algemeen en grensoverschrijdend openbaar vervoer in het bijzonder benadrukt. Zo is er de 'railbonus', het verschijnsel dat – als alle overige omstandigheden gelijk zijn – de trein voor de meeste reizigers een aantrekkelijker vervoermiddel is dan de bus. Een tweede voorbeeld is de structurerende werking van openbaar vervoer op het ruimtegebruik, die verschillend kan uitpakken voor bus en railvervoer. Typisch voor grensoverschrijdend vervoer is de zogeheten 'grensweerstand': de omvang van het vervoer tussen twee plaatsen die door een landsgrens worden gescheiden, is over het algemeen lager dan die tussen vergelijkbare plaatsen binnen een land.

Autonome ontwikkelingen (ruimtelijk, economisch, demografisch) in de internationale ov-mobiliteit hebben we op een kwalitatieve manier ingeschat. Gezien de beperkte reikwijdte van dit onderzoek heeft het KiM geen aparte modelstudie uitgevoerd.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 gaan we in op enkele algemene kenmerken van het reizen per bus, zowel vanuit de aanbod- als vanuit de vraagkant. We kijken dan ook naar aspecten waarin bus en trein van elkaar verschillen. In hoofdstuk 3 zoomen we in op het grensoverschrijdend vervoer. Wat zijn de principiële verschillen ten opzichte van het binnenlands vervoer, zowel in aanbod, vraag, wijze van organisatie als in specifieke verschijnselen als het grenseffect? Hoofdstuk 4 behandelt de toekomstige rol van de bus, zoveel mogelijk in samenhang met die van de trein. Zowel in hoofdstuk 3 als in hoofdstuk 4 maken we onderscheid tussen het korteaftandsgrensverkeer en het busvervoer over lange afstanden. Aan de hand van een beschouwing over externe ontwikkelingen komen we tot een inventarisatie van enkele kansrijke lijnen. Hoofdstuk 5 bevat de conclusies.

³ Zie bijlage A.

2 De bus als onderdeel van het ov-systeem

Bus versus trein

Bus en trein hebben elk hun eigen kwaliteitskenmerken en vervullen elk hun rol in het ov-systeem. De bus is flexibel in gebruik, goedkoop wat betreft infrastructuur en de chauffeur is nabij, wat de reiziger een veilig gevoel geeft (CROW-KpVV, 2019b). Een trein kan echter grote(re) aantallen reizigers vervoeren. Nadeel is de kostbare infrastructuur en het inflexibele karakter. Daar staat tegenover dat railvervoer vaker een structurenere werking heeft op het ruimtegebruik en duurzame investeringen in de omgeving kan stimuleren.

Netwerk, capaciteit en kwaliteit

Van alle lijnen in de complete dienstregeling voor het openbaar vervoer (trein, tram, metro, bus, waterbus, enzovoort) is circa 90 procent een buslijn. Van alle ritten die over de lijnen van het openbaar vervoer worden gemaakt, is 82 procent een busrit. Dat is minder dan het aandeel buslijnen, wat aangeeft dat de frequenties op andere lijnen, bijvoorbeeld tram- en metrolijnen, hoger liggen. De gemiddelde ritfrequentie per buslijn komt uit op 22 ritten op werkdagen, 15 ritten op zaterdag en 11 ritten op zondag (Zijlstra et al., 2017).

In 2017 waren er in Nederland bijna 1.800 buslijnen en 28 gedecentraliseerde spoorlijnen. Tabel 2.1 geeft een uitsplitsing van buslijnen naar functie (CROW-KpVV, 2019a). Het merendeel van de buslijnen (56 procent) betreft een reguliere stads- of streeklijn. Opvallend is het grote aantal speciale spits- of scholierenlijnen. Buurt- en belbussen zijn diensten voor kleine vervoersstromen. In hoofdstuk 3 zullen we zien dat dit soort bussen ook in het grensoverschrijdend openbaar vervoer vaak voorkomen.

Tabel 2.1 Buslijnen in 2017 naar functie.

Bron: CROW-KpVV.

	Aantal	Aandeel in %
Reguliere streeklijn	569	32
Reguliere stadslijn	430	24
Scholieren en spitslijn	316	18
Buurtbuslijn	216	12
Nachtlijn	100	6
Kwaliteitslijn (bijv. R-Net, Q-liner)	84	5
Belbuslijnen	19	1
Overige buslijnen	46	3
Schiphol sternet	12	1
	1.792	100%

Om beter in te spelen op de vervoersvraag waren er in 2017 ten opzichte van het jaar 2016 minder reguliere streek- en stadslijnen en meer kwaliteitslijnen⁴, scholieren- en spitsbuslijnen. Verder zijn slecht renderende streeklijnen vervangen door buurtbuslijnen. Vergeleken met een bus kan de trein (per bestuurder) grotere aantallen passagiers vervoeren. Zie tabel 2.2. voor een overzicht van de capaciteit voor uiteenlopende vormen van openbaar vervoer.

Tabel 2.2 Capaciteit in zitplaatsen.
Bron: Wikipedia

Vervoermiddel	Aantal zitplaatsen
Standaardbus 12 meter	30-40
Langeafstandsbus (enkeldeks)	44
Langeafstandsbus (dubbeldeks)	78-83
Trein (tweewagenstel)	110
IC dubbeldekker vierwagenstel	391
ICE	419
Thalys	377

Ten opzichte van de trein is een bussysteem doorgaans geschikt voor kleinere reizigersaantallen. Tabel 2.3 geeft vuistregels voor het aantal reizigers op de drukste doorsnede van een lijn. Wanneer een bus per rit minder reizigers vervoert dan vijf, zijn andere opties (kleinere eenheden, vraagafhankelijk) een efficiëntere oplossing (Goudappel Coffeng, 2013).

Tabel 2.3 Aantal reizen per dag op drukste doorsnede, in binnenlands verkeer.
Bron: KiM, Goudappel Coffeng (2013).

Vervoermiddel	Aantal zitplaatsen
Trein	20.000-120.000
Tram	10.000-50.000
Regionale trein	5.000-1.5000
Gelede bus	3.000-10.000
Bus	500-5.000

De dichtheid van een busnetwerk is groter dan die voor de trein. Dit impliceert dat de afstanden tot een bushalte doorgaans korter zijn dan die naar een treinstation. De afstand en tijd die met het voor- en natransport zijn gemoeid, zijn een belangrijk onderdeel van de ov-kwaliteit. Het invloedsgebied van een halte is groter naarmate het openbaar vervoer sneller is, de frequentie hoger en de reis over een grotere afstand gaat. Volgens deze principes hanteert men in Nederland de in tabel 2.4 genoemde normen voor het invloedsgebied van haltes van verschillende vormen van openbaar vervoer.

⁴ Lijnen met hogere snelheden, meer comfort en hogere frequenties dan gemiddeld.

Tabel 2.4 Invloedsgebied van haltes en stations.

Bron: Van der Blij et al. (2010).

Soort halte/station	Invloedsgebied
Bus- en tramhaltes	400-500 meter
Metrohaltes	700-1.000 meter
Kleinere treinstations	2.000 meter
Grotere treinstations	5.000 meter

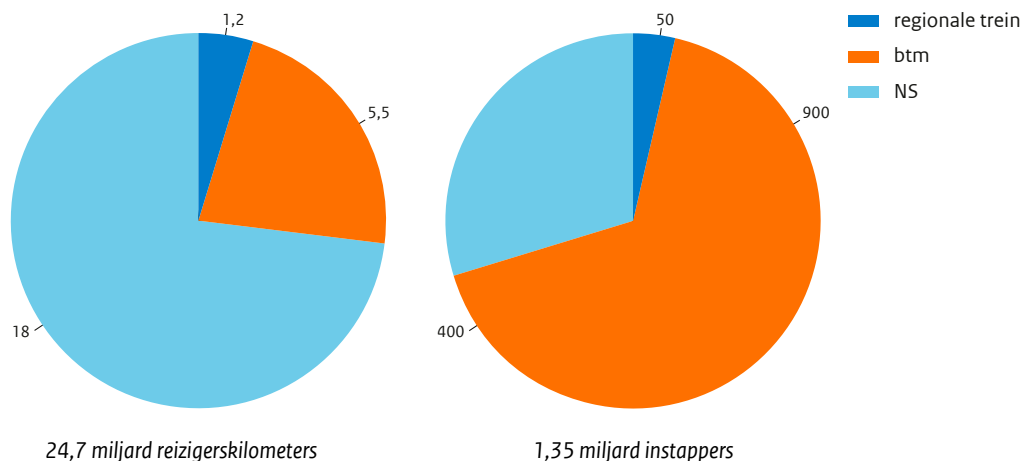
Deze indeling houdt echter nog geen rekening met specifieke karakteristieken van hoogwaardige openbaar vervoerlijnen (hov), waaronder buslijnen zoals de Zuidtangent. Door de lijnvoering te strekken, de halteafstanden te vergroten en de frequenties te verhogen kan de reistijd aanzienlijk worden teruggebracht. Dit blijkt op te wegen tegen de langere reistijd naar en van de halte. Een netwerk met hoge frequenties geeft niet alleen de reiziger meer snelheid, zekerheid en gebruiksgemak, maar is per saldo ook goedkoper in de exploitatie dan een meer fijnmazig netwerk (Bakker, 2016).

Het gebruik van bus en ander ov

Het aantal afgelegde reizigerskilometers in het stedelijke en regionale openbaar vervoer binnen Nederland bedroeg in 2017 ongeveer 6,7 miljard: 5,5 miljard voor bus, tram, metro en ferry en 1,2 miljard voor de gedecentraliseerde regionale treinen (CROW-KpVV, 2019a). Ter vergelijking: in 2017 bedroeg de automobiliteit, gerekend in reizigerskilometers van bestuurders plus passagiers, 138 miljard. Het NS-vervoer op het hoofdrailnet bedroeg in 2017 ongeveer 18 miljard reizigerskilometers (KiM, 2018). Het aantal instappers bij bus, tram en metro bedroeg bijna 900 miljoen; dit komt neer op gemiddeld 2,46 miljoen per dag. Op werkdagen zijn dit er doorgaans meer, op weekenddagen minder. Bijna twee derde hiervan komt voor rekening van de twee grote vervoerregio's Amsterdam en Rotterdam/Den Haag. Opgeteld bij de ruim 50 miljoen instappers in de regionale treinen bedroeg het totale aantal instappers in het stedelijke en regionale openbaar vervoer in 2017 ongeveer 950 miljoen. Ter vergelijking: NS had in 2017 ongeveer 400 miljoen instappers (CROW-KpVV, 2019a).

Figuur 2.1 geeft de verdeling voor het jaar 2017 van zowel het aantal reizigerskilometers als het aantal instappers over de drie segmenten trein (NS), regionale trein en bus/tram/metro. Uit de figuur kan worden afgeleid dat de gemiddelde reisafstand bij de trein 45 km bedroeg, bij de regionale trein 24 km en bij bus/tram/metro ruim 6 km. Reizen per tram en metro zijn relatief kort; bij de bus bedroeg de gemiddelde reisafstand 9 km (Zijlstra et al., 2017).

Figuur 2.1 Verdeling van het aantal reizigerskilometers (in miljarden) en instappers (in miljoenen) in 2017.
Bron: CROW-KpVV, bewerking KiM.

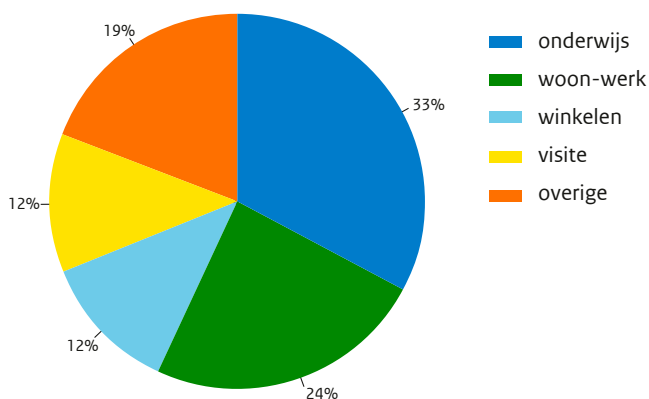


Profiel van de busgebruiker

Buspassagiers – dat zijn de mensen in een willekeurige bus op een doorsnee dag – zijn gemiddeld nog geen 30 jaar oud. De helft van de passagiers is nog geen 25 jaar oud. Buspassagiers bestaan doorgaans vooral uit scholieren en studenten. Slechts 57 procent van de buspassagiers heeft een rijbewijs, ten opzichte van 75 procent van de Nederlandse bevolking van twaalf jaar en ouder (Zijlstra et al., 2017).

De verplaatsingsmotieven ‘naar onderwijs’ en ‘naar werk’ domineren onder de buspassagiers. Circa één op de drie reizen in de bus wordt afgelegd van of naar een onderwijsinstelling, terwijl bij de totale mobiliteit in Nederland slechts één op de tien verplaatsingen te relateren is aan onderwijs. ‘Naar werk’ is na ‘naar onderwijs’ het belangrijkste verplaatsingsmotief, met 24 procent van de busritten. ‘Op visite gaan’ en ‘boodschappen doen of winkelen’ zijn beide goed voor 12 procent; zie ook figuur 2.2. In het grensoverschrijdend busvervoer wijkt deze verdeling af: minder woon-werk en meer vrijetijd en winkelen.

Figuur 2.2 Verdeling van de reismotieven voor busritten binnen Nederland.
Bron: Zijlstra et al. (2017)



Busgebruik is veelal multimodaal. Dit betekent dat de busgebruiker bijvoorbeeld fietst tot de halte en daar op de bus stapt, of dat de bus het voor- of natransport is bij een verplaatsing met de trein of metro. Buspassagiers concentreren zich in de verstedelijkte gebieden. De provincies Utrecht, Zuid-Holland en Noord-Holland, met daarin de vier grote steden, zijn samen goed voor meer dan de helft van alle

busritten. Drenthe, Friesland en Zeeland zijn de provincies met het laagste aandeel in het totale aantal busverplaatsingen. Samen zijn deze provincies goed voor 9 procent van de bevolking en nog geen 6 procent van de busverplaatsingen (Zijlstra et al., 2017).

Oordelen over bus en trein

De bus heeft last van negatieve beeldvorming. Beroemd is de – volgens velen onterecht – aan Margaret Thatcher toegeschreven uitspraak: “a man who, beyond the age of 26, finds himself on a bus can count himself as a failure”. In 2016 vond twee derde van alle Nederlanders van 18 jaar en ouder de auto het aantrekkelijkste vervoermiddel (Harms et al., 2016). Ruim een kwart van de bevolking vond de fiets het prettigst en ongeveer 6 procent het openbaar vervoer: 5 procent vond dat van de trein en 1 procent van bus, tram en metro.

Van alle Nederlanders boven de 18 jaar geeft ruim 70 procent de auto een rapportcijfer van 8 of hoger, ruim 60 procent geeft ditzelfde rapportcijfer aan de fiets, bijna een kwart aan de trein en grofweg 15 procent aan de bus. Ruim een kwart van de Nederlanders geeft de trein een onvoldoende en bijna 40 procent geeft deze aan de bus. Toch lijkt het oordeel over het openbaar vervoer als geheel te zijn verbeterd. Beoordeelde in 2005 een meerderheid van de Nederlanders het openbaar vervoer als onvoldoende, in 2016 geeft de meerderheid het een voldoende of ruim voldoende. Dit is in lijn met de bevindingen van klanttevredenheidsonderzoeken onder ov-reizigers. Deze laten ook een stijging zien in de waardering voor het openbaar vervoer, in het bijzonder voor de bus (CROW-KpVV, 2019b).

Railbonus – of busmalus?

Mogelijk heeft negatieve beeldvorming ook een effect op het gebruik van de bus. Sommige studies wijzen erop dat, als alle andere omstandigheden van de reis gelijk zijn (duur van de reis, frequentie van de verbinding, tarief, comfort, enzovoort), mensen railvervoer kiezen boven de bus en hiervan dus ook meer gebruik maken (de zogeheten railbonus). Anderen studies trekken deze gedachte in twijfel en stellen dat die vermeende voorkeur van reizigers meestal te wijten is aan het feit dat bij bussystemen zowel de kwaliteit als de marketing achterblijft bij die van railsystemen. Dit zou dan ook de reden zijn voor het mindere gebruik van de bus (Jaffe, 2015). Voor zover de railbonus daadwerkelijk bestaat, lopen de schattingen over het effect op het gebruik van het openbaar vervoer sterk uiteen. In een empirische studie voor de stad Dresden is het effect als gering bestempeld (Axhausen et al., 2001). Aan de andere kant van de schaal wijzen modelberekeningen op een orde grootte van 6 procent extra ov-gebruik in het geval van railvervoer. Deze waarde heeft echter een zeer grote mate van onzekerheid. De preferentie voor rail is sterk afhankelijk van de locatie en treedt bovendien pas op wanneer reizigers beide vervoers-technieken ook kennen (Bunschoten, 2012).

Onderzoek onder respondenten naar de verschillen tussen bus en tram wijst erop dat er gemiddeld genomen een voorkeur voor de tram bestaat. Dit verschil wordt voornamelijk verklaard door de sfeer in het voertuig (zoals mogelijkheid tot werken, rijgeluid) en de voertuigeigenschappen (zitting, capaciteit, instapgemak). Hoe meer de kenmerken bij beide typen voertuigen overeenkomen, hoe kleiner het verschil in voorkeur. Dit verklaart ook het succes van hov-buslijnen, zoals R-net en Q-link.

Respondenten in de drie grote tramsteden (Amsterdam, Den Haag, Rotterdam) hebben een voorkeur voor de tram, terwijl respondenten in steden zonder tram een voorkeur voor de bus hebben. Onbekend maakt kennelijk onbemind (Bunschoten, 2012). Voor een casus in Utrecht is gekeken wat de invloed is van de reizigersvoorkeur op het verschil in gebruik tussen bus en tram. Bij een gelijkblijvende frequentie veroorzaakt de preferentie een groei van het aantal reizen met de tram van ruim 4 procent.

Verskil in kosten

Omvang en verdeling van kosten zijn verschillend voor rail en bus. Railvervoer vereist grote (extra) investeringen in de railinfrastructuur en aanzienlijke onderhoudskosten. De exploitatiekosten per reizigerskilometer nemen daarentegen af bij een grotere bezetting per voertuig (trein of tram). De bus maakt gebruik van weginfrastructuur die vooral voor de auto is aangelegd. Bij grotere vervoersstromen

en om een grotere betrouwbaarheid en kortere reistijden te realiseren worden vrije busbanen aangelegd. Bij een vergelijking tussen een tram- en een bussysteem met zoveel mogelijk gelijke functionaliteit (vrije baan, voertuigcapaciteit, inrichting haltes, enzovoort) zijn de kosten van een bussysteem ongeveer een derde lager (Deutsch, 2008). Tabel 2.5 geeft voor de verschillende modaliteiten enkele kostengetallen.

Tabel 2.5 Kostengetallen voor (regionale) trein en bus.
Bron: CROW-KpVV (2015) en Goudappel Coffeng (2013).

Infrastructuur	
Aanlegkosten eenvoudige businfrastructuur	€ 0,3-4 miljoen/km
Aanlegkosten complexe ⁵ businfrastructuur	€ 4,7-12 miljoen/km
Aanlegkosten spoorlijn	€ 15-80 miljoen/km
Elektrificatie regionaal (enkel)spoor	€ 1,2 miljoen/km
Exploitatie (DRU-kosten ⁶)	
Standaardbus	€ 85-115
Regionale trein	€ 400-800

De kostendekkingsgraad geeft weer welk deel van de exploitatiekosten (dus exclusief de kosten voor de infrastructuur) wordt afgedekt door de inkomsten van reizigers. In 2013 bedroeg deze voor het stads- en streekvervoer, inclusief de regionale treinen, ongeveer 40 procent (Goudappel Coffeng, 2013). Mogelijk is deze verhouding de laatste jaren verder verbeterd. Zowel het langeafstandsvervoer per trein (Goudappel Coffeng, 2013) als dat per bus (informatie Flixbus) is over het algemeen kostendekkend.

Structureerende werking van rail

Ruimtelijke ontwikkelingen hebben invloed op het vervoerssysteem en omgekeerd. Zo kan de aanwezigheid van een ov-knooppunt (vaak een station) de omliggende ruimtelijke ontwikkelingen stimuleren. De ruimtelijk structureerende werking van infrastructuur is groter in het geval van railinfrastructuur dan in het geval van buslijnen. Er wordt wel eens gesteld dat op lange termijn elke (light) raillijn 'goed' ligt en er door de werking van de markt rond de haltes vanzelf verstedelijking ontstaat (Van Wee, 2013).

In succesvolle steden en regio's blijken verstedelijkingsplannen proactief te zijn afgestemd op het (openbaar) vervoerssysteem. Soms is het gelukt om grootschalige ov-systemen te realiseren zonder publieke bedragen, door het systeem te baseren op bussen en niet op treinen. Dit is niet alleen goedkoper, maar ook flexibeler. Het systeem kan immers eenvoudig worden aangepast aan ontwikkelingen op stedelijk gebied door bijvoorbeeld de routes van bestaande lijnen aan te passen of lijnen te verlengen. Maar in het geval van grote reizigersstromen in dichtbevolkte gebieden heeft een railsysteem grote voordelen (Van Wee, 2013). Ook Balcombe et al. (2004) benadrukken het verband tussen railvervoer en economische groei. Hij stelt echter ook dat rail deze groei niet op zichzelf bewerkstelligt, maar als deel van een pakket aan maatregelen (regelgeving, belastingvoordelen, enzovoort) die investeringen in woningbouw, winkels en vrijetijdsvoorzieningen door de private sector stimuleren. Bovendien spelen deze effecten pas op langere termijn.

⁵ Inclusief ongelijkvloerse kruisingen

⁶ DRU = diensregelingsuur

3 Grensoverschrijdend busvervoer

3.1 Algemeen

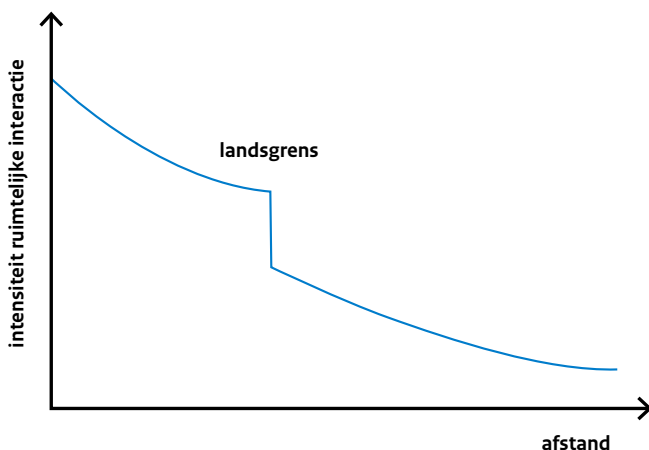
Ten opzichte van alle binnen Nederland afgelegde verplaatsingen is de omvang van de internationale verplaatsingen over land gering. Indicaties over het reisgedrag van Nederlanders laten zien dat bijna 90 procent van de internationale verplaatsingen dagelijkse grensoverschrijdende mobiliteit betreft over afstanden korter dan 50 km. Over de jaren 2010-2017 gemeten was het aandeel openbaar vervoer in het aantal internationale verplaatsingen ongeveer 10 procent. Bij afstanden van minder 50 km was het aandeel van de bus groter dan dat van de trein, bij afstanden van meer dan 50 km was dit omgekeerd (KiM-analyse OVG/MON/OviN).

In het grensoverschrijdend busvervoer maken wij onderscheid tussen vervoer over korte afstanden (minder dan 50 km) (paragraaf 3.3) en dat over lange tot zeer lange afstanden (meer dan 50 km) (paragraaf 3.5). Het eerste segment valt onder een vervoersconcessie van de regionale overheid: hetzij die in Nederland, hetzij die in België dan wel Duitsland. Het tweede segment is een geliberaliseerde markt, waarop private vervoerders als Flixbus en Eurolines actief zijn. Om ook binnen Nederland reizigers te kunnen vervoeren, dienen zij bij de betrokken concessiebeheerders (provincies) ontheffing aan te vragen van de concessieplicht.

3.2. Grenseffecten

Bij grensoverschrijdend vervoer, dus ook openbaar vervoer, over korte afstanden speelt het zogeheten grenseffect een rol: landsgrenzen blijken de ruimtelijke interactie tussen gebieden aan weerszijden van de grens te belemmeren. De mate van ruimtelijke interactie neemt plotseling af tussen plaatsen waar zich een landsgrens tussen bevindt; zie figuur 3.1.

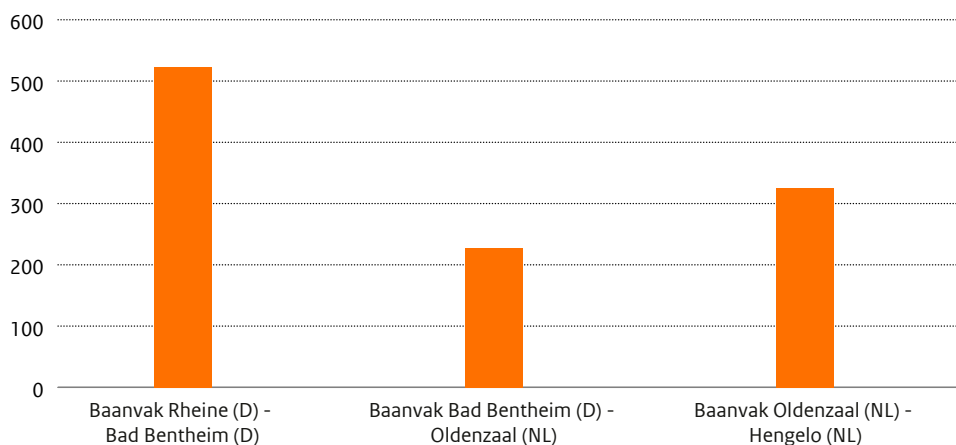
Figuur 3.1 Discontinuïteit in ruimtelijke interacties bij een landsgrens.
Bron: Rietveld (2012).



Het effect neemt in de loop van de tijd wel af, maar bestaat nog steeds en leidt tot minder mobiliteit dan in de situatie zonder landsgrens. Afhankelijk van het type infrastructuur en de vervoersmodaliteit (auto, trein, bus) zijn grenseffecten nog steeds aanzienlijk, variërend van 30 tot 70 procent minder vervoer (Rietveld, 2012). In 2008 werd aan de grensovergangen van de A1 en A16 met Duitsland respectievelijk België ongeveer 30 procent minder voertuigen gemeten dan op plekken 10 km van de grens vandaan. In 1996 was dit nog gemiddeld 36 procent. Mensen passeren gemakkelijker de grens om bijvoorbeeld een boodschap te doen dan om er te werken of onderwijs te volgen (Pieters et al., 2010).

De regionale treindienst Bad Bentheim-Hengelo illustreert dit goed voor het openbaar vervoer. Figuur 3.2 laat zien dat het vervoer op het grensbaanvak Bad Bentheim-Oldenzaal minder is dan het vervoer op de baanvakken aan weerszijden van de grens.

Figuur 3.2 Aantal reizigers per baanvak in de richting Hengelo op gemiddelde werkdag sinds start treindienst Bad Bentheim-Hengelo. Bron: Provincie Overijssel, Keolis Deutschland.



Verklaringen voor het verschijnsel ‘grenseffecten’ zijn zaken als taal- en cultuurverschillen, beperkte wederzijdse erkenning van opleidingen, onbekendheid met vacatures in het buurland, verschillen in belastingregimes en socialeverzekeringsregelingen. Daarnaast is de werkloosheid in de grensstreken doorgaans hoger dan erbuiten (Weterings & Van Gessel-Dabekaussen, 2015). Deze oorzaken hebben directe invloed op de grensoverschrijdende vervoersvraag.

Burgers, bedrijven en instellingen zijn door nationale regels en subsidiestelsels nationaal georiënteerd en hebben minder oog (of zien te veel administratieve hobbels) voor de euregio als hun natuurlijke werkgebied. Daar komen ‘zachte’ grensweerstandingen zoals taal- en cultuurverschillen nog bij. Deze grensweerstandingen hinderen Limburg in haar grensoverschrijdende ontwikkeling. Afzetmarkten, arbeidsmarkten, woningmarkten worden erdoor gefragmenteerd in kleinere deelmarkten. Wij gaan ervan uit dat er in het stedelijk gebied Maastricht-Heerlen-Aachen-Luik zonder de aanwezige grensbarrières een veel grotere dynamiek, met name op het gebied van werken en ondernemen aanwezig zou zijn. Dit stedelijk gebied loopt daarmee agglomeratievoordelen mis.

Uit: Strategienota internationalisering provincie Limburg (2013).

Er is echter ook een effect op het aanbod aan vervoersvoorzieningen, vooral bij het openbaar vervoer. Door de gemiddeld lagere frequenties in het (kort) grensoverschrijdend openbaar vervoer neemt de vervoersvraag verder af. Het verschijnsel doet zich dus voor dat vraaggerelateerde belemmeringen voor grensoverschrijdend vervoer additionele, aanbodgerelateerde belemmeringen creëren. Overigens is een geringer aanbod vanuit algemeen welvaartspectief logisch: het optimale aanbodniveau volgt het niveau van de vraag (Rietveld, 2012).

Behalve het voorzieningenniveau (geringe aantal lijnen, lage frequenties, noodzaak tot overstappen aan de grens) kent het (kort) grensoverschrijdend openbaar vervoer vaak ook knelpunten op het gebied van reizigersinformatie, coördinatie tussen overheden en vervoerders aan weerszijden van de grens, verschillende wet- en regelgeving, integratie en harmonisatie van tarieven en verkrijgbaarheid en harmonisatie van vervoerbewijzen (Krug & Meinhard, 2002). Veel van dergelijke knelpunten worden ook genoemd in meer recent onderzoek onder bewoners van verschillende grensregio's in Europa (Medeiros, 2019).

3.3 Korte grensoverschrijdende busverbindingen

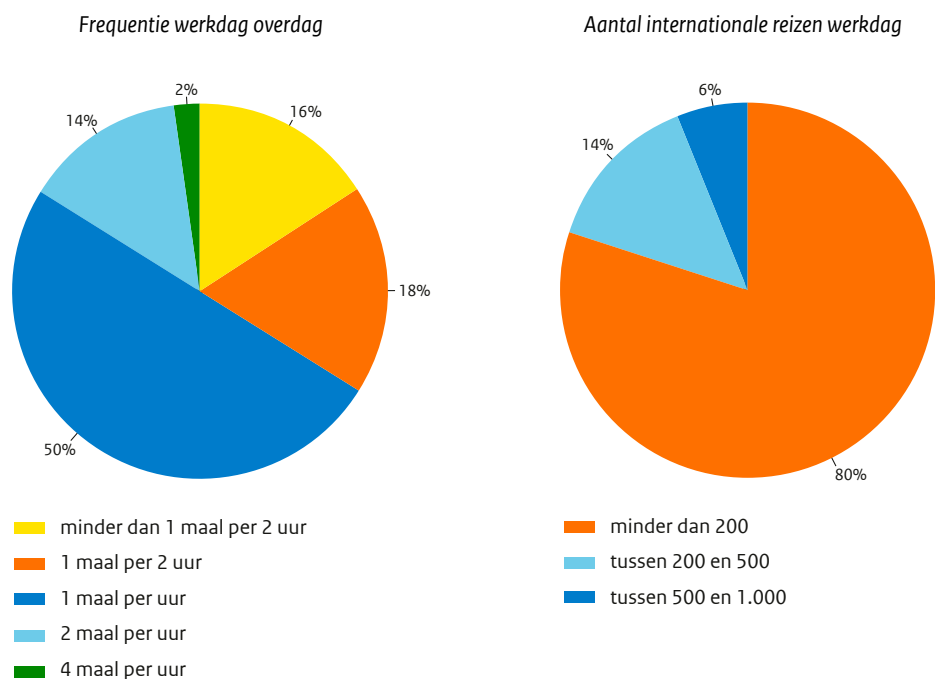
Nederland heeft vijftig regionale buslijnen die de grens met België of Duitsland passeren. In dit cijfer zijn enkele speciale scholierenlijnen tussen de beide provincies Brabant niet inbegrepen, evenmin als enkele lijnen die precies op een landsgrens beginnen of eindigen en waarbij reizigers dus moeten overstappen voor het vervolg van hun reis. De lijn Breskens-Brugge is met 46 km de langste.

De helft van de lijnen wordt door een Nederlandse vervoerder gereden onder een concessie die door een Nederlandse ov-autoriteit is verleend. De andere helft wordt door buitenlandse vervoerders gereden. Twee lijnen (Breskens-Brugge en Heerlen-Aachen) worden door de Nederlandse en Belgische dan wel Duitse vervoerder gezamenlijk gereden.

Kenmerken van huidige aanbod en vraag

Figuur 3.3 laat de verdeling zien van de frequenties en aantallen reizen. De frequenties betreffen de periode overdag op een gemiddelde werkdag en variëren van minder dan eenmaal per twee uur tot viermaal per uur. De aantallen reizen betreffen uitsluitend de reizigers die op een gemiddelde werkdag de landsgrens passeren, dus niet het totaal aantal reizen op de hele lijn. Over deze grensoverschrijdende aantallen reizen is het zeer moeilijk betrouwbare informatie te krijgen. De ov-autoriteiten hebben de informatie vaak zelf niet (in het geval van een buitenlandse vervoerder) of deze is moeilijk vast te stellen doordat de chipkaartmetingen maar een beperkt deel van het totale vervoer behelzen. Om deze reden heeft het KiM ervoor gekozen de aantallen reizen in klassen weer te geven, variërend van minder dan 200 reizen op een gemiddelde werkdag tot een waarde tussen de 500 en 1.000 reizen (in beide richtingen samen). Meer dan 1.000 reizen blijkt niet voor te komen. Voor zover geen precieze aantallen beschikbaar waren, heeft het KiM de toedeling aan de verschillende klassen ingeschat, al dan niet in samenspraak met de ov-autoriteit (provincie). Dit is gebeurd op basis van de kennis over het aanbod (frequentie, type bus) en over vergelijkbare situaties waarvan de vervoeromvang wél bekend was.

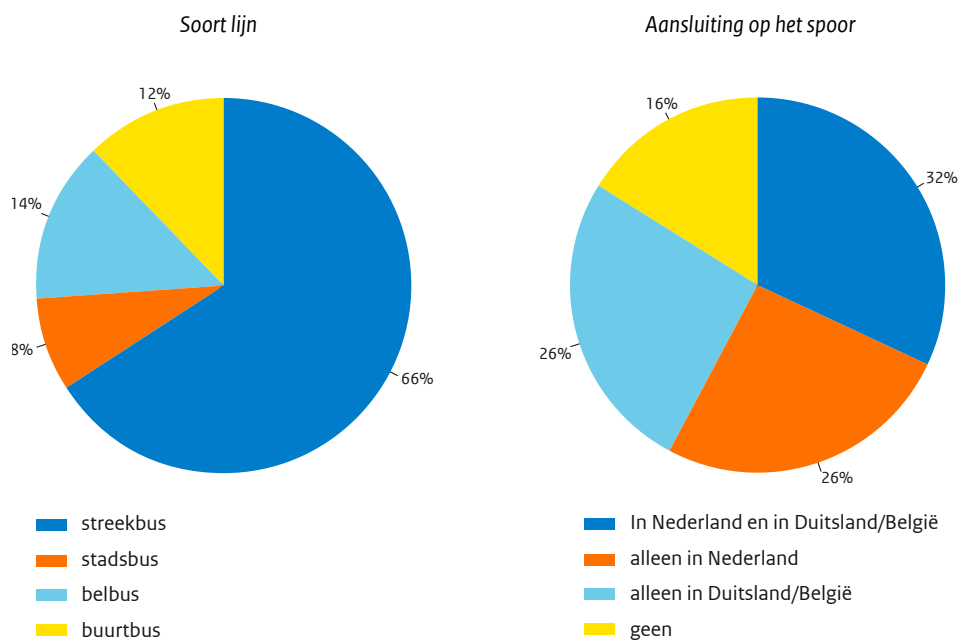
Figuur 3.3 Verdeling frequenties grensoverschrijdende buslijnen en aantallen reizen.
Bron: ov-autoriteiten, KiM.



Uit figuur 3.3 blijkt dat een derde van de lijnen een frequentie heeft van eenmaal per twee uur of minder. Bijna twee derde heeft een halfuurs- of uurdienst. Alleen op de lijn Maastricht-Aachen rijden de bussen viermaal per uur (kwartierdienst). Het aantal internationale reizen bedraagt in 80 procent van de gevallen minder dan 200 per dag. Drie lijnen vallen in de klasse tussen 500 en 1.000 reizen: Maastricht-Aachen, Nijmegen-Kleve en Tilburg-Turnhout. Overigens komt het soms voor dat de aantallen reizen op weekenddagen groter zijn dan door de week. Andersom komt het ook voor dat er in het weekend helemaal geen bus rijdt en er dus ook geen busreizigers zijn. Volgens de inschatting van de ov-autoriteiten gaat het bij het grensoverschrijdend busvervoer vooral om reizen met sociaal-recreatieve motieven. Andere reismotieven zoals woon-werk of onderwijs blijven achter in vergelijking met de binnenlandse busreizen; zie ook figuur 2.2.

Figuur 3.4 laat de onderverdeling zien van de verschillende soorten buslijnen alsmede de connectiviteit met de spoornetten aan weerszijden van de grens. Twee derde van de lijnen betreft een 'gewone' streekbus. In ruim een kwart van de gevallen gaat het om kleinschalige, meest vraagafhankelijke, vormen van busvervoer. De connectiviteit met de beide spoornetten blijkt divers: een derde van de lijnen takt zowel in Nederland als in het buitenland aan op het spoor. Bij ruim de helft van de lijnen is dit slechts aan één kant van de grens het geval en bij 16 procent van de lijnen is er geen aantakking. Deze cijfers zeggen overigens nog niets over de aansluiting van bus op trein en vice versa in de dienstregeling.

Figuur 3.4 Soorten buslijnen en connectiviteit met de spoornetten.
Bron: ov-autoriteiten, KiM.



Alle geïnventariseerde buslijnen zijn in principe ontsluitende buslijnen die ook de kleinere kernen aan weerszijden van de grens bedienen. Daarnaast fungeren de lijnen die een of meerdere treinstations aandoen, als feeder voor de trein. Er zijn geen lijnen die uitsluitend een verbindende functie hebben in de zin dat ze de snelst denkbare ov-verbinding vormen tussen twee grotere steden aan weerszijden van de grens. Figuur 3.5 laat zien waar de geïnventariseerde lijnen liggen.

Figuur 3.5 Locatie grensovergangen korteafstandsbuslijnen in 2019.

Bron: *ov-wikipedia, diverse ov-autoriteiten.*



- < 200 reizen/dag (40)
- 200-500 reizen/dag (7)
- 500-1.000 reizen/dag (3)

Het kort grensoverschrijdend busvervoer valt onder een concessie en wordt gesubsidieerd door de concessieverlener. We hebben geen gegevens over de mate waarin lijnen worden gesubsidieerd. Alle geïnventariseerde lijnen hebben ook een binnenlandse functie. We nemen aan dat de kostendekking van deze grensoverschrijdende lijnen gezien de lagere bezetting lager is dan die van vergelijkbare binnenlandse buslijnen.

Bijlage B geeft een compleet overzicht van de vijftig regionale grensoverschrijdende buslijnen.

Interactie met spoor

Tussen Nederland en België dan wel Duitsland zijn er zeven spoorlijnen met regionaal treinverkeer. Ook de treindiensten op deze lijnen vallen onder een concessie. De regionale overheden aan beide zijden van de grens hebben afspraken gemaakt over de invulling van deze concessie. In al deze regio's vullen

trein en bus elkaar aan of ze bedienen andere markten. De treinverbinding tussen Groningen en het Duitse Leer is de komende jaren gestremd vanwege een defecte spoorbrug. Tabel 3.1 geeft een overzicht van enkele kenmerken van deze lijnen.

Tabel 3.1 Kenmerken regionale grensoverschrijdende treinverbindingen.
Bronnen: ECORYS (2017), Provincies Overijssel, Gelderland, Limburg, Brabant.

	Vervoerder	Frequentie werkdag overdag	Aantal grensoverschrijdende reizen op werkdag, met jaartal ⁷
Roosendaal-Essen	NMBS	1 x per uur	geen info
Maastricht-Luik	NMBS	1 x per uur	1.490 (2016)
Maastricht-Aachen	Arriva	1 x per uur	700 (2014) ⁸
Venlo-Hamm	Eurobahn	1 x per uur	1.800 (2014)
Arnhem-Düsseldorf	Abelio	1 x per uur ⁹	1.100 (2018)
Enschede-Gronau	DB Regio	2 x per uur	2.500 (2016)
Hengelo-Bielefeld	Eurobahn	1 x per uur	510 (2017)
Groningen-Leer¹⁰	Arriva	1 x per uur	500 (2015)

Vrijwel nergens is er directe concurrentie tussen bus en trein. De enige uitzondering hierop is de verbinding tussen Maastricht en Aachen, waar de reiziger kan kiezen tussen de bus of de trein, die sinds begin 2019 beide steden verbindt. Tabel 3.2 laat enkele verschillen zien in kenmerken (reistijd, frequentie, tarief) tussen beide modaliteiten.

Tabel 3.2 Vergelijking bus en trein Maastricht-Aachen.
Bron: 9292, peildatum april 2019.

	Bus	Trein
Frequentie overdag op werkdag	4 x per uur	1 x per uur
Reistijd tussen begin- en eindpunt	1 uur	54 minuten
Aantal haltes/stations	35	9
Vol tarief enkele reis	€ 6,84	€ 11,08

3.4. Omgevingsontwikkelingen

De in paragraaf 3.3 getoonde aantallen grensoverschrijdende reizen zijn gemiddeld veel lager dan wat in het binnenland gebruikelijk is. Tabel 2.3 gaf hiervan een illustratie. De in paragraaf 3.2 in z'n algemeenheid beschreven grenseffecten zijn hier een belangrijke verklaring voor. Aan de vraagzijde ontbreken de randvoorwaarden om grensoverschrijdende buslijnen rendabel te kunnen exploiteren. Werken en leren over de grens gebeurt nog steeds minimaal, terwijl over het algemeen binnen Nederland het woon-werk en het woon-schoonverkeer zo'n 80 procent van de omzet van het streekvervoer uitmaakt. Over de grens rijden is dan ook alleen rendabel met een lijn die een goede basis in het binnenlands vervoer heeft (OV-Magazine, oktober 2017). Daarnaast wordt meestal nog niet voldaan aan randvoorwaarden zoals een

⁷ Meest recente jaar waarover de informatie beschikbaar is.

⁸ Treindienst Heerlen-Herzogenrath.

⁹ In spits elk half uur.

¹⁰ Sinds december 2015 gestremd. Tot nader order vervangend busvervoer.

goede reisinformatie, geïntegreerde tarieven en gemakkelijke verkrijgbaarheid van vervoerbewijzen. De Nederlandse ov-chipkaart is zelden te gebruiken bij een buitenlandse vervoerder, de meeste lijnen zijn niet te vinden bij 9292 en ontbreken in lijnnetkaarten.

Sociaal-economische achtergrond

Een van de verklaringen voor de naar verhouding kleine vervoersstromen is het naar verhouding geringe woon-werkverkeer.

Het aantal werknemers dat in 2016 uit België en Duitsland naar Nederland kwam om te werken, was aanzienlijk groter dan het aantal dat in omgekeerde richting pendelde. Vanuit Duitsland staken 36.800 werknemers de grens over voor hun werk in Nederland, vanuit België 38.400 werknemers. Vanuit Nederland werkten bijna 10.000 werknemers in Nedersaksen of Noordrijn-Westfalen en 11.000 in Vlaanderen. Bij elkaar gaat het om ongeveer 0,2 procent van het totale aantal werknemers. In Wallonië werkt nagenoeg niemand uit Nederland. Zeeuws-Vlaanderen (4 procent) en Zuid-Limburg (3,5 procent) zijn de twee regio's met in 2016 het grootste aandeel werknemers dat in België woonde, andere regio's scoren lager. In Noord-Limburg was ruim 3 procent van de werknemers uit Duitsland afkomstig. In Twente, Achterhoek, Arnhem/Nijmegen, Midden- en Zuid-Limburg lagen de aandelen in 2016 tussen 1 en 2 procent. In de regio's aan de andere kant van de grens zijn deze aandelen veel lager (CBS, 2019).

De ongelijkheid in pendelverkeer tussen Nederland en Duitsland kan ten dele worden teruggevoerd op de grotere flexibiliteit van de Nederlandse arbeidsmarkt en de gunstigere woonomstandigheden in Duitsland. De ongelijkheid tussen Nederland en België is terug te voeren op het grote aantal Nederlanders dat in België in de grensstreek woont, maar in Nederland werkt (CBS, 2016).

Het woon-werkverkeer vanuit België en Duitsland richting Nederland is nog geen 10 procent van wat er mogelijk zou zijn op basis van het aantal inwoners en banen op een redelijke woon-werkafstand van de grens. Vanuit Nederland richting Duitsland en België is het zelfs minder dan 2 procent. De landsgrens werkt dus als een barrière bij het vinden van een baan in het aangrenzende buitenland (Weterings & Van Gessel-Dabekaussen, 2015).

De omvang van het woon-werkverkeer is onder andere afhankelijk van een acceptabele woonwerkafstand naar de steden. Daar zijn immers de meeste banen te vinden. Zuid-Limburg en de aangrenzende regio's in Duitsland en België vormen een relatief verstedelijkt gebied in vergelijking met grensregio's in Zeeland of Groningen. Dit betekent dat de omvang van het woon-werkverkeer in het eerste geval ook groter zal zijn.

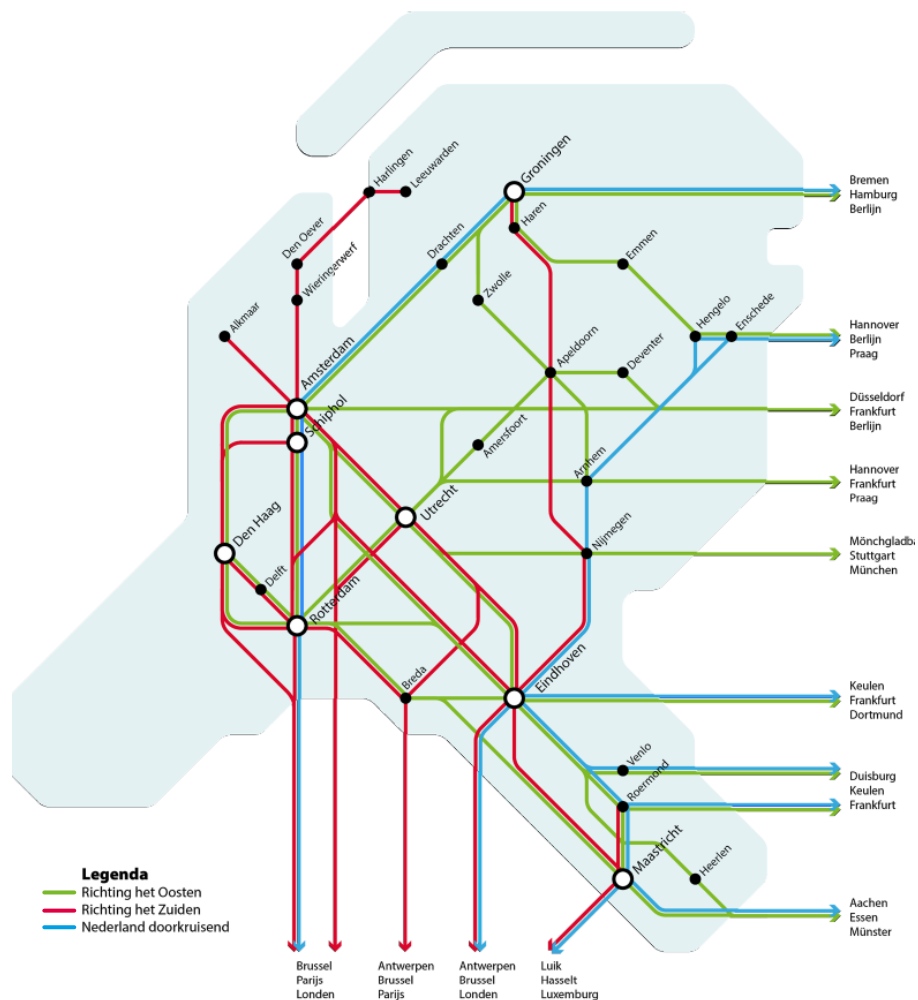
3.5 Langeafstandsbusverbindingen

De grensoverschrijdende buslijnen over lange afstanden verbinden steden in Nederland met een groot aantal steden in het buitenland. Het langeafstandsbusvervoer is een geliberaliseerde markt en vindt plaats zonder subsidie. Omzet- en winstcijfers worden niet gepubliceerd.

Kenmerken van huidige aanbod

Figuur 3.6 laat de lijngegevens zien van de internationale busvervoerders die de Nederlandse markt bedienen. Inmiddels gaat het niet alleen om bestemmingen op middellange afstanden als Bremen, Berlijn, Keulen, Frankfurt, Brussel of Parijs, maar ook om lange afstanden zoals naar Milaan, München, Wenen en Praag. Enkele lijnen doorkruisen Nederland en hebben hun begin- en eindpunt elders. Ook zijn er enkele verbindingen met een binnenlandse functie, zoals tussen Amsterdam en Drachten of tussen Groningen en Enschede. De witte cirkels op de kaart zijn plaatsen die door meer dan honderd bussen per week worden bediend.

Figuur 3.6 Netwerk van langeafstandsbusverbindingen van, naar of door Nederland. Stand 2018.
Bron: Kensmil et al. (2019).



Amsterdam, Rotterdam en Eindhoven dienen als hub, waar veel verbindingen naar verschillende richtingen samenkomen. Alleen Zeeland en Flevoland hebben (nog) geen halteplaatsen voor deze vorm van internationaal busvervoer. Op de Nederlandse markt zijn diverse bedrijven actief zoals Flixbus, Eurolines¹¹, Ouibus, IC bus en Ecolines. Flixbus heeft het grootste marktaandeel (Kensmil et al., 2019). Doorgaans zijn internationale buskaartjes via sites als checkmybus.com gemakkelijker te vinden en te kopen dan internationale treinkaartjes. Buskaartjes zijn wel lastiger te boeken als er meerdere vervoerders nodig zijn, hoewel dit probleem met de toenemende dominantie van Flixbus kleiner wordt.

Concurrentie met trein

Tabel 3.3 vergelijkt voor enkele voorbeeldrelaties de reistijden, frequenties en tarieven van bus en trein. In de meeste gevallen is de trein sneller dan de bus, maar tussen Groningen en Bremen en tussen Eindhoven en Düsseldorf is de bus vaak juist sneller. Het beeld van de verschillen in frequenties is niet eenduidig. Meer dan bij de trein het geval is, biedt de bus rechtstreekse verbindingen, dus zonder risico om aansluitingen te missen. In alle gevallen blijkt de bus goedkoper dan de trein.

¹¹ Flixbus heeft op 2 mei 2019 de overname van Eurolines aangekondigd.

Tabel 3.3 Vergelijking kwaliteitskenmerken bus en trein voor enkele voorbeeldrelaties. Stand april 2019.

Bron: KiM op basis van diverse reisplanners.

	Afstand in km	Bus			Trein		
		Reistijd in uren en minuten	Frequentie in aantal per dag	Tarief in €	Reistijd in uren en minuten	Frequentie in aantal per dag	Tarief in €
Amsterdam-Hamburg	465	5.40-8.40	10	17-28	5.14-6.10 ¹²	7	30-60
Amsterdam-Brussel	226	2.30-3.45	24	9-15	1.53-3.22	30	25-68
Groningen-Bremen	180	2.15-3.00	8	12-18	2.35 ¹³	8	37
Groningen-Berlijn	577	7.30-9.15	5	26-29	6.22-8.04 ¹⁴	12	40-90
Eindhoven-Düsseldorf	114	1.35-2.10	12	7-8	1.49	16	25
Eindhoven-Parijs	434	5.55-7.50	8	15-20	3.51 ¹⁵	10	68
Den Haag-Londen	502	9.00-12.15	8	23-28	4.28-6.12 ¹⁶	16	59-130
Rotterdam-Frankfurt	454	7.00-11.05	19	19-31	4.11 ¹⁵	7	50-100

Toelichting bij de tabel:

- afstand over de weg gemeten;
- bandbreedte reistijden geeft verschillen over de dag weer;
- directe verbinding, tenzij in voetnoot anders aangegeven;
- tarief: enkele reis, zes weken van tevoren geboekt, bandbreedte geeft verschillen over de dag weer.

Kenmerken huidige vraag

Het aantal busreizen van, naar en binnen Nederland bij Flixbus nam toe van 2 miljoen in 2017 tot 3,5 miljoen in 2018. Het aantal binnenlandse reizen is beperkt. Niet zozeer de trein, maar de auto wordt als grootste concurrent beschouwd, omdat de meeste mensen daarmee reizen. Een paar jaar geleden was drie kwart van de reizigers jonger dan 35 jaar. Nu is dit aandeel iets gedaald tot 60 procent, omdat ook ouderen steeds vaker de internationale bus nemen (ovpro.nl, 2018 en Het Parool, 2019). Vervoerbedrijven verstrekken geen nadere informatie over reisafstanden, herkomst en bestemming of achtergrondkenmerken van reizigers. Ter vergelijking: NS schat het aantal internationale treinreizen (exclusief de regionale lijnen) op ongeveer 7 miljoen in 2018. De bezettingsgraad van de buslijnen van Flixbus schommelt tussen 60 en 70 procent (ovpro.nl, 30 april 2018).

Ervaringen in Duitsland en Frankrijk

In Duitsland en Frankrijk is meer informatie bekend over de omvang en het functioneren van de lange-afstandsbuismarkt. Beide landen laten grote groeicijfers zien, sinds deze markt er is geliberaliseerd. Het aantal busreizen van, naar en binnen Duitsland nam toe van 2,8 miljoen in 2010 tot 23,8 miljoen in 2016. Dit aantal daalde in 2017 zonder aanwijsbare reden tot 22,8 miljoen. Hiervan heeft Flixbus inmiddels een marktaandeel van 92 procent. Ongeveer 77 procent van de busreizen betref binnenlands vervoer. Ter vergelijking: in 2017 vonden 142 miljoen reizen over langere afstanden (meer dan 50 km) plaats per trein. Ruim 85 procent van het busvervoer betreft sociaal-recreatieve reismotieven, ongeveer 13 procent is woon-werk-, zakelijk of onderwijsgerelateerd vervoer. Het overgrote deel van de busreizigers (83 procent) koos voor de bus vanwege de gunstige prijs. Comfort, de aanwezigheid van wifi en het niet hoeven overstappen zijn minder dominante keuzecriteria (Bundesamt für Güterverkehr, 2018).

¹² Minimaal één overstap.

¹³ Tijdelijk met bus Groningen-Leer en overstap.

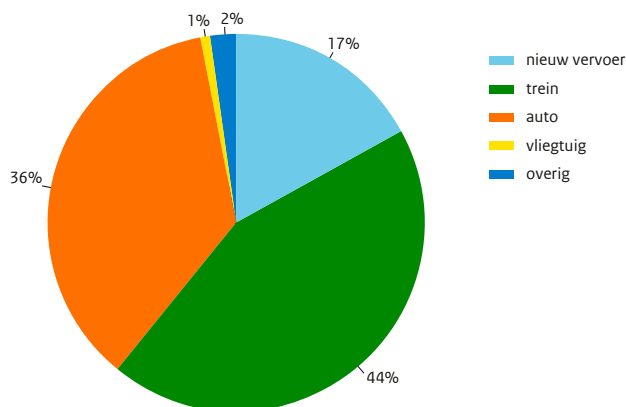
¹⁴ Een- tot tweemaal overstappen.

¹⁵ Eenmaal overstappen.

¹⁶ Minimaal tweemaal overstappen.

Het aantal busreizen van, naar en binnen Frankrijk nam na de marktliberalisatie in 2015 – voor afstanden groter dan 100 km – toe tot ongeveer 11,5 miljoen in 2017. Ongeveer 60 procent hiervan (7,1 miljoen) betrof binnenlands vervoer. Zonder de bus zou een groot deel van deze 7,1 miljoen reizen met trein of auto zijn gemaakt; zie figuur 3.7. Ongeveer 17 procent betreft nieuw vervoer: zonder de bus zouden mensen deze reis helemaal niet hebben gemaakt.

Figuur 3.7 Vervoerwijzekeuze in Frankrijk, indien geen langeafstandsbus beschikbaar is.
Bron: ARAFER.



Net als in Duitsland reisde het overgrote deel van de busreizigers voor sociaal-recreatieve doeleinden: 93 procent. De gemiddelde reisafstand was 315 km.

Het is de vraag in hoeverre de ervaringen in Frankrijk en Duitsland ook voor Nederland gelden. Binnen Nederland is er nauwelijks commercieel busvervoer. Dit komt door de gemiddeld korte binnenlandse reisafstanden en het relatief fijnmazige spoornet, maar ook door de omstandigheid dat de ov-studentenkaart (een kwart van alle ov-gebruik) niet geldig is op dit type busdiensten. We nemen echter aan dat de achtergrondkenmerken van busreizigers (reismotief, redenen voor keuze van de bus, positie ten opzichte van andere vervoerwijzen) zoals we die in Frankrijk en Duitsland aantreffen, min of meer ook voor de internationale busreizigers van en naar Nederland gelden.

Kostendekking

Er zijn geen openbare gegevens over de omzet of winst van de busbedrijven die in Nederland opereren. In Frankrijk is de prijsconcurrentie tussen busbedrijven zo sterk gebleken dat de meeste busdiensten niet rendabel vielen te exploiteren. Ouibus, een dochterbedrijf van de Franse Spoorwegen SNCF, leed in 2017 een verlies van 35 miljoen euro op een omzet van 55 miljoen euro. Herkapitalisatie door SNCF was nodig, net als eerder al het geval was bij voorganger IdBus. Begrijpelijkerwijs heeft inmiddels een herstructurering van de markt plaatsgevonden, waarbij twee bedrijven zijn opgeheven (Crozet & Guihéry, 2018). Volgens Flixbus is een gemiddelde bezettingsgraad van minimaal 60 procent nodig om winstgevend te kunnen zijn. De bezettingsgraad bij Flixbus ligt gemiddeld tussen de 60 en 70 procent (bron: ovpro.nl, 30 april 2018).

Regelgeving

Het wettelijk kader voor internationaal lijndienstvervoer wordt gevormd door de Verordening (EU) nr. 1073/2009. Kiwa Register B.V. voert de Verordening uit in opdracht van de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Voor dit vervoer is een aparte vergunning verplicht, naast de communautaire vergunning die de toegang van een busbedrijf tot het beroep regelt. De vergunningaanvraag dient onder andere een dienstregeling en een tarievenregeling te bevatten.

In toenemende mate bieden langeafstandsbusvervoerders ook binnenlandse verbindingen aan, als onderdeel van internationale verbindingen. De EU-verordening 1073/2009 maakt dit ook mogelijk, mits dit vervoer niet samenvalt met het reeds bestaande stads- en streekvervoer dat op basis van een Nederlandse concessie wordt verricht. Afhankelijk van de situatie is daarvoor een ontheffing van de concessieplicht nodig, af te geven door de betrokken ov-autoriteit (provincie of metropoolregio). Een vergunning geeft niet aan of er ook daadwerkelijk wordt gereden en hoe vaak. De meeste binnenlandse verbindingen zijn onderdeel van een internationale verbinding. Doordat langeafstandsbusbedrijven voor uitvoering van de dienst niet gebonden zijn aan verplichtingen vanuit een opdrachtgever, kunnen zij onrendabele lijnen snel wijzigen of opheffen (MuConsult, 2018).

4 Toekomstige ontwikkelingen

Om iets te kunnen zeggen over de toekomstige ontwikkeling van het grensoverschrijdend openbaar vervoer is het nodig onderscheid te maken naar korte en lange(re) afstanden. Bij de korte afstanden gaat het vooral om de vraag welke demografische en sociaal-economische ontwikkelingen zich aan weerszijden van de grens gaan voordoen. In het langeafstandsvervoer gaat het vooral om de ontwikkeling van toerisme en vrijetijdsbesteding.

In paragraaf 4.1 gaan we nader in op de ontwikkelingen aan weerszijden van de landsgrens en de verschillen tussen regio's. Paragraaf 4.2 bouwt hierop voort en analyseert de potenties voor de bestaande en nieuwe busverbindingen. De aanwezigheid van of plannen voor een treinverbinding zijn daarbij een belangrijke factor. Paragraaf 4.3 behandelt de toekomst van het langeafstandsbusvervoer en de knelpunten die in dit segment spelen.

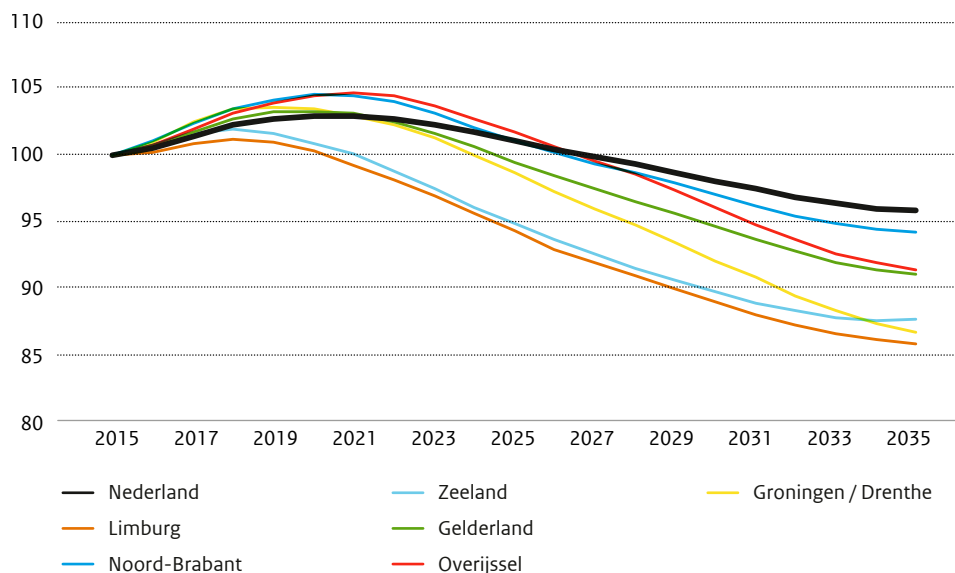
4.1 Ontwikkelingen in grensregio's

Effect van demografie op busgebruik

Er zijn geen algemeen geldende prognoses van de autonome ontwikkeling van het aantal grensoverschrijdende buspassagiers. Wel is uit onderzoek van het KiM bekend hoe het busgebruik zich per provincie naar verwachting gaat ontwikkelen als gevolg van demografische veranderingen zoals omvang en leeftijdsverdeling van de bevolking. Figuur 4.1 laat zien dat voor heel Nederland tot 2022 een lichte stijging van het busgebruik is te verwachten ten opzichte van 2018. In 2035 ligt het busgebruik 6 tot 7 procent lager dan in 2018. Dit is vooral het gevolg van 'ontgroening' van de bevolking. Het busgebruik piekt onder de jongvolwassenen en juist deze groep gaat naar verwachting krimpen. Binnen Nederland zijn er grote verschillen per provincie. In de randstedelijke provincies ligt het busgebruik in 2035 ongeveer op hetzelfde niveau als in 2018, maar in alle provincies met een landsgrens neemt het busgebruik af: in Noord-Brabant met ongeveer 9 procent, in Gelderland en Overijssel met ongeveer 12 procent en in Limburg, Zeeland, Groningen en Drenthe met 14 tot 16 procent ten opzichte van 2018 (Zijlstra et al., 2017).

Figuur 4.1 Verwacht toekomstig busgebruik in grensprovincies door demografische ontwikkelingen.

Bron: Zijlstra et al. (2017).



Regionale ambities

Het besef dat ontwikkelingen in de grensregio's worden belemmerd door de aanwezigheid van de grens, wordt inmiddels breed gedragen. Talloze beleidsdocumenten van rijk en regio, zowel in Nederland als in de ons omringende landen, besteden aandacht aan de manier waarop deze belemmeringen – zoals ook beschreven in hoofdstuk 3 – kunnen worden opgeheven of verminderd. Sommige regio's zijn hierin ambitieus, met concrete beleidsvoornemens die zijn afgestemd met de regio in het buurland. Bij andere regio's is dit minder het geval. Ook het Regeerakkoord 2017-2021 wijdt er een passage aan; zie onderstaande tekstbox.

Regeerakkoord Nederland 2017-2021, pagina 45: Het kabinet maakt werk van het wegnemen van belemmeringen die mensen ervaren in de grensregio's. Samen met Duitse en Belgische overheden, met name de deelstaten Noordrijn-Westfalen, Nedersaksen en Vlaanderen, worden de belangrijkste knelpunten op het terrein van infrastructuur en sociale zaken en werkgelegenheid aangepakt.

Bron: <https://www.kabinetsformatie2017.nl/documenten/publicaties/2017/10/10/regeerakkoord-vertrouwen-in-de-toekomst>

Concrete maatregelen die provincies met een landsgrens noemen om de ruimtelijk-economische interactie tussen regio's te versterken, zijn afstemming rond de geldigheid van diploma's en beroepskwalificaties en het uitbreiden van het onderwijs in de Duitse taal. Tegelijk lijken verschillen tussen nationale regelingen rond arbeidsrecht, belastingen, verzekeringen, pensioenen en dergelijke lastig te harmoniseren (Provincies Gelderland & Overijssel, 2015). In Groningen zijn de ambities voor structuurversterking in het grensgebied gekoppeld aan investeringen voor de verbetering van de spoorlijn Groningen-Bremen (de 'Wunderline'); zie paragraaf 4.2. Ook de provincie Limburg benadrukt dat ze grensweerstand wil wegnemen om de economie te versterken door voorzieningen beter te laten functioneren, samenwerking tussen kennisinstellingen te stimuleren, maar ook door de (ov-)verbindingen te verbeteren (Provincie Limburg, 2013).

Vertaling van plannen in vraag naar openbaar vervoer

Het is meestal niet duidelijk in hoeverre ambities en plannen om de sociaal-economische structuur aan weerszijden van de grens te versterken ook daadwerkelijk leiden tot meer grensoverschrijdende mobiliteit in het algemeen en tot meer ov-gebruik in het bijzonder. Dit geldt ook voor ruimtelijke plannen voor bijvoorbeeld uitbreiding van woonwijken, bedrijventerreinen en recreatievoorzieningen. Enkele regio's hebben plannen om de rol van de trein in het grensoverschrijdend openbaar vervoer te versterken. In dat geval zijn wél vervoerprognoses gemaakt die echter niet in alle gevallen voldoende zijn onderbouwd. Hierover meer in de volgende paragraaf.

4.2 Potentie van de bus in het kortereafstandsvervoer

We zagen in paragraaf 3.3 dat de aantallen reizen bij het overgrote deel van de grensoverschrijdende buslijnen gering zijn in vergelijking met wat bij binnenlandse lijnen gebruikelijk is en dat de meeste buslijnen niet met de regionale trein concurreren, maar deze aanvullen. Ook stelden we vast dat regionale ambities om grenseffecten terug te dringen nog onvoldoende concreet zijn om er effecten op het busvervoer uit te kunnen afleiden.

Er bestaan voorts regionale ambities om grensoverschrijdende spoorlijnen te verbeteren. In het geval van Groningen-Leer gaat het om een bestaande lijn, maar het betreft ook vier lijnen die al decennia niet meer in gebruik zijn voor personenvervoer: Terneuzen-Gent, Weert-Hamont, Nijmegen-Kleve en Coevorden-Bad Bentheim. Wij denken dat het loont om te onderzoeken in hoeverre de bus voor deze plannen een alternatief kan zijn. Dit doen we op grond van een vergelijking van de voor- en nadelen van beide modaliteiten.

Op grond van bovenstaande onderscheiden we vier situaties voor de toekomstige potentie voor de bus in het grensoverschrijdende kortereafstandsvervoer:

1. De huidige busverbinding is voldoende;
2. Verbetering van de bestaande busverbinding;
3. Nieuwe busverbindingen tussen plaatsen aan weerszijden van de grens die nu nog niet met het openbaar vervoer met elkaar zijn verbonden;
4. Nieuwe busverbindingen als alternatief voor plannen tot uitbreiding van het spoor.

Elk van deze situaties werken we hieronder uit.

Huidige busverbinding voldoende

Veertig van de vijftig huidige grensoverschrijdende buslijnen bedienen een gebied met een zeer kleine vervoersvraag: minder dan 200 reizen per dag; zie paragraaf 3.2 en bijlage A. Mede op grond van de gesprekken met de ov-deskundigen van de ov-autoriteiten denken wij niet dat toekomstige sociaal-economische ontwikkelingen de potentie voor die lijnen sterk gaan verhogen. Het aantal reizen zal hoogstwaarschijnlijk niet gaan toenemen tot een niveau waarop uitbreiding van de capaciteit nodig is.

Verbetering bestaande busverbinding

Drie lijnen bedienen een gebied met een relatief grote vervoersvraag van tussen de 500 en 1.000 grensoverschrijdende reizen per gemiddelde werkdag. Het gaat om verbindingen tussen twee grote(re) plaatsen (Tilburg-Turnhout, Maastricht-Aachen en Nijmegen-Kleve). Mogelijk leiden sociaal-economische ontwikkelingen en het wegnemen van grenseffecten (dit speelt vooral in de regio Zuid-Limburg) tot een grotere vervoersvraag die een verhoging van de frequentie of snelheid van de busverbinding rechtvaardigt. Zo komt ook de busverbinding tussen de stadscentra van Maastricht en Aachen volgens de provincie nog in aanmerking voor verdere verbetering, ondanks de aanwezigheid van de nieuwe treinverbinding tussen beide steden.

Nieuwe busverbindingen

Het KiM heeft onderzocht welke plaatsen aan weerszijden van de grens op dit moment geen directe bus- of treinverbinding hebben. Dit zou een indicatie kunnen zijn van een 'missing link' in het ov-netwerk. Hierbij hanteren we als criterium dat de afstand tussen beide plaatsen niet groter is dan 50 km (onze definitie van kortereafstandsvervoer) en dat beide plaatsen minimaal 40.000 inwoners hebben. Wij nemen dan aan dat bij langere afstanden of lagere inwoneraantallen nieuw grensoverschrijdend openbaar vervoer niet levensvatbaar is. Tabel 4.1 laat het resultaat van deze exercitie zien. In de laatste kolom geven wij met een code aan welke toekomstige optie voor elke verbinding voorhanden is. Zie ook de toelichting na de tabel.

Tabel 4.1 'Missing link's in ov-netwerken en opties voor toekomst.

Bron: KiM.

Van	Naar	Afstand in km	Huidig ov	Optie voor toekomst
Venlo (100.000)	Duisburg (491.000)	45	1 x overstap trein-trein	1
Roermond (58.000)	Mönchengladbach (260.000)	38	1 x overstap trein-trein	2
Weert (50.000)	Genk (66.000)	40	1 x overstap trein-bus	2
Eindhoven (223.000)	Turnhout (43.000)	48	1 x overstap bus-bus	3
Breda (181.000)	Turnhout (43.000)	40	1 x overstap bus-bus	3
Bergen op Zoom (66.000)	Antwerpen (543.000)	45	1 x overstap trein-trein	2
Terneuzen (54.000)	Sint Niklaas (76.000)	39	1 x overstap bus-bus	3
Terneuzen (54.000)	Gent (260.000)	37	1 x overstap bus-bus	4
Maastricht (120.000)	Verviers (56.000)	48	1 x overstap trein-trein	5

Toelichting bij de tabel:

De eerste twee kolommen geven bij de plaatsnaam het inwonertal weer.

De laatste kolom geeft de toekomstoptie:

1 = goede overstapmogelijkheid in Düsseldorf; directe verbinding voegt weinig toe;

2 = in huidige situatie is omweg te groot; directe busverbinding is te overwegen;

3 = doorkoppeling van twee lijnen aan de grens mogelijk, gecombineerd met versnelling;

4 = huidige weekendverbinding uitbreiden naar alle dagen van de week, gecombineerd met versnelling;

5 = in huidige situatie omweg via Luik, maar geen directe busverbinding nodig vanwege onvoldoende vraag.

Bus als alternatief voor nieuwe railplannen

Versterking van de rol van de trein in het internationaal vervoer is opgenomen in meerdere beleidsplannen (IenW, 2019). Ook zijn er regionale ambities om bestaande, ongebruikte grensoverschrijdende spoorlijnen weer geschikt te maken voor reizigersvervoer. Hierna bespreken we elk van deze plannen in de context van de mogelijke rol van een busverbinding.

Terneuzen-Gent

Er is ons geen onderzoek bekend naar de haalbaarheid van deze treinverbinding. Toekomstige demografische en sociaal-economische ontwikkelingen lijken niet te wijzen op een sterke toename van de vervoerbehoefte per trein. Daar komt bij dat er op dit moment nog geen dagelijkse, directe busverbinding is tussen Terneuzen en Gent. In het weekend rijdt enkele malen per dag een bus tussen Middelburg en Gent en vice versa via Terneuzen. Uitbreiding van het aanbod op deze lijn zou vooralsnog voldoende moeten zijn om de toekomstige vervoerbehoefte te dekken.

Weert-Hamont

Het ministerie van IenW laat onderzoek doen naar de maatschappelijke kosten en baten die gepaard gaan met de introductie van reizigersvervoer op deze lijn. Op dit moment is er geen openbaar vervoer tussen Weert en België, wat niet duidt op een dringende behoefte aan een nieuwe spoorlijn. De bevolkingsaantallen aan weerszijden van de grens zijn relatief klein. Voorts zijn er geen aanwijzingen voor belangwekkende ruimtelijk-economische ontwikkelingen in dit gebied. Daarnaast zijn aan reactivering en elektrificatie van het baanvak hoge kosten verbonden. Al met al verwacht het KiM dat een busverbinding een efficiëntere oplossing is.

Nijmegen-Kleve

Herintroductie van treinen op het baanvak Nijmegen-Kleve is onderwerp van discussie bij provincie en gemeenten in het betrokken gebied. Het verwachte aantal grensoverschrijdende reizen zou ongeveer 1.750 bedragen, waarvan ongeveer de helft afkomstig zou zijn uit de bestaande buslijnen. Dit is te weinig voor een positief exploitatiesaldo, nog afgezien van de investeringskosten (Provincie Gelderland, 2017). Verdere verbetering van de bestaande busverbinding (hogere frequentie, eventueel invoeren van een sneldienst) lijkt een goed alternatief dat vooralsnog aan de vervoerbehoefte kan voldoen.

Coevorden-Bad Bentheim

In 2016 is onderzocht dat dagelijks ongeveer 1.500 reizen met deze treinverbinding zouden worden afgelegd (CIWA & Universiteit Groningen, 2016). Dit is opmerkelijk veel, aangezien het aantal inwoners in de potentiële invloedssfeer van deze spoorlijn relatief gering is en er op dit moment geen grensoverschrijdend openbaar vervoer is. Bovendien zijn de reisafstanden lang in vergelijking met andere lijnen als Maastricht-Aachen of Enschede-Gronau. Overigens is dit project vanuit Duitse zijde geïnitieerd (Grafshaft Bentheim en deelstaat Nedersaksen). De investeringskosten zijn nog niet bekend, maar een indicatie kan worden afgeleid uit de kosten voor de elektrificatie van het baanvak Heerlen-Herzogenrath¹⁷. Wij denken dat ook in dit geval bij een gebleken vervoerbehoefte een busverbinding een beter alternatief kan zijn.

Groningen-Leer (Wunderline)

Sinds een paar jaren rijden de treinen vanwege een defecte spoorbrug niet verder dan Weener, vlak over de Duitse grens. (Snel)bussen verzorgen tijdelijk het vervoer. De plannen om de lijn te verbeteren en de dienstregeling uit te breiden met hogere frequenties en kortere reistijden zijn vergevorderd. Berekeningen van het aantal te verwachten internationale reizen lopen uiteen van maximaal 700 per dag (MuConsult & Trimode Transport Solutions, 2017) tot maximaal 1.900 per dag in het jaar 2035 (Brandt et al., 2017). Dit laatste aantal is gebaseerd op de veronderstelling dat ontwikkelingen op het gebied van arbeidsmarkt, onderwijs, toerisme en vrije tijd het gebruik van de Wunderline aanzienlijk zullen doen groeien. In hoeverre dit gaat lukken, is de vraag: de inspanningen die zijn vereist om de grensoverschrijdende interactie te bevorderen, liggen niet volledig binnen het invloedsgedebied van de regionale overheden. Het vraagt ook samenwerking van marktpartijen en acties van de Rijksoverheid en de Europese Unie. Daarom betreft het een absolute bovengrens. Het behalen van deze bovengrens is bovendien pas mogelijk op de langere termijn (niet eerder dan 2030-2035) (ECORYS, 2017).

De MKBA van dit project die de provincie Groningen heeft laten uitvoeren, laat zien dat de maatschappelijke kosten in alle projectvarianten hoger zijn dan de maatschappelijke baten (Nijboer & Van Dijk, 2018). Een busverbinding als mogelijk efficiënter alternatief is in dit onderzoek niet meegenomen.

¹⁷ De kosten van elektrificatie van het baanvak Heerlen-Herzogenrath bedroegen 60 miljoen euro voor een afstand van 6,5 km, een kwart van de afstand Coevorden-Neuenhaus. Bron: OV-Magazine, juni 2017.

4.3 Potentie van de bus in het langeafstandsvervoer

We zagen in paragraaf 3.5 dat busvervoer over langere afstanden geheel vanuit de markt tot stand komt. Dit vervoer heeft de laatste jaren een grote vlucht genomen. Er zijn geen openbare onderzoeken met kwantitatieve prognoses van dit vervoer van en naar Nederland. Het zijn de vervoerbedrijven zelf die aan de hand van hun eigen inzichten in de marktvraag de verdere ontwikkeling van het aanbod bepalen. De toekomstige marktvraag zal voor het overgrote deel worden bepaald door de ontwikkeling van sociaal-recreatieve reismotieven. Deze maken namelijk rond de 90 procent van het vervoer uit (ARAFER, 2018; Bundesamt für Güterverkehr, 2018).

Ontwikkeling marktvraag

MuConsult heeft een kwalitatieve inschatting gemaakt van het potentieel voor het busvervoer over langere afstanden tussen grotere kernen in Nederland en België/Duitsland die op dit moment nog niet direct met het openbaar vervoer met elkaar zijn verbonden.¹⁸ Dit is gedaan door voor vier kwaliteitskenmerken (reistijd, al dan niet overstappen, frequentie en tarief) de bestaande ov-verbinding per spoor te vergelijken met een toekomstige busverbinding. Op lange afstanden is de trein namelijk een belangrijk alternatief voor het busvervoer. Over tarieven en rijtijden van de bus zijn aannamen gedaan. Uit deze analyse blijkt dat op geen enkele relatie de bus op alle vier de kenmerken beter scoort dan de trein. Op enkele relaties scoort de bus op drie van de vier kenmerken beter zoals Eindhoven-Hasselt, Maastricht-Luxemburg, Maastricht-Düsseldorf of Emmen-Bremen (MuConsult, 2018). Enkele van deze relaties worden nu al door de bus bediend, de meeste echter niet. Naar inschatting van de vervoerders is de marktvraag daar dus te gering voor een rendabele exploitatie. Dit is met name het geval voor de busverbinding Eindhoven-Hasselt, waarvan ook de provincie Noord-Brabant concludeert dat deze niet levensvatbaar is (Goudappel Coffeng, 2019).

Het totaal aantal reizen met langeafstandsbussen van, naar en door Nederland is de laatste drie jaar spectaculair gegroeid (zie paragraaf 3.5). Naar verwachting zal deze groei op de korte termijn doorzetten. Duitsland, waar de liberalisatie van de busmarkt al eerder dan in Nederland was ingezet, kende in de periode 2011-2016 ook een spectaculaire groei. Daarna nam het vervoer echter af, terwijl het vervoer per langeafstandstrein wel toenam. Een verklaring hiervoor is niet gegeven (Bundesamt für Güterverkehr, 2018). Mogelijk zal het langeafstandsbusvervoer in Nederland zich op middellange termijn op vergelijkbare wijze ontwikkelen.

Positie langeafstandsbus op ov-knooppunten

Ook de langeafstandsbus is een vorm van openbaar vervoer en daarmee een onderdeel van het ov-systeem, net als de trein of de 'gewone' bus. Dit vereist ook dat de langeafstandsbus is geïntegreerd op de knooppunten, met overstapmogelijkheden op andere modaliteiten.

Gemeenten staan over het algemeen positief tegenover de komst van langeafstandsbusdiensten, omdat deze de bereikbaarheid van de gemeente verbeteren. Als exploitant van busterminals moeten zij op grond van Europese regelgeving elke vervoerder die daarom vraagt, toegang verlenen tot de terminal. Bij capaciteitsgebrek wijzen zij een andere locatie toe. Niet altijd spelen hierbij overwegingen een rol die vervoerskundig optimaal zouden zijn. Zo wijzen sommige gemeenten een plek toe aan de rand van de stad, ver van de grote knooppunten zoals een centraal station. Ruimtegebrek speelt hierbij een rol, maar ook milieuoverwegingen: grote aantallen bussen zijn steeds minder populair in de stadscentra. Ten dele zou vergroening van de vloot hiervoor een oplossing kunnen zijn, maar daar ziet het voorlopig nog niet naar uit; zie onderstaande tekstbox. Overigens zijn Maastricht en Groningen twee van de steden die wél nabij het Centraal Station haltevoorzieningen voor langeafstandsbussen gaan inrichten.

¹⁸ In het onderzoek van MuConsult is 'lange afstand' beperkt tot 150 km.

FlixBus probeert de productie van elektrische bussen al jaren aan te moedigen. Maar geen Duitse fabrikant bleek in staat een elektrische langeafstandsbus te leveren, zegt Schwämmlein (CEO FlixBus). 'Iedereen zei dat we gek waren. Vergeet het, zeiden de fabrikanten, we willen geen elektrische langeafstandsbus bouwen. Toen zijn we naar de Chinezen gegaan. Ook als boodschap aan fabrikanten.' Auto- en busreus Daimler is een kleinere aandeelhouder van FlixBus, maar de Duitsers zeiden ook nee.

De proef met een paar Chinese e-bussen betaalt vooralsnog niet uit. Elektrische bussen voor langeafstandsvervoer zijn twee keer zo duur als conventionele bussen. 'De aankoopprijs wordt niet gedekt door de lagere brandstofkosten.' De reikwijdte is voor de lange afstanden niet groot genoeg. Schwämmlein zegt het toch belangrijk te vinden om ermee te experimenteren en te investeren in nog duurzamere vormen van vervoer. 'Deze investering zal zich in de toekomst terugverdienen.'

Bron: Het Financieele Dagblad, 2 maart 2019.

Afschaffen van het verbod op cabotage

Zoals aangegeven in hoofdstuk 3, hebben buitenlandse busvervoerders die geregelde diensten aanbieden toegang tot de Nederlandse markt (cabotage), mits het busvervoer onderdeel is van een internationale lijnverbinding en plaatsvindt buiten stedelijke centra, agglomeratie en omliggende gebieden. De Europese Commissie wil de voorwaarden in de huidige Verordening 1073/2009 over cabotage afschaffen. Dat zou betekenen dat buitenlandse busvervoerders binnenlands geregeld vervoer mogen verrichten zonder dat dit onderdeel uitmaakt van een grensoverschrijdende verbinding. Voorts wil de Commissie de niet-discriminerende toegang van vervoerders tot busterminals via de Verordening 1073/2009 afdwingen. Naar schatting van de Commissie zouden deze verdere liberaliseringsmaatregelen leiden tot een additionele groei van het aantal reizigerskilometers met 11 procent. Voor Nederland zou dit lager zijn, gezien de al goed ontwikkelde Nederlandse markt. Maar ook als het gaat om de internationale verbindingen zullen reizigers profiteren van een verdere liberalisering van de langeafstandsbusmarkt (MuConsult, 2018).

5 Conclusies

1. Tussen Nederland en België dan wel Duitsland zijn er op dit moment vijftig grensoverschrijdende buslijnen die onder een concessie vallen. Hiervan rijdt de helft onder een Nederlandse concessie en met een Nederlandse vervoerder. Het gaat om verbindingen over korte afstanden: minder dan 50 km. Het overgrote deel van deze lijnen heeft lage tot zeer lage frequenties (eenmaal per uur of minder) en lage (minder dan 200 in beide richtingen samen op een gemiddelde werkdag) internationale aantallen reizen (gemeten op de landsgrens). De drie drukste lijnen zijn Tilburg-Turnhout, Nijmegen-Kleve en Maastricht-Aachen met tussen de 500 en 1.000 internationale reizen per gemiddelde werkdag.
2. De markt voor grensoverschrijdend busvervoer op afstanden tot 50 km is klein en zal dat waarschijnlijk blijven. Er zijn namelijk geen aanwijzingen dat sociaal-economische ontwikkelingen aan beide zijden van de grens tot een grote vraagtoename gaan leiden.
3. Er zijn (regionale) ambities om oude grensoverschrijdende spoorlijnen te reactiveren die soms al decennia niet meer in gebruik zijn voor personenvervoer. Het gaat om Terneuzen-Gent, Weert-Hamont, Nijmegen-Kleve en Coevorden-Rheine. Wij concluderen dat in al deze gevallen een nieuwe busverbinding voorsnog een efficiëntere oplossing is. Ook in het geval van de lijn Groningen-Leer blijken de maatschappelijke kosten van verbetering van de spoorlijn de baten te overtreffen. Een (verbeterde) busverbinding is hier destijds niet in de afweging meegenomen.
4. Het langeafstandsbusvervoer is de afgelopen jaren zowel in aanbod als in aantal reizen zeer sterk gegroeid. In 2018 bedroeg het aantal internationale busreizen met Flixbus, de belangrijkste speler in dit marktsegment, ongeveer 3,5 miljoen. Ter vergelijking: NS schat het aantal internationale treinreizen over langere afstanden (Thalys, Eurostar, IC Brussel, ICE en IC Berlijn) in 2018 op ongeveer 7 miljoen.
5. Naar verwachting zal de groei van het langeafstandsbusvervoer op de korte termijn doorzetten. Duitsland, waar de liberalisatie van de busmarkt al eerder was ingezet, kende in de periode 2011-2016 ook een spectaculaire groei. Daarna nam het busvervoer echter af, terwijl het vervoer per langeafstandstrein wel toenam. Een verklaring hiervoor is niet bekend.

Summary

On 40 out of the 50 short-distance (less than 50 kilometres) bus lines travelling from the Netherlands to Belgium or Germany, fewer than 200 cross-border trips are made per day. This is a small number compared to the the busiest section of a domestic bus line. National borders seemingly still impede spatial interactions between regions situated on either side of borders, thereby ensuring less mobility than would have transpired without national borders. Some regional transport authorities have aspirations to revive various discontinued cross-border rail lines for the purpose of regional public transport. However, in those cases bus services appear to be more cost-effective. The supply and use of long-distance bus transport (distances greater than 50 kilometres) has increased sharply in recent years. Buses are routinely less expensive here than trains and often offer more direct routes, while trains are usually faster.

General overview

1. This research answers the question of whether buses have good potential as cross-border public transport, both as alternatives and complements to trains. This research has been conducted on the basis of literature study as well as interviews with experts on public transport of provinces with a national boundary.
2. Buses and trains each have their own quality characteristics, and each plays a role in the public transport system. Buses are not only flexible to use and inexpensive in terms of infrastructure, but passengers also feel more secure with the drivers seated nearby. Trains can transport large(r) numbers of people, but rail infrastructure is expensive and the rail system characteristically less flexible.
3. If given the choice between travelling by rail (train or tram) or bus, people seemingly prefer rail travel, even when all of the trip's other aspects are equal (trip duration, frequency of service, fare, comfort, etc.). This stated preference resulted in approximately 5% more trips by train or tram than by bus.
4. The 'border effect' seemingly plays a role in cross-border transport, including in public transport: national borders appear to impede spatial interactions between regions situated on either side of the border. Although this effect has decreased over time, it still remains, resulting in less mobility than would have transpired without national borders. Explanations for the border effect include issues related to language and cultural differences, limited reciprocal recognition of educational qualifications, unfamiliarity with job vacancies in neighbouring countries, differing tax regulations and social insurance schemes, and less developed infrastructure (particularly for public transport) in one of the countries. In addition, unemployment rates in border regions are generally higher than elsewhere.
5. For cross-border bus transport, distinctions must be made between short distance transport (less than 50 kilometres) and long to very long distance transport. The former is covered by transport concessions from regional governments (either in the Netherlands, Belgium or Germany), while the latter operates in liberalised markets where private transport companies like Flixbus and IC Bus compete. To be allowed to transport people in the Netherlands, these companies must apply to the relevant concession managers (provinces) for exemptions from concession obligations.

6. Short distance cross-border bus transport under concession is subsidised by the concession-granting authority. We have no information about how this pertains to each bus line. We assume that owing to low occupancy rates, the cost coverage for these lines is lower than that of comparable domestic bus lines. The liberalised, long-distance bus transport market operates without subsidies, and associated company information about turnover and profit is not publically disseminated.

Short-distance bus transport

7. There are currently 50 cross-border bus lines operating between the Netherlands and Belgium or Germany that are under concession, of which half are operated under Dutch concessions and by Dutch transport companies. These are routes of 50 kilometres or less. The vast majority of these bus lines operate at low to very low frequencies (once per hour or less), and undertake a relatively low number of international trips (fewer than 200 trips in both directions combined on an average workday, as counted at the national border). The three busiest routes are Tilburg-Turnhout, Nijmegen-Kleve, and Maastricht-Vaals, averaging between 500 and 1,000 international trips per workday.
8. In most cases, the international bus lines under concession serve smaller population centres on either side of the border. Some of these bus lines do however also connect to larger transport hubs that include train stations, and as such serve as feeders of train transport for both countries. There is virtually no direct competition between buses and trains, as train transport rarely operates in parallel.
9. Six regional passenger train lines operate between the Netherlands and its neighbouring countries, and they also operate under concession, whereby regional governments on both sides of the border have reached agreements on implementing concessions. In these regions, trains and buses complement one other or serve other markets. The train route between Groningen, in the Netherlands, and Leer, in Germany, will remain non-operational in the coming years due to a defective railway bridge.
10. The cross-border bus transport market for distances of up to 50 km is small and likely to remain so, as at present there are no socio-economic developments on either side of the border that would substantially increase demand.
11. (Regional) aspirations exist to revive former cross-border rail lines, some of which have not been used for passenger transport for decades. These lines are Terneuzen-Ghent, Weert-Hamont, Nijmegen-Kleve, and Coevorden-Rheine, and in each case we concluded that a new bus route would be the more efficient solution. Moreover, the social costs of improving the Groningen-Leer line seemingly outweigh the benefits; notably, an (improved) bus service has not yet been considered for this project.

Long-distance bus transport

12. International long-distance bus lines connect various major Dutch cities to numerous cities abroad. No clear picture emerges from comparing the buses and trains operating on various exemplary routes: trains are generally faster; the situation varies in terms of frequencies of service; and bus transport offers better prices and more direct routes.
13. The long-distance bus is a type of public transport and hence part of the public transport system, as are trains or 'regular' bus services, and this includes integration at transport hubs – the option of transferring to other modalities.

14. Municipalities generally welcome the arrival of long-distance bus services, as they render municipalities more accessible. As bus terminal operators, EU legislation dictates that municipalities must grant all transport operators access to stations if so requested. Should a lack of capacity occur, alternate locations can be allocated, which, in terms of transport, is not always ideal.
15. Long-distance bus transport has enjoyed considerable growth in recent years, both in terms of supply and trip numbers. In 2018, Flixbus, the key supplier in this market segment, made approximately 3.5 million international bus trips to/from the Netherlands. Comparatively, NS Dutch Railways estimated a total of some 7 million long-distance international train trips in 2018 (via Thalys, Eurostar, IC Brussels, ICE and IC Berlin).
16. Long-distance bus transport is expected to continue growing in the short term. The bus market in Germany, which was liberalised earlier than elsewhere, enjoyed impressive growth from 2011-2016, but thereafter long-distance bus transport began to decrease, as long-distance train travel increased – an occurrence for which no explanations are offered.
17. Long-distance bus companies increasingly offer domestic routes as part of their international cabotage. Depending on the situation, this could require the relevant public transport authorities (province or metropolitan area) to issue exemptions from concession obligations. The European Commission aims to abolish these conditions on cabotage. Passengers could benefit from further liberalisation of the long-distance bus market.

Literatuur

ARAFER (2018). *Marché du transport par autocar et gares routières, rapport annuel - Exercice 2017*. Paris: Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.

Axhausen, K., Haupt, T., Fell, B. & Heidl, U. (2001). *Searching for the Rail Bonus*. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 1(4), 353-369.

Bakker, P. (2016). *De keuze van de reiziger*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Balcombe, R. et al. (2004). *The demand for public transport: a practical guide*. TRL Limited.

Blij, F. van der, Veger, J. & Slebos, C. (2010). *HOV op loopafstand, het invloedgebied van HOV-haltes*. Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2010, Roermond.

Brandt, A., Böttcher, F., Nolte, E.-M., Sijtsma, F.J., Daams, M.N. & Hans, L. (2017). *Sociale en economische potentie van het grensgebied tussen Nederland en Noord-Duitsland, met name in combinatie met de Wunderline*. CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH en Rijksuniversiteit Groningen.

Bundesamt für Güterverkehr (2018). *Marktbeobachtung Güterverkehr, Marktanalyse des Fernbuslinienverkehrs 2017*.

Bunschoten, T. (2012). *To tram or not to tram*. Delft: TU Delft.

Bunschoten, T., Molin, E. & Nes, R. van (2012). *Tram of Bus: Bestaat de Trambonus?* Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk, Amsterdam.

CBS (2016). *Arbeidsmarkt zonder grenzen: Internationaliseringsmonitor 2016-III Duitsland*. Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek.

CBS (2019). <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2019/12/5-procent-werknemers-zuid-limburg-uit-buurlanden>

CE Delft & VU (2014). *Externe en infrastructuurkosten van verkeer*. Delft/Amsterdam: CE en Vrije Universiteit Amsterdam.

CE Delft (2015). *STREAM personenvervoer 2014 versie 1.1*. Delft: CE.

CE Delft (2017). *Handboek Milieuprijzen 2017, methodische onderbouwing van kengetallen gebruikt voor waardering van emissies en milieu-impacts*. Delft: CE.

CIMA & Universiteit Groningen (2016). *Regionalwirtschaftliche Effekte einer Verlängerung des SPNV auf der Verbindung Emmen-Rheine*.

Crozet, Y. & Guihéry, L. (2018). *Deregulation of long distance coach services in France*. *Research in Transportation Economics*, Volume 69, September 2018, 284-289.

CROW-KpVV (2015). *Kostenkengetallen regionaal openbaar vervoer*. Utrecht: CROW-KpVV.

- CROW-KpVV (2019a). *De staat van het regionale openbaar vervoer 2017*. Utrecht: CROW-KpVV.
- CROW-KpVV (2019b). *Klantenbarometer Openbaar Vervoer 2018*. Utrecht: CROW-KpVV.
- Deutsch, V. (2008). *Cost advice for the implementation of tram and bus systems*. Road and Transportation Research Association of Germany (FGSV), University of Wuppertal, Institute for Public Transport in Europe.
- ECORYS (2017). *Studie naar de vervoersvraag van de Wunderline*. In opdracht van de provincie Groningen.
- Goudappel Coffeng (2013). *De waaier van Brogt*. Deventer: Goudappel Coffeng.
- Goudappel Coffeng (2019). *Grensoverschrijdend openbaar vervoer Eindhoven–Hasselt, een pre-quickscan*. 's-Hertogenbosch: Provincie Noord-Brabant.
- Harms, L, Baveling, J. & Hoogendoorn, R. (2016). *Stabiele beelden, trends in beleving en beeldvorming van mobiliteit*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- Kensmil, J., Windt, S., Boonstra, P. & Bremer, L. (2019). *Internationale langeafstandsbussen*. Windesheim Flevoland.
- Krug, S. & Meinhard, D. (2002). *Better Connections in European Passenger Transport, part 2: Barriers in Cross Border Transport*. IVV-Gruppe Aachen.
- IenW (2019). *Contouren Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040*. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.
- Jaffe, E. (2015). *The Myth That Everyone Naturally Prefers Trains to Buses*. CityLab.
- KiM (2018). *Kerncijfers Mobiliteit 2017*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- Medeiros, E. (2019). *Cross-border transports and cross-border mobility in EU border regions*. Case Studies on Transport Policy, Volume 7, Issue 1, 1-12.
- Morsche, W. te (2018). *Notitie reizigersaantallen OV Nijmegen-Kleve*. Utrecht: Movares.
- MuConsult & Trimode Transport Solutions (2017). *Vervoerwaarde Wunderline*. Amersfoort: MuConsult.
- MuConsult (2018). *Impact-analyse herziening Verordening (EU) 1073/2009*. Uitgebracht aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Amersfoort: MuConsult.
- Nijboer, M. & Dijk, P. van (2018). *Maatschappelijke Kosten-batenanalyse grensoverschrijdende spoorverbinding Groningen-Bremen*. Provincie Groningen, projectsecretariaat Wunderline.
- Parool, het (2019). *Reizen met de bus is weer hip*. Het Parool, 6 februari 2019.
- Pieters, M., Jong, G. de & Hoorn, T. van der (2010). *Is dit de grensnaarde?* Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk, Roermond.
- Provincie Gelderland (2017). *Statenbrief Grensoverschrijdend openbaar vervoer*.
- Provincies Gelderland & Overijssel (2015). *Duitslandstrategie. Grenzeloos Noaberschap*.

Provincie Limburg (2013). *Strategienota internationalisering*. Maastricht: Provincie Limburg.

Rietveld, P. (2012). *Barrier Effects of Borders: Implications for Border-Crossing Infrastructures*. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 12(2), 150-166.

Wee, G. van (2013). *14 factoren voor succesvol openbaarvervoerbeleid*. *Verkeerskunde* 5/2013.

Weterings, A. & Gessel-Dabekaussen, G. van (2015). *Arbeidsmarkt zonder grenzen*. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving en Centraal Bureau voor de Statistiek.

Zijlstra, T., Durand, A., Bakker P. & Harms, L. (2017). *Busgebruikers door dik en dun*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Bijlage A: Geraadpleegde personen

Ov-bureau Groningen Drenthe: de heren E. Stoker en J. Bonte

Provincie Overijssel: de heer W. Michel

Provincie Gelderland: de heer E. Mes

Provincie Noord-Brabant: de heer F. Gommers

Provincie Zeeland: de heer W. Kant

Provincie Limburg: de heren D. Jongen en E. Banach

Bijlage B: overzicht korte grensoverschrijdende buslijnen, stand april 2019

Reizigersaantallen verstrekt door ov-autoriteit, tenzij anders aangegeven.

Ov-autoriteit	Lijn-nummer	Traject	Vervoerder	Soort	Frequentie door de week overdag	Aantal reizen op grensovergang op gemiddelde werkdag, beide richtingen samen
Ov-bureau GGD	922	Emmen-Meppen	Levelink	Streekbus	< 1 per 2 uur	30/dag
Overijssel	T88	Enschede-Alstätte	RVM	Belbus	1 x per 2 uur na aanmelding	253 in heel 2017
Overijssel	4	Denekamp-Nordhorn	BE	Buurtbus	1 x per uur	350/maand
Gelderland	566	Zevenaar-Spijk	Breng (Hermes)	Buurtbus	1 x per uur	100/dag *
Gelderland	60	Millingen-Kleve	NIAG	Streekbus	1 x per uur	< 200/dag **
Gelderland	91	Emmerich-'s Heerenberg	NIAG	Streekbus	1 x per 2 uur	50/dag
Gelderland	B7	Winterswijk-Stadtlohn	RVM	Buurtbus	< 1 x per 2 uur	< 200/dag **
Gelderland	C7	Dinxperlo-Bocholt	Stadtbus Bocholt	Stadsbus	1 x per uur	< 200/dag **
Gelderland	R71	Winterswijk-Vreden	RVM	Streekbus	1 x per 2 uur	< 200/dag **
Gelderland	SB58	Emmerich-Kleve-Nijmegen	NIAG	Streekbus	2 x per uur	500/dag
Gelderland	T55	Winterswijk-Oeding	RVM	Belbus	< 1 x per 2 uur	< 200/dag **
Gelderland	T10	Winterswijk- Barlo	RVM	Belbus	1 x per 2 uur	< 200/dag **
Brabant	6	Breda-Meersel	Arriva	Stadsbus	1 x per uur	< 200/dag **
Brabant	105	Bergen op Zoom-Halsteren-Putte	Arriva	Streekbus	1 x per uur	< 200/dag **
Brabant	272	Eersel-Lommel	Hermes	Buurtbus	1 x per uur	470/maand
Brabant	276	Valkenswaard-Achel	Hermes	Buurtbus	2 x per uur	710/maand
Brabant	430	Hoogstraten-Turnhout-Reusel	De Lijn	Streekbus	1 x per uur	< 200/dag **
Brabant	450	Tilburg-Turnhout	De Lijn	Streekbus	1 x per uur	540/dag ***
Brabant	460	Turnhout-Baarle Nassau	De Lijn	Streekbus	1 x per uur	200-500/dag **
Limburg	1	Blerick-Kaldenkirchen	Arriva	Stadsbus	2 x per uur	< 200/dag

Limburg	86	Goch-Gennep	Arriva	Lijntaxi	1 x per uur	< 200/dag
Limburg	27	Kerkrade-Herzogenrath	Arriva	Streekbus	1 x per uur	< 200/dag
Limburg	44	Heerlen-Aachen	Arriva/ ASEAG	Streekbus	2 x per uur	200-500 dag
Limburg	48	Maastricht-Kanne	Arriva	Stadsbus	1 x per uur	< 200/dag
Limburg	64	Roermond-Heinsberg	Arriva	Streekbus	1 x per uur	< 200/dag
Limburg	65	Nieuwstadt-Maaseik	Arriva	Streekbus	1 x per uur	< 200/dag
Limburg	350	Maastricht-Aachen	Arriva	Streekbus	4 x per uur	500-1000/dag
Limburg	723	Eygelshoven-Palenberg	Arriva	Buurtbus	1 x per uur	< 200/dag
Limburg	20a	Maastricht-Hasselt	De Lijn	Streekbus	1 x per uur	200-500/dag
Limburg	17	Aachen-Kerkrade	ASEAG	Belbus	< 1 x per 2 uur	< 200/dag **
Limburg	21	Aachen Klinikum – Parkstad stadion	Arriva	Streekbus	2 x per uur	< 200/dag
Limburg	25	Vaals-Stolberg	ASEAG	Streekbus	2 x per uur	< 200/dag **
Limburg	29	Venlo-Vluyn	NIAG	Streekbus	< 1 x per 2 uur	< 200/dag **
Limburg	33	Vaals-Aachen	ASEAG	Streekbus	2 x per uur	200-500/dag
Limburg	34	Kerkrade-Aachen	ASEAG	Streekbus	1 x per uur	< 200/dag **
Limburg	45	Maastricht-Genk	De Lijn	Streekbus	1 x per uur	< 200/dag **
Limburg	63	Maastricht- Maasmechelen	De Lijn	Streekbus	1 x per uur	200-500/dag
Limburg	74	Heerlen-Aachen	ASEAG	Belbus	1 x per 2 uur	< 200/dag **
Limburg	62	Maastricht-Tongeren	De Lijn	Streekbus	1 x per uur	200-500/dag
Limburg	78	Maastricht-Liège	TEC	Streekbus	1 x per 2 uur	< 200/dag **
Limburg	396	Vaals-Eupen	TEC	Streekbus	1 x per uur	< 200/dag **
Limburg	SB3	Geilenkirchen-Sittard	West	Streekbus	1 x per uur	< 200/dag
Zeeland	6	Terneuzen-Zelzate	Connexxion	Streekbus	1 x per uur	< 200/dag **
Zeeland	19	Hulst-Antwerpen-Breda	Connexxion	Streekbus	1 x per 2 uur	< 200/dag **
Zeeland	42	Brugge-Breskens	Connexxion/ De Lijn	Streekbus	1 x per uur	200-500/dag **
Zeeland	50	Middelburg- Terneuzen-Gent	Connexxion	Streekbus	Alleen vrijdag en weekend 1x per 2 uur	< 200/dag **
Zeeland	912	Oostburg- Maldegem	Connexxion	Belbus	< 1x per 2 uur	< 200/dag **
Zeeland	22	Hulst-Sint Niklaas	De Lijn	Streekbus	1 x per 2 uur	< 200/dag **
Zeeland	42	Hulst-Kemzeke- Sint Niklaas	De Lijn	Streekbus	< 1 x per 2 uur	< 200/dag **
Zeeland	43	Hulst-Heikant- Sint Niklaas	De Lijn	Streekbus	< 1 x per 2 uur	< 200/dag **

* Grotendeels vervoer van Nederland via Duitsland weer naar Nederland v.v.

** Schatting KiM.

*** Bron: ov-magazine september 2017.

Colofon

Dit is een uitgave van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Juni 2019

ISBN/EAN

ISBN 978-90-8902-206-6

KiM-19-A04

Auteurs

Fons Savelberg, Maarten Kansen

Vormgeving en opmaak

VormVijf, Den Haag

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

Telefoon: 070 456 19 65

Website: www.kimnet.nl

E-mail: info@kimnet.nl

Publicaties van het KiM zijn als PDF te downloaden van onze website www.kimnet.nl.

U kunt natuurlijk ook altijd contact opnemen met één van onze medewerkers.

Delen uit deze publicatie mogen worden overgenomen onder vermelding van het KiM als bron.

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) maakt analyses van mobiliteit die doorwerken in het beleid. Als zelfstandig instituut binnen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) maakt het KiM strategische verkenningen en beleidsanalyses. De inhoud van de publicaties van het KiM behoeft niet het standpunt van de minister en/ of de staatssecretaris van IenW weer te geven.



Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienw

www.kimnet.nl

ISBN 978-90-8902-206-6

Juni 2019 | KiM-19-A04

