

Reizigers profiteren nauwelijks van Prorail

De eerste serie Rail 21-investeringen ter waarde van 6,4 miljard gulden heeft nauwelijks gezorgd voor een betere kwaliteit voor de treinreiziger. Dat blijkt uit de 'Evaluatie Prorail' over de afgelopen drie dienstregelingen. In 1998/'99 heeft NS extra Intercity's en sneltreinen laten rijden, maar dat heeft niet geleid tot een beter treinproduct en meer reizigers. Het onderzoek is uitgevoerd door Railned in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

*Lars Lutje Schipholt (inno-V)
(OV Magazine, 17 mei 2000)*

Prorail omvat de eerste serie Rail 21-projecten die zijn uitgevoerd tussen 1992 tot en met 1999. Aanvankelijk was het doel van de nieuwe infrastructuur het kunnen invoeren van een drie-treinsysteem met aggro-regiotreinen (stoptreinen), interregio-treinen (vergelijkbaar met de huidige Intercity's) en Intercity-treinen (met minder stations en hogere snelheden dan nu). Later is het doel van Prorail omgebogen in algemenere termen: een grotere capaciteit van het spoorwagennet, een hogere kwaliteit van de treindienst en een hogere kwaliteit van de uitvoering van de treindienst. "Prorail maakt een beter aanbod van treindiensten mogelijk in de vorm van hogere frequenties, kortere reistijden, meer verbindingen, betere aansluitingen en een betere betrouwbaarheid van het treinproduct", stelt Railned. "Maar in de huidige situatie met zelfstandige vervoerbedrijven is het niet zeker of deze verbeteringen daadwerkelijk tot stand komen." Volgend jaar laat Verkeer en Waterstaat de effecten van de hele Prorail-periode evalueren: van 1992 tot en met 1999.

Punctualiteit

In het dienstregeling '98/'99 heeft NS Reizigers met de nodige publiciteit verbeteringen doorgevoerd, zoals extra Intercity's en sneltreinen. Die verbeteringen vallen nogal tegen, volgens Railned, die de dienstregelingen '97/'98 en '98/'99 heeft vergeleken met het jaar ervoor. De punctualiteit is tijdens de dienstregeling '98/'99 iets minder slecht geworden. In het najaar van 1997 en 1998 waren respectievelijk 79 en 81 procent van de treinen minder dan drie minuten vertraagd. Dat betekent dat een forens gemiddeld twee keer per week met een vertraging te maken krijgt. De knopen Den Bosch, Boxtel, Utrecht, Arnhem, Nijmegen, Roosendaal en Maastricht komen zelfs nauwelijks boven de 75 procent uit. Al met al ligt het aantal treinen dat op tijd rijdt lager dan de NS-norm van 87 procent. De hoogste punctualiteit (meer dan 90 procent) is te zien op trajecten waar de treinenloop weinig samenhangt met andere trajecten. In de spitsuren wordt op de meeste overstapstations een op de tien aansluitingen niet gehaald. Dat betekent dat een forens die een overstap moet maken gemiddeld één keer per week zijn aansluiting mist. Opmerkelijk is dat op werkdagen in de daluren de aansluitingen verslechteren, terwijl dat op andere uren van de week niet gebeurt, zelfs niet in de spits.

Reistijd

De gemiddelde reistijd in de ochtendspits is in de dienstregeling '98/'99 bij 34 procent van de reizen gedaald ten opzichte van het jaar ervoor, terwijl bij 33 procent de reistijd is toegenomen (met gemiddeld zo'n vijf minuten). In de daluren bedragen de af- en toename

respectievelijk 34 procent en 31 procent. Kortom: bijna evenveel reizigers zijn erop vooruit als op achteruit gegaan. Dat de verbeteringen zo bescheiden uitvallen is opmerkelijk omdat NS de frequenties van Intercity's en sneltreinen heeft verhoogd. Daar staat tegenover dat veel treinen een langere rijtijd hebben gekregen om verstoringen te kunnen opvangen in de dienstregeling. Bovendien is de bediening van stoptreinstations verslechterd en zijn aansluitingen vervallen.

In de brede Randstad is het beeld vergelijkbaar met de rest van Nederland, zij het dat in de daluren meer reizigers erop vooruit dan op achteruit gaan: 42 tegen 37 procent. Op de corridor Amsterdam-Dordrecht, waar het spoor is verdubbeld en het aantal treinen in het kader van het SWAB-contract met NS is verhoogd, is zelfs sprake van een achteruitgang in de spitsuren: voor 38 procent van de reizigers daalt de reistijd en voor 40 procent neemt de reistijd toe.

Kwaliteit

Aan reizigers op de baanvakken met de meeste Prorail- investeringen (Leiden-Den Haag en Rotterdam-Dordrecht) is eind 1997 en 1998 gevraagd naar de kwaliteit van het treinproduct. Hun oordeel wijkt volgens Railned niet af van het oordeel in de rest van Nederland. Ongeveer evenveel reizigers vinden de kwaliteit verbeterd als verslechterd; 50 à 60 procent vindt dat de kwaliteit hetzelfde is gebleven. De punctualiteit wordt in 1997 iets negatiever beoordeeld dan in 1998, de aansluitingen echter positiever. Over de frequentie van de treinen en de totale reistijd per trein is het grootste deel van de reizigers tevreden. Punctualiteit, aansluitingen, de kans op een zitplaats en de capaciteit van fietsenstallingen scoren beduidend slechter. Slecht scoort ook de capaciteit van de parkeerplaatsen: 50 procent is daar ontevreden over.

Reizigersomvang De omvang van het aantal reizen is sinds de dienstregeling '96/'97 toegenomen met zo'n 2 procent per jaar. Het sterkst groeide in '98/'99 het aantal reizen in de daluren, vooral in het weekeinde. Opvallend is de landelijke daling van bijna 3 procent in de ochtendspits van '97/'98. In '98/'99 stijgt het aantal reizen in de ochtendspits weer met 1 procent. Het vervoer in de ochtendspits daalt daarentegen tijdens beide dienstregelingen op Hoekse Lijn, Zoetermeerlijn, Gouda-Den Haag/Rotterdam, Breda-Tilburg, Nijmegen-Roermond, Deventer-Zwolle/Almelo, Groningen-Leeuwarden en Alkmaar-Den Helder/Hoorn. Het aantal reizigers dat gebruik maakt van de trein is afgenomen op de baanvakken Leiden-Den Haag en Rotterdam-Dordrecht (andere baanvakken zijn niet onderzocht). De uitstroom van 37 procent is namelijk groter dan de instroom van 33 procent. Dat het reizigersvervoer desondanks stijgt is te danken aan een toename van de reisfrequentie: minder mensen die vaker met de trein gaan. De afname van het aantal reizigers op Leiden-Den Haag en Rotterdam-Dordrecht is pikant omdat die twee trajecten met gemak meer reizigers hadden kunnen trekken: het zijn de baanvakken met de meeste viersporigheid, het stads- en streekvervoer is beter dan in de rest van het land en er staan relatief veel files.

Ontevreden reizigers in november 1998 (in procenten)				
	Leiden - Den Haag		Rotterdam - Dordrecht	
	spits	dal	spits	dal
frequentie	12	16	15	10
reistijd	9	6	5	5
punctualiteit	29	25	34	27
aansluitingen	34	25	30	18
zitplaatskans	31	15	20	14
capaciteit fietsenstallingen	26	29	26	23
fietsenstallingen				
capaciteit parkeerplaatsen	47	50	58	49

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