

Koudwatervrees rond Groeisporen

Het denken over beter benutten is geen kwestie van geloof meer. Met slimme dienstregelingen en kleine aanpassingen aan de infrastructuur kunnen binnen een paar jaar op drukke trajecten 30 tot 40 procent meer reizigers en goederen over het spoor. Dat bewijst 'Groeisporen, meer ruimte voor treinen', de studie die Railforum eind april in Den Haag presenteerde. Groeisporen is redelijk goed ontvangen. Maar Lars Lutje Schipholt (inno-V adviseurs) vindt dat NS en politici te veel nadruk leggen op de kleine nadelen, waardoor ze de grote voordelen uit het oog verliezen.

*Lars Lutje Schipholt, inno-V adviseurs
(OV-magazine, 23 mei 2001)*

Overall het aantal sporen verdubbelen van twee naar vier is voor railvervoerders als NS en Railion (het voormalige NS Cargo) de makkelijkste manier om meer treinen kwijt te kunnen. Maar dat is meestal niet meer in te passen, niet meer te betalen en dus niet meer van deze tijd. De trend is juist om infrastructuur eerst beter te benutten. Pas als dat niet helpt is bouwen een optie. Bovendien is nieuwe infrastructuur er meestal niet binnen tien jaar. Terwijl het beter benutten morgen al kan beginnen.

Afgelopen jaren zijn in de vakpers suggesties gedaan om het spoor beter te benutten. Zoals met de Vervoerfabriek (een dynamischer opzet van de dienstregeling), flex- en zonetreinen (die het verschil in snelheid tussen treinen verkleinen oftewel homogeniseren) en de Japanse aanpak (met een perfect drie-treinensysteem van Intercity's, sneltreinen en stoptreinen). Die ideeën heeft Railforum het afgelopen jaar tegen het licht gehouden. Dat gebeurde naar goed poldergebruik samen met alle belanghebbenden: Holland Railconsult, NS, Railinfrabeheer, Railion, Railned, Railverkeersleiding en het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het onafhankelijke Duitse bureau TransCare heeft de uitkomsten van het Railforum-onderzoek nagerekend en in orde bevonden.

"Als je wilt dat treinen punctueel rijden is een verdubbeling van het vervoer niet mogelijk, maar een verbetering met 30 tot 40 procent zeker wel", zegt Huub van Gorp, voorzitter van de groep die het onderzoek heeft aangestuurd. "Intercity's rijden met Groeisporen wellicht iets langzamer, maar omdat de frequentie hoger wordt en dus de effectieve reistijd korter, gaan de meeste reizigers erop vooruit. Een deel gaat erop achteruit omdat een rechtstreekse verbinding tussen twee stoptreinstations kan vervallen. En in een enkel geval is er in de spits geen plaats meer voor zware goederentreinen. Al met al kan het aantal treinreizigers groeien van 1,0 naar 1,3 miljoen per dag."

Het onderzoek heeft zich beperkt tot de drukke assen Amsterdam-Eindhoven en Den Haag-Eindhoven. Grosso modo scoort het uitbouwen van het drie-treinensysteem het beste voor de bestaande reizigers, maar boekt invoering van flextreinen de meeste winst op het vlak van capaciteit en punctualiteit.

	<i>huidig drie-treinenmodel (IC, snel- en stoptrein)</i>		<i>zonetreinen (stoppen op een deel van de lijn)</i>	<i>alternerende treinen (stoppen om en om)</i>	<i>flextreinen (Intercity's met extra stops)</i>	
met aanpassingen infra	nee	ja	ja	ja	nee	ja
maximum treinen per uur	11	18	18	20	16	20
groei reizigerscapaciteit	<5%	45%	50%	65%	35%	80%
groei goederencapaciteit	0%	150%	200%	300%	200%	300%
reizigers erop vooruit	0%	90%	50%	60%	60%	80%
reizigers erop achteruit	0%	0%	25%	15%	15%	5%
reizigersgroei	0%	40%	10%	35%	5%	35%
goederengroei	0%	10%	10%	15%	10%	15%
punctualiteit*	0	-	niet onderzocht	--	0/-	--
exploitatiekosten reizigers	0%	-5%	+15%	+10%	+10%	0%
exploitatiekosten goederen	0%	-12%	-2%	-5%	+2%	-7%
extra infrakosten (f mln)	0	47	59	59	0	59

* hogere punctualiteit bij minder extra treinen

Bij aanpassingen aan de infrastructuur gaat het vooral om het plaatsen van extra seinen (zodat treinen dichter achter elkaar kunnen rijden) en het aanleggen van inhaalsporen (zodat snelle treinen langzamere treinen kunnen passeren). Invoering van beter benutten vergt een investering per corridor van circa 700 miljoen aan algemene plus 50 miljoen gulden aan speciale infra. "Een overzichtelijk bedrag," meent Van Gorp. "Want bij elke groei van het treinverkeer loop je tegen fysieke problemen op."

Creatief

Railvervoerders en het ministerie van V&W steunen Groeisporen. "Het charmante van deze oplossing is dat de verruiming van de capaciteit ten goede kan komen aan goederenvervoer én personenvervoer", reageert Railion. "Een opportuun en creatief rapport dat aansluit bij het beleid van Verkeer en Waterstaat", vindt Maarten van Eeghen, directeur Directie Personenvervoer. "Want spoorverdubbelingen zijn minder sexy dan 30 of 40 procent meer vervoer op bestaand spoor. 750 Miljoen gulden per corridor is een groot bedrag, maar niet onrealistisch. Dat moeten we kunnen vinden." De afwijzende reactie van NS van een jaar geleden heeft plaatsgemaakt voor meer nuance. Het huidige drie-treinenstelsel is niet meer heilig. NS-topman Hans Huisinga toont zich voorzichtig optimistisch. Wel voorziet hij problemen in de uitvoering en wil hij liever extra infrastructuur. Vooral dat er soms een stopstation voorbij wordt gereden is een heikel punt. "Als je duizend klanten benadeelt, zal dat in Nederland voor grote beroering zorgen", zegt stafdirecteur productmanagement Henk van Dijk. Of zoals directeur Paul Ranke van Railned het uitdrukt: "Het homogeniseren van treinen is niet bepaald een hobby van de vervoerders."

Tweede-Kamerlid Rob van Gijzel (PvdA) ziet liever zijn eigen plan uitgevoerd voor snellere treinen tussen de grote steden in plaats van meer treinen. "Anders lopen we het risico geld uit te geven aan lapmiddelen." Van Gorp corrigeert hem: "Hooguit 5 tot 10 procent van de investeringen kun je beschouwen als lapmiddelen voor de korte termijn. De rest heb je anders toch nodig en is dus geen weggegooid geld."

De vereniging Rover vindt dat de reiziger onvoldoende centraal heeft gestaan in Groeisporen. Zo worden Intercity's langzamer. En is er minder ruimte voor de broodnodige verbetering van het stadsgewestelijke light rail. Ook de politiek is daar benauwd voor. CDA-Kamerlid Gerd Leers: "Groeisporen mag geen doe"sporen worden."

Beter benutten kan het niet iedereen naar de zin maken. Toch hebben reizigers die opstappen in bijvoorbeeld Driebergen-Zeist baat bij homogeniseren: de meesten willen helemaal niet naar Bunnik, maar naar Utrecht. Dat kan nog steeds. Sterker nog: sneller en vaker dan nu. Hans Huisinga: "NS kan deze discussie over pijnlijke beslissingen niet uit de weg gaan. Als je klanten op grotere stations moet laten staan, hebben we het ook niet goed gedaan. We moeten door het koude water."

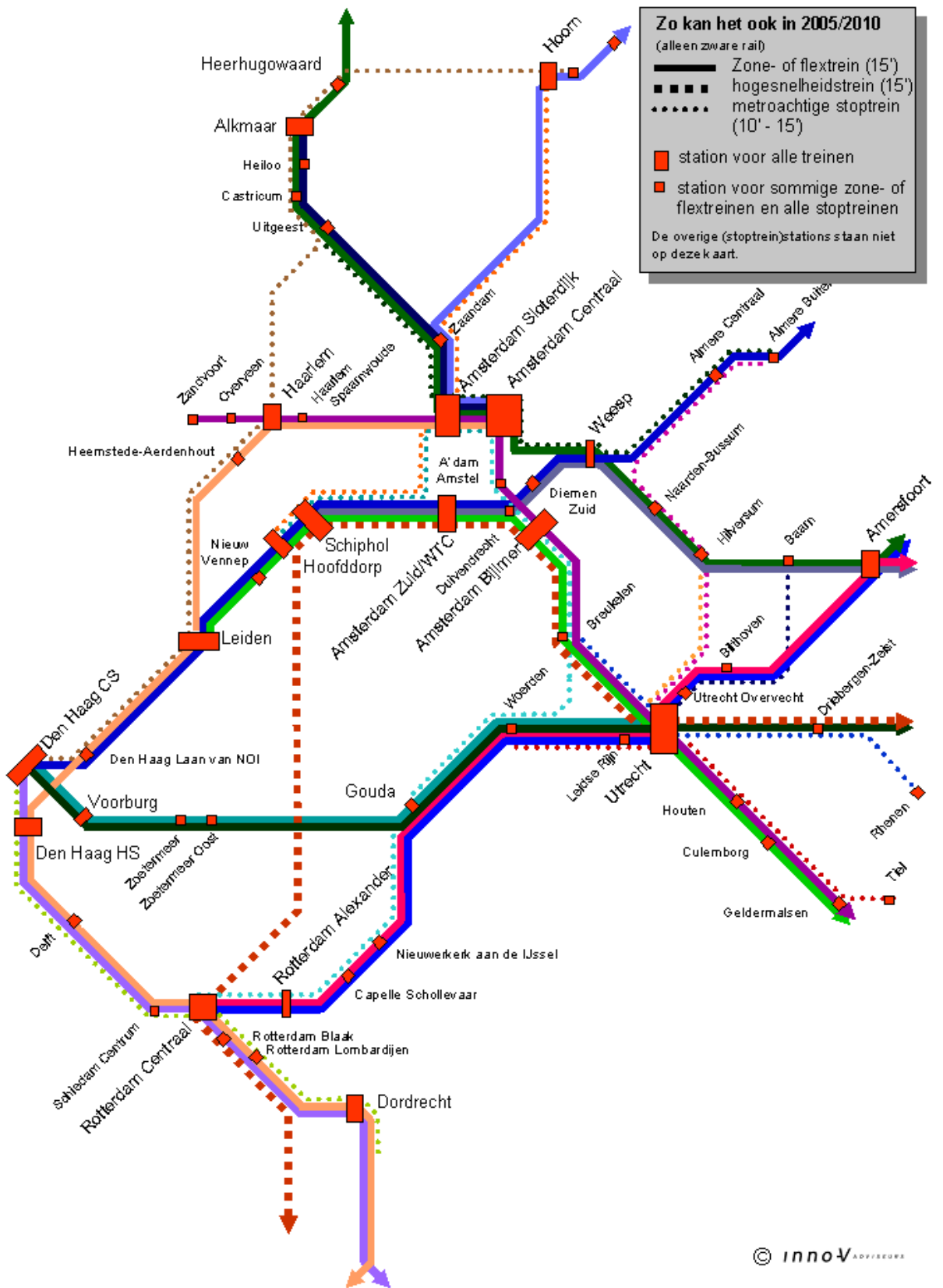
Nadelen

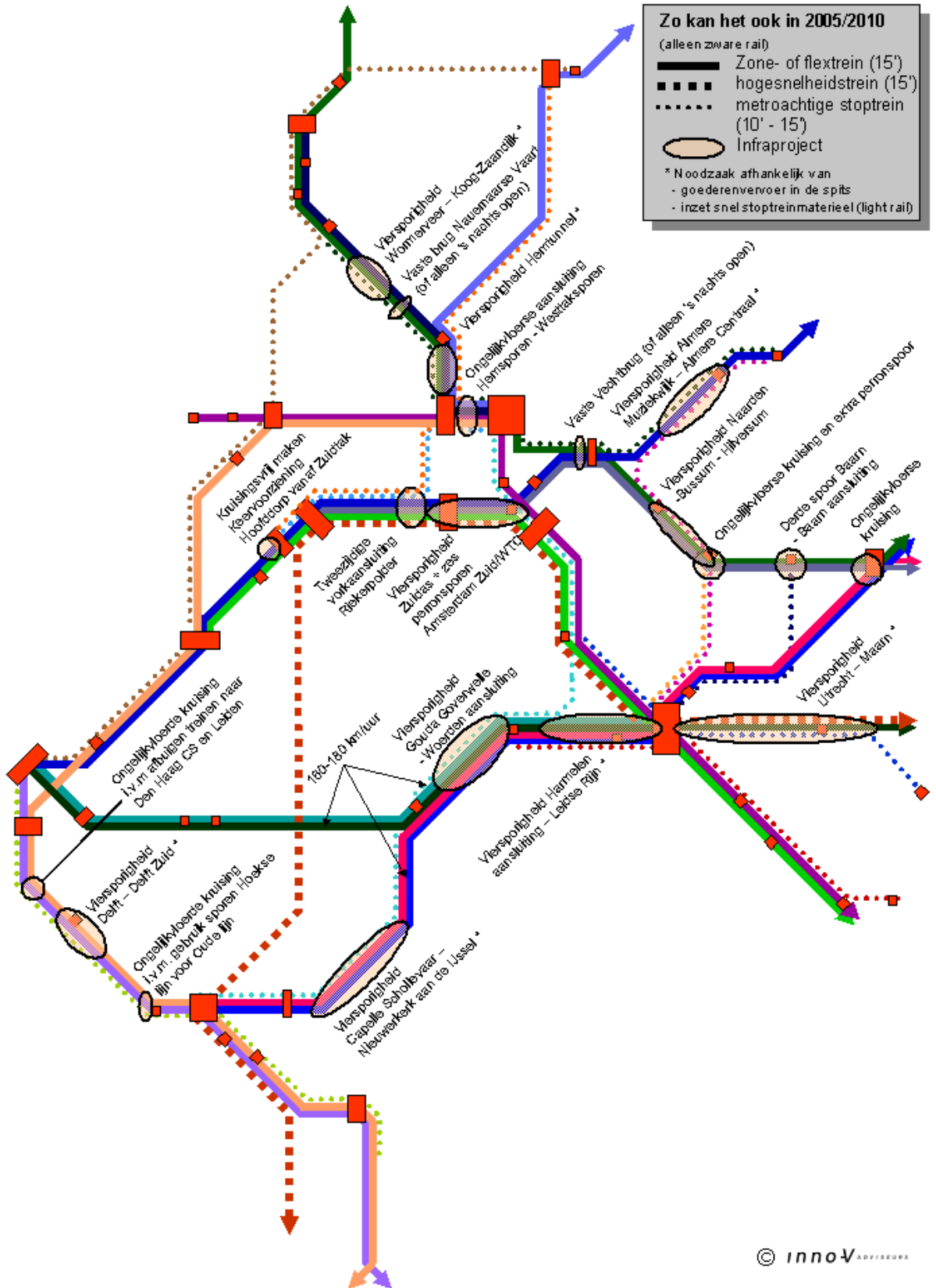
Alle partijen staan nu open voor een nieuw inzicht: homogeniseren is zo gek nog niet. Dat is winst. Toch kennen de varianten van Groeisporen de nodige nadelen, zoals een achteruitgang voor 5 tot 25 procent van de reizigers en hogere exploitatiekosten. Nadelen die het huidige drie-treinensysteem ontbeert.

Eerst beter benutten met slimme varianten en later uiteindelijk toch een drie-treinensysteem met viersporigheid, lijkt de algemene opvatting. Maar beter benutten biedt ook op de lange termijn meer voordelen dan de varianten die beter inspelen op de huidige situatie (zie 'Zes misvattingen'). Nadelen zijn te ondervangen door flexibeler te homogeniseren in combinatie met metroachtig stoptreinmaterieel. Zo ontstaat een dienstregeling die gunstiger uitpakt dan een drie-treinensysteem en alle varianten van Groeisporen (zie kaart). Rode draden voor succes zijn: minder complex en minder in blauwdrukken (Nederland is immers geen Japan), meer metrodenken (meer capaciteit, betrouwbaarheid en efficiency) en winst voor alle partijen (verbeteringen voor zowel reizigers, overheden als vervoerders). Hopelijk hebben alle partners in Groeisporen het lief om hun samenwerking uit te bouwen, ideeën concreet te maken en vooral om dogma's los te laten.

Volgende pagina's:

Zo kan het ook vanaf 2005. Deze variant met flexibele Intercity's én snellere stoptreinen komt beter en sneller dan het huidige drie-treinensysteem tegemoet aan de wensen van reizigers, rijk en vervoerders. De variant leidt tussen 2005 en 2010 vrijwel overal tot een dubbele frequentie zonder dat de kostendekking en betrouwbaarheid afnemen. Elke lijn kent een kwartierdienst. Met twee lijnen per traject krijgen alle grotere (stoptrein)stations elke vijf tot tien minuten een trein. Investerings blijven beperkt tot ongelijkvloerse kruisingen, vaste bruggen en spoorverdubbelingen op plekken waar veel richtingen samenkomen én light-railmaterieel. Dankzij deze metroachtige treinen hoeven Intercity's niet te stoppen op kleinere stations. Het sneller optrekken, afremmen en halteren (homogeniseren) verkleint het verschil in snelheid met de Intercity's.





Zes misvattingen over homogeniseren

Misvatting 1: Intercity-reizigers zijn met homogeniseren langer onderweg.

Intercity's, op dit moment het meest wervende treinproduct, moeten als gevolg van het homogeniseren langzamer gaan rijden. Een achteruitgang, zo lijkt het. Maar schijnt bedriegt. Want bijna iedereen moet overstappen, alleen al om op het station te komen. Per saldo is de reiziger daarom beter af met treinen die weliswaar enkele minuten langzamer zijn maar veel vaker rijden. Reizigers hoeven dan minder lang te wachten en minder te plannen: bij hogere frequenties heb je bij wijze van spreken geen spoorboekje meer nodig. Hoge frequenties lokken ook meer keuzereizigers: zij hebben een hekel aan het precies uitkijken van hun vertrek. Zelfs de verschillen in rijtijd zijn minder groot dan het lijkt. Met hogere frequenties kunnen treinen namelijk korter worden. Bij kortere treinen kost het afremmen, in- en uitstappen en optrekken minder tijd. Deze metroachtige aanpak maakt de trein betrouwbaarder en is klantvriendelijker: de loopafstanden naar de trein dalen en reizigers verdelen zich gelijkmatiger over de trein.

Misvatting 2: beter benutten gaat ten koste van light rail.

"Aparte stadsgewestelijke vervoersystemen gaan moeilijk worden met Groeisparen", meent Maarten van Eeghen van V&W. Ook de politiek en Rover maken zich daar zorgen over. Dat hoeft niet. Metroachtige stoptreinen maken homogeniseren juist makkelijker: die doen over het stoppen op drie haltes even lang als de Intercity op één station. Betere benutting vraagt wel om slimme inzet van light rail. In Japan zitten reizigers maar een paar haltes in de stoptrein omdat ze regelmatig kunnen overstappen op een sneltrein. Stoptreinen kunnen daardoor andere lijnvoeringen volgen. Neem bijvoorbeeld Utrecht-Arnhem. Door de sneltreinen Driebergen/Zeist en Ede/Wageningen te laten aandoen volstaat light rail op de deeltrajecten Utrecht-Maarn(-Rhenen) en (Amersfoort-)Ede/Wageningen-Arnhem. Gevolg: meer capaciteit en lagere exploitatiekosten. Bijkomend voordeel: instappers op (grotere) stopstations krijgen een frequentere, snellere en comfortabelere verbinding met de grote stad. Er gaan dan minder reizigers op achteruit dan de in Groeisparen geschatte 5 tot 25 procent.

Misvatting 3: inhalingen zoals in Japan zijn een alternatief voor viersporigheid.

De bouw van inhaalsporen kan een alternatief zijn voor het verdubbelen van twee naar vier sporen. Groeisparen pleit daarom voor de aanleg van extra inhaalsporen. Dat is onverstandig. Deze statische inhaalmogelijkheden zullen leiden tot meer vertragingen en onaantrekkelijkere en exploitatief duurdere stoptreinen. Het soepel laten invoegen van gepasseerde treinen werkt alleen goed bij volmaakte punctualiteit of hoogstaande regeltechniek. Anders dan Japan kan Nederland daaraan nu niet voldoen. Capaciteit en punctualiteit hebben meer baat bij gedeeltelijke viersporigheid op trajecten met veel treinen uit verschillende richtingen (zoals de Zuidas in Amsterdam of het traject Gouda-Harmelen).

Misvatting 4: meer betrouwbaarheid vraagt om meer railcapaciteit.

"Het imago van de trein heeft ernstig te leiden onder het gebrek aan punctualiteit", zegt Maarten van Eeghen. "Per dag komen 75 schriftelijke klachten binnen over vertraagde treinen. Je mag dan aannemen dat minimaal 150 mensen dezelfde slechte ervaring hebben gehad maar niet de moeite hebben genomen om een brief te schrijven. Deze mensen delen hun ervaringen met zo'n vijftien collega's, vrienden en familieleden die het weer aan twee bekenden doorvertellen. Dat levert per dag 337.500 negatieve verhalen op, oftewel bijna 125 miljoen per jaar. Het belang van een hoge betrouwbaarheid wordt onderschat. Groeispoen leidt niet tot een hogere betrouwbaarheid."

Japan laat zien dat punctualiteit geen kwestie is van extra sporen, maar van het hele proces: van sneller optrekkend materieel met meer deuren tot betere communicatie met punctueler personeel. Als de Parijse RER en de Duitse S-Bahn stipt rijden moet dat in Nederland toch ook kunnen? Bij NS is de afgelopen jaren veel veranderd, maar de directies hebben het nog nooit aangedurfd het logistieke proces van het rijden van treinen aan te pakken. Dat soort tijdrovende culturele en logistieke slagen zetten meer zoden aan de dijk dan kostbare viersporigheid.

Misvatting 5: het drie-treinenstelsel geniet de voorkeur.

Groeispoen krijgt het stempel opgedrukt van een tijdelijke oplossing. Het uiteindelijke doel lijkt meer infrastructuur voor een beter drie-treinenmodel. Van Eeghen: "Niet voor niets wordt het drie-treinenmodel al jaren toegepast in binnen- en buitenland. Het schoolvoorbeeld van zo'n perfect systeem is Japan."

Die conclusie gaat voorbij aan de Nederlandse situatie. De Japanse aanpak vraagt om vlekkeloos functionerende organisaties met een perfectionistische cultuur. Kom daar maar eens om in Nederland. Een eenvoudige, gehomogeniseerde én hoogfrequente treindienst is daarom te verkiezen boven complexe spaghetti-dienstregelingen met allerlei inflexibele inhalingen en vaste verknopingen. Daarnaast ontbreekt in Nederland domweg voldoende vraag naar drie treinsoorten. Schaal, structuur en dichtheden zijn niet te vergelijken met die van Japan, Londen of Parijs.

Het drie-treinenmodel is bovendien duurder in exploitatie. Dat lijkt in tegenspraak met conclusies van Groeispoen. Maar die studie heeft alleen gekeken naar de spits. De grootste kostenreductie valt te boeken in de stille uren. Dan is een gehomogeniseerde treindienst makkelijker uit te dunnen, bijvoorbeeld van elke 15 naar elke 30 minuten. Met halfuurpatronen werkt dat niet.

Misvatting 6: de overheid kan invulling van de dienstregeling overlaten aan NS.

"Het is aan de vervoerders om de mogelijkheden voor betere benutting verder uit te werken," aldus Van Eeghen. De vraag is of dat verstandig is. Groeispoen toont namelijk aan dat infrastructuur en exploitatie onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden. Vervoerders maken andere afwegingen dan de overheid: zij zullen altijd streven naar investeringen in de infrastructuur omdat zij niet opdraaien voor de kosten daarvan. Betere benutting vraagt om andere prioriteiten in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT). Bijvoorbeeld meer vaste kruisingen met vaarwegen, zodat het treinverkeer geen last meer

heeft van geopende bruggen. En meer ongelijkvloerse kruisingen, zodat treinen uit verschillende richtingen elkaar niet voor de wielen rijden.

Kijk voor meer informatie op www.inno-v.nl