



Het Nieuwe Spoorplan



Sneller en beter



Inhoud

Samenvatting: sneller beter	5
1. Perspectief voor reiziger	7
2. Perspectief voor Rijk & regio	9
3. Nationale net(ten): Intercity drie keer beter	11
4. Regionale netten: op alle fronten beter	15
4.1 Net Noord Nederland	21
4.2 Net Overijssel-Twente	23
4.3 Net Gelderland	25
4.4 Net Brabant	27
4.5 Net Limburg	29
4.6 Het onderzoeken waard	31
5. Internationale netten: EuregioSprinters	33
6. Mensen, treinen & veiligheid	35
7. Zwitserse perfectie	37
Bijlage A: aanbeveling van Blumenthal	38
Bijlage B: second opinion van SBB	42
Bijlage C: vraag & antwoord	45



Samenvatting: sneller beter

Optimaal inspelen op wat reizigers willen: hogere frequenties, extra stations, kortere reistijden en betere aansluitingen met de bus. De reizigers krijgen maar liefst ruim 30% groter spooraanbod. Beter en sneller dat is het hoofddoel van "Het Nieuwe Spoorplan".

En beter aansluiten op wat overheden willen: beter en meer spoorvervoer, meer treinreizigers, efficiëntere exploitatie en lagere kosten. Ook dat is het doel van Het Nieuwe Spoorplan.

De hoofdlijnen van dit plan zijn op 16 februari 2011 gepresenteerd door de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland. Nu presenteert de FMN de uitwerking: 'sneller beter'.

De regionale vervoerders kiezen dit motto omdat ze de trein sneller aantrekkelijker willen maken. Dat kan bij zowel Intercity's als RegioSprinters (zoals zij hun stoptreinen noemen). Hoe?

De regionale vervoerders borduren voort op twee succesformules: marktwerking en multimodale netwerken. Dat betekent de Intercity's in stand houden en de RegioSprinters buiten de brede Randstad onderdeel maken van regionale openbaar vervoernetten (dus van trein én bus).

Intercity's kunnen drie keer beter:

1. frequenter dankzij het Programma Hoogfrequent Spoor
2. sneller en punctueler omdat ze niet langer als stoptrein rijden
3. efficiënter door effectievere gunning (in 1 of 3 bundels)

Vergeleken met de huidige stoptreinen van de NS zijn RegioSprinters op alle fronten wervender:

1. bieden hogere frequentie
2. kennen efficiëntere exploitatie
3. trekken meer treinreizigers
4. krijgen hogere rapportcijfers
5. scoren hogere punctualiteit
6. hebben winterhard materieel
7. geven betere aansluitingen met de bus
8. zijn duurzame en toegankelijke treinen
9. veroorzaken minder hinder bij calamiteiten
10. halen meer automobilisten uit de auto

Het Rijk kan deze voordelen inboeken door het hoofdrailnet in delen te gunnen: Intercity's (één tot drie bundels) en RegioSprinters (vijf regionale netten).

De regionale vervoerders voldoen graag aan de opgaven voor het spoor van dit kabinet: betere kwaliteit, meer effectiviteit, grote besparingen, toegankelijker treinen en betere grensverbindingen.

De precieze hoogte van de besparingen hangt af van de concessievoorwaarden voor het hoofdrailnet en de gunning (al dan niet na aanbesteding) van de verschillende (deel)netten van Intercity en RegioSprinter.

Uit onderzoek van de Erasmus Universiteit Rotterdam blijkt dat de besparing voor de intercity's en de vijf regionale netten minimaal 210 miljoen euro per jaar bedraagt ten opzichte van NS.

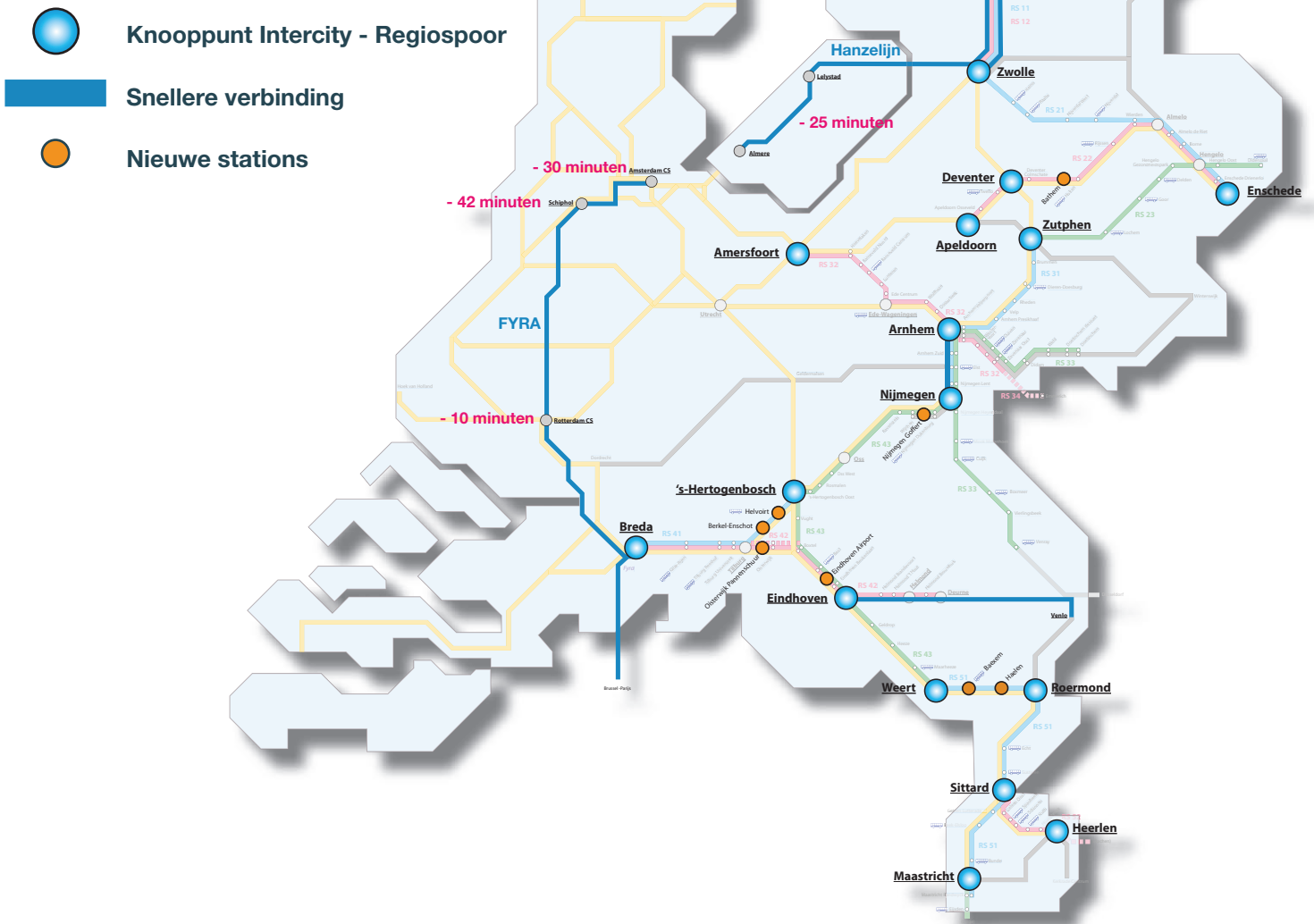
Het dienstregelingontwerp van de vijf regionale netten van Het Nieuwe Spoorplan is goedgekeurd door ProRail: ze vergen minimale investeringen in extra infrastructuur (één wissel, enkele keerspoelen, dertien stations) en zijn prima uit te voeren én bij te sturen.

En Het Nieuwe Spoorplan wordt aanbevolen door de Zwitserse Spoorwegen (SBB), voorloper op het gebied van samenhang tussen verschillende netten met verschillende vervoerders in een land waar het gebruik van de trein sneller groeit dan die van de auto.

Tot slot de beloften aan de reizigers:

- in RegioSprinters kunnen reizigers altijd gelijkvloers instappen
- in RegioSprinters zien reizigers altijd schermen met actuele reisinformatie
- in nieuwe RegioSprinters kunnen reizigers altijd gewoon naar de wc
- nieuwe RegioSprinters rijden altijd op groene stroom of schone diesel.

Als Europese spelers met ruime expertise zijn de regionale vervoerders gewend om grote spoornetten te exploiteren. Zij staan te popelen om ook op het hoofdrailnet te beginnen.



1. Perspectief voor reiziger

1. Perspectief voor reiziger

1.1 Hogere frequenties

Een hoge frequentie is de sleutel tot meer reizigers. Dat geldt niet alleen voor Intercity's in de brede Randstad, maar zeker voor RegioSprinters (zo noemen de regionale vervoerders de stoptreinen voortaan) in het hele land. De RegioSprinters rijden consequent elk half uur. Ook 's avonds en in het weekend. Dat is een verbetering. En op drukke lijnen rijdt de RegioSprinter zelfs elk kwartier. RegioSprinters rijden altijd met makkelijk te onthouden vaste tussenpozen. Ook dat is een verbetering. Hoewel ze gericht zijn op de regio, vormen ze samen één net met één formule.

1.2 Extra stations

Hoe meer mensen in de buurt van een station wonen, hoe meer treinreizigers. Met Het Nieuwe Spoorplan pleiten de regionale vervoerders voor dertien extra stations. Dat gaat om stations naast al geplande nieuwe stations (zoals Hengelo Gezondheidspark en Zevenaar Oost). In het regionale Net Noord Nederland zijn de extra stations Assen Noord, Assen Zuid, Groningen Europapark, Leeuwarden Werpsterhoek en Staphorst. In het regionale Net Overijssel-Twente is dat station Bathmen en in Net Gelderland Nijmegen Goffert. In Net Brabant zijn dat Berkel-Enschot, Eindhoven Airport, Helvoirt en Oisterwijk Pannenschuur en in Net Limburg Baexem en Haelen.

1.3 Kortere reistijden

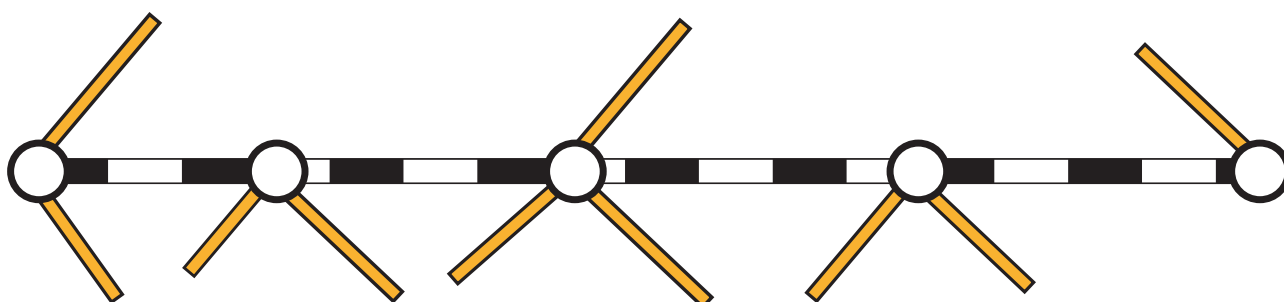
Reizigers hebben behoefte aan heldere productformules, blijkt uit onderzoek. Daarom stellen de regionale vervoerders drie duidelijk afgebakende productformules voor: Hogesnelheidstrein, Intercity en RegioSprinter. Afgekort HSL, IC en RS. Een verschil met nu is dat Intercity's aan de randen van Nederland niet meer als stoptreinen rijden, maar als volwaardige Intercity's. Bijvoorbeeld tussen Zwolle en Groningen of Leeuwarden. En tussen Eindhoven en Venlo. Dat betekent: kortere reistijden van de Randstad naar Groningen, Leeuwarden en Venlo. Door de hogere frequenties van RegioSprinters wordt ook de gemiddelde reistijd met die treinen korter.

1.4 Betere aansluitingen

Met multimodale concessies waarin de bus is verweven, krijgen reizigers betere aansluitingen en dus óók kortere reistijden. De regionale netten in Het Nieuwe Spoorplan zijn opgezet vanuit het visgraatmodel. Dat stemt verschillende vervoerwijzen (trein, bus) op elkaar af met als doel een zo goed mogelijke ontsluiting met zo kort mogelijke reistijden tegen zo laag mogelijke kosten. Het visgraatmodel gaat uit van een hiërarchie waarbij de regionale trein de drager of ruggengraat is van het openbaar vervoer. Die trein verbindt knooppunten binnen de regio: zowel onderling als met Intercity's naar de rest van het land. Op knooppunten sluiten RegioSprinters en Intercity's op elkaar aan. En de regionale bus sluit kernen zonder station via een zo kort mogelijke route aan op een station. Buslijnen die parallel rijden aan het spoor kunnen verdwijnen. De besparingen op de bus zetten de regionale vervoerders in om de frequentie van de trein te verhogen. Sommige reizigers zullen een keer moeten overstappen van bus op trein, maar gemiddeld arriveren alle reizigers sneller op hun bestemming.



3 productformules



Visgraatmodel



2. Perspectief voor Rijk & regio

2.1 Beter spoorvervoer & meer treinreizigers

Het Nieuwe Spoorplan maakt Intercity's drie keer beter (frequenter, sneller, efficiënter & punctueler) en RegioSprinters op alle fronten wervender (frequenter, sneller, efficiënter, stipter, betrouwbaarder, winterhard, duurzamer, toegankelijker). Zulke aansprekende, simpele en zichtbare verbeteringen zullen meer keuzereizigers (mensen die kunnen kiezen tussen de auto en het openbaar vervoer) over de streep trekken om de trein te pakken.

2.2 Efficiëntere exploitatie

Regionale vervoerders hebben al jaren ervaring met een efficiëntere exploitatie. Zo zitten er in hun treinen geen vaste conducteurs, maar lopen er flexibele serviceteams rond die ook snel zijn in te zetten bij verstoringen en calamiteiten. Voor de sociale veiligheid hebben alle RegioSprinters camera's aan boord. Buiten de spits rijden de regionale vervoerders met kortere treinen, waardoor het energiegebruik en dus de kosten lager liggen. Verder is de overhead bij regionale vervoerders beduidend lager. Zij staan dicht bij de werkvloer, waardoor ze sneller op gebeurtenissen kunnen reageren.

2.3 Meer transparantie

De exploitatie van Intercity's is winstgevend. Om die reden kan het ministerie van Infrastructuur en Milieu een concessieprijs vragen aan de exploitant. Vanuit deze opbrengst kan het ministerie meebetalen aan RegioSprinters, die net als de stoptreinen van de NS niet helemaal kostendekkend zijn te exploiteren. Verschil met nu is dat de interne kruissubsidie tussen Intercity's en stoptreinen binnen de NS dan geen black box meer is, maar dat de maatschappelijke kosten van regionaal spoorvervoer transparant worden. En dat is nodig, want het regionale spoorvervoer is dé grote groeiemarkt van Nederland, blijkt uit onderzoeken van het KiM (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid) en het kennisplatform Railforum: daar ligt veel potentie. Omdat de RegioSprinters van de regionale vervoerders meer reizigers trekken dan de stoptreinen van de NS, is er ook minder subsidie nodig omdat een groter deel van de opbrengst uit de kaartverkoop komt.

2.4 Lagere kosten

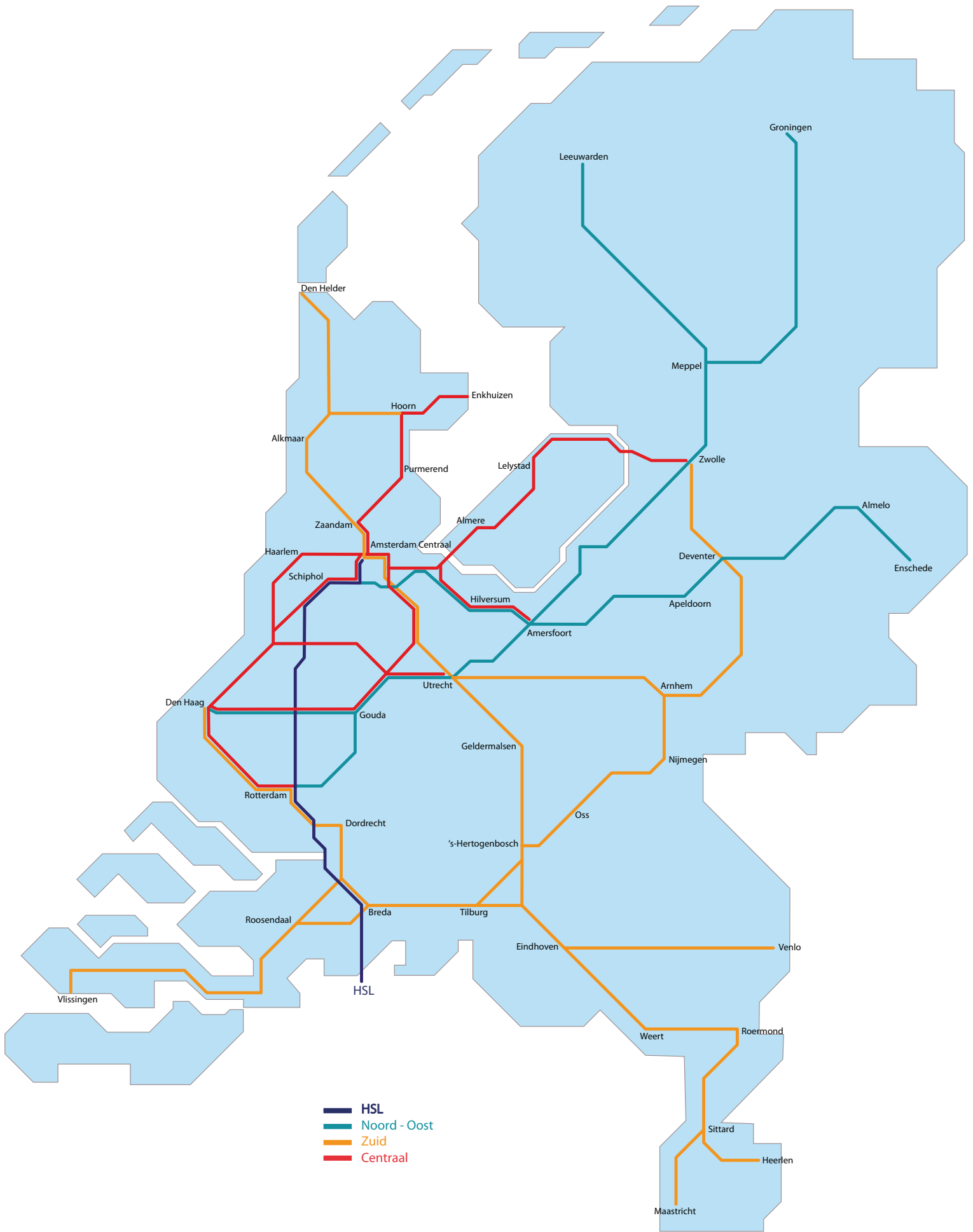
Het in de markt zetten van OV-concessies levert overheden in elk geval 10-tallen procenten lagere kosten op, oplopend tot meer dan 30 procent. Dankzij het visgraatmodel van trein en bus kunnen overheden ook besparen op de Brede Doeluitkering zonder dat de ontsluiting van hun gebied en de reistijd van de reizigers eronder leiden. De besparingen op het busnet zijn met Het Nieuwe Spoorplan ongeveer 12 miljoen euro per jaar.

Het Nieuwe Spoorplan past in de trend

Het Nieuwe Spoorplan past in de trend om regionale treinen stap voor stap te regionaliseren. Dat is eind jaren '90 begonnen met een proef in Noord-Nederland. Inmiddels is de zeggenschap over bijna alle regionale lijnen gedecentraliseerd naar provincies en een enkele stadsregio. De regionalisering is een doorslaand succes: hogere frequenties, modernere treinen en meer reizigers voor minder geld. Nu zijn de resterende stoptreinen aan de beurt voor dezelfde verbetering.

Hoge punctualiteit





Kaart Nationale net(ten)

3. Nationale net(ten): Intercity drie keer beter

Het Nieuwe Spoorplan verandert maar weinig aan het Intercitynet. Dat net verbindt de stedelijke gebieden in de brede Randstad met de andere landsdelen. Intercity's kunnen drie keer beter: frequenter in de Randstad, sneller en punctueler in de regio en efficiënter in het hele land. Maatschappelijk rendement: sterke reizigersgroei.

1. Frequentere Intercity's

In de brede Randstad rijdt er overdag nu elk kwartier een Intercity. Dat gaat dan om de Randstad met uitlopers naar Alkmaar, Almere, Zwolle, Deventer, Arnhem-Nijmegen, Eindhoven en Breda. In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor kan die frequentie tot 2020 stap voor stap omhoog naar elke tien minuten een Intercity. Van de brede Randstad naar de andere landsdelen rijdt er nu minimaal elk half uur één Intercity. Dat blijft zo.

Frequentie Intercity's in 2020

naar de regio	2 keer per uur: elk half uur een Intercity
in brede Randstad	4 keer per uur: elk kwartier een Intercity
op drukste lijnen	6 keer per uur: elke 10 minuten een Intercity

2. Snellere en punctuelere Intercity's

De NS spaart op uitlopers van het hoofdrailnet nu stoptreinen uit door Intercity's als stoptrein te laten rijden. Bijvoorbeeld van Zwolle naar Groningen of Leeuwarden en van Roosendaal naar Vlissingen. Dat lijkt efficiënt, maar reizigers vanuit de Randstad betalen de prijs: zij zijn nu langer dan nodig onderweg naar Groningen, Leeuwarden en Vlissingen. En reizigers in de regio hebben nu een lagere frequentie.

Ook maken Intercity's oneigenlijke stops. Zo stopt de Intercity van Zwolle naar Roosendaal tussen Arnhem en Nijmegen ook op de stations Arnhem Zuid, Elst en Nijmegen Lent. Het Nieuwe Spoorplan gaat uit van een heldere scheiding tussen Intercity's en RegioSprinters. Dat betekent: snellere Intercity's (niet meer als stoptrein, geen overbodige stops meer) én hogere frequenties (twee Intercity's plus twee RegioSprinters per uur) op uitlopers van het hoofdrailnet. Op die uitlopers gaat er dan met optimale intervallen tussen Intercity's en RegioSprinters elk kwartier een trein rijden tussen de grotere steden, net als in de rest van het land.

Ook gaat de punctualiteit omhoog door de Intercity los te koppelen van de regionale stoptreinen. Vertraging in de Randstad plant zich dan minder voort naar de regio, en andersom.

3. Efficiëntere Intercity's

De regionale vervoerders zeggen niet dat de NS het nu zo slecht doet met de Intercity's, maar wel dat de kosten omlaag kunnen. Marktwerking daagt vervoerders simpel gezegd uit tot betere kwaliteit en lagere kosten. Daardoor zullen ze altijd innovatief moeten blijven. Voordeel voor het Rijk is dat de prestaties (klanttevredenheid, reizigerspunctualiteit) van verschillende vervoerders makkelijk zijn te vergelijken. Dat houdt hen scherp. De reiziger merkt weinig van de maximaal vier verschillende vervoerders: die houdt z'n aansluitingen op knooppunten en kan gewoon met één kaartje (OV-chipkaart) blijven reizen.

Meer treinreizigers

Dankzij de hogere frequenties in de Randstad, snellere Intercity's naar de regio's in combinatie met de betere regionale netten van RegioSprinters (hogere frequenties, extra stations, betere afstemming op de bus) en een hogere punctualiteit zullen meer mensen kiezen voor de trein. Ook de Intercity's zullen daarvan meeprofiteren: op knooppunten zullen veel meer regionale reizigers van de RegioSprinter overstappen op de Intercity's richting Randstad.

Drie bundels

Het Nieuwe Spoorplan kent drie logisch afgebakende lijnenbundels van Intercity's:

1. Centraal (Randstad plus Flevolijn en Hanzelijn), inclusief Sprinters in brede Randstad
2. Noord-Oost (Den Haag/Rotterdam – Groningen/Leeuwarden en Schiphol – Enschede)
3. Zuid (Alkmaar – Heerlen/Maastricht, Den Haag – Venlo, Den Helder – Nijmegen en Zwolle – Roosendaal)



Eén Randstadnet

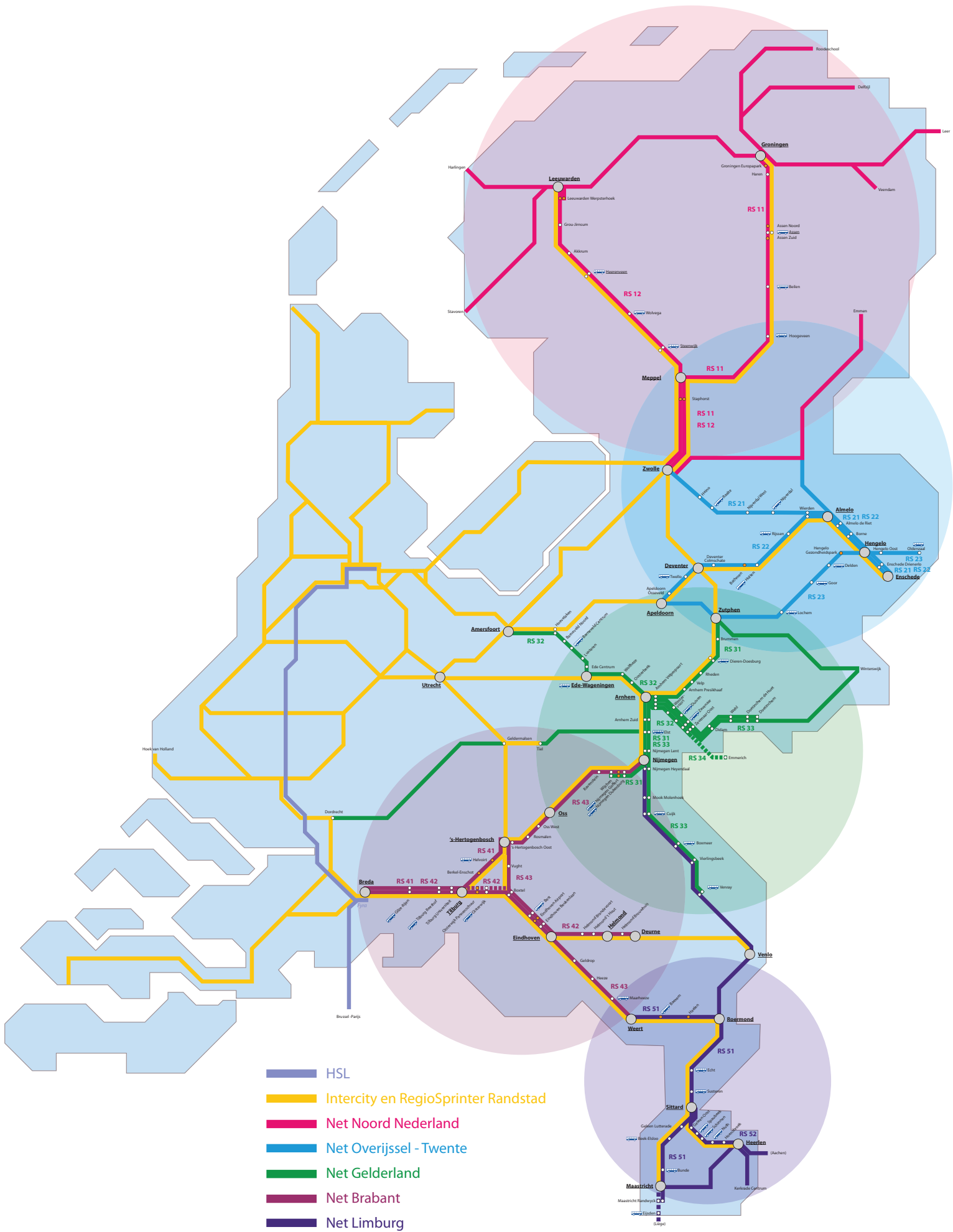
In de Randstad (zuidvleugel en noordvleugel) zijn Intercity's en Stoptreinen zo met elkaar verweven dat opsplitsing in Netwerken veel omvattender is dan buiten de brede Randstad. Er is hier ook sprake van stedelijke Railsystemen en busvervoer die een elementair onderdeel zijn van het openbaar vervoer. Vandaar ook dat in het Regeerakkoord de oprichting van een OV Bureau Randstad opgenomen is, waarin 9 overheden gaan samenwerken. Het ligt voor de hand de Randstad in één of twee netwerken op te delen, waarin ook integratie en optimalisatie van alle vervoersystemen uitgangspunt moet zijn. Ook hier wordt het openbaar vervoer aantrekkelijker en efficiënter als Intercity, RegioSprinters, metro, (snel)tram en bus één systeem "Randstad Net" vormen voor de reiziger. Samen met het OV Bureau, NS, Prorail en Gemeenten wil FMN graag haar bijdrage leveren aan het tot stand brengen van een integraal OV-model.

Intercity in het kort

- één net, één naam, één formule
- inclusief alle Sprinters in de brede Randstad
- twee (naar de regio's) tot zes (op drukste lijnen) Intercity's per uur



RegioSprinter Tilburg CS



Kaart Regionale netten

4. Regionale netten: op alle fronten beter

De grootste verbetering van Het Nieuwe Spoorplan zit in de vijf regionale netten: Noord Nederland, Overijssel-Twente, Gelderland, Brabant en Limburg. Tien argumenten om de huidige stoptreinen van de NS over te hevelen van het hoofdrailnet naar deze vijf regionale netten.

1. Hogere frequenties

In alle regio's elk half uur een RegioSprinter op elke lijn (ook buiten de brede spits, 's avonds en in het weekend) en op de drukke lijnen zelfs elk kwartier. Dit biedt reizigers meer mogelijkheden, snellere verbindingen en meer duidelijkheid.

Frequentie RegioSprinters

in brede Randstad	6 keer per uur: elke 10 minuten een Sprinter
in ander stedelijk gebied	4 keer per uur: elk kwartier een RegioSprinter
op andere regionale lijnen	2 keer per uur: elk half uur een RegioSprinter

2. Goedkopere exploitatie

Regionale lijnen zijn op dit moment de succesnummers van het regionale openbaar vervoer: Regionale vervoerders werken goedkoper omdat ze minder overhead hebben en hun personeel en materieel efficiënter inzetten.

3. Forse reizigersgroei

De reizigersgroei op de regionale lijnen is met gemiddeld 2,75 procent per jaar drie keer zo hoog als de 0,9 procent op het hoofdrailnet.

4. Teverdener klanten

In de jaarlijkse OV-Klantenbarometer van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer geven de reizigers structureel hogere rapportcijfers aan de railconcessies van de regionale vervoerders dan aan de NS.

Eén landelijke formule, met regionale branding

De RegioSprinter kent één landelijke formule die voor alle regionale netten gelijk is: elk half uur een trein, gelijkvloerse instap vanaf het perron, reisinformatie op schermen in de trein en in elke nieuwe RegioSprinter een toilet. Daarnaast kan de 'branding' per regio verschillen, afhankelijk van de streek en in overleg met de opdrachtgevers. Denk aan kleuren van treinen (het rode Rnet, het rode Twents, de blauwe Valleilijn), namen van lijnen (Maaslijn, MerwedeLingelijn, Valleilijn) en namen van treinen (de 'Marianne Timmer' bij Arriva in het noorden, de 'Marijke van Haaren' bij Connexxion in Gelderland, de 'André Rieu' bij Veolia Transport in Limburg). Ook het personeel is bekend met de eigen regio en houdt rekening met bijvoorbeeld evenementen en festiviteiten. Deze eigen uitstraling van lijnen en treinen en de menselijke maat zorgen ervoor dat het openbaar vervoer meer geworteld raakt in het hart, de ziel en het leven van de mensen in de streek. En hoe beter openbaar vervoer in de 'mindset' van mensen zit, hoe vaker ze het gebruiken.



Regionale branding

5. Hoge punctualiteit

De punctualiteit bij de regionale vervoerders bedraagt minimaal 95 procent, óók in de winter.

6. Winterhard materieel

De regionale vervoerders hebben de afgelopen twee winters geen problemen gekend met het in bedrijf houden van hun (vaak Zwitserse) treinen.

7. Goede aansluiting op bus

Als trein en bus in één hand zijn, sluiten ze beter op elkaar aan en hebben de reizigers een betrouwbare en snellere overstap. Zo krijgt het openbaar vervoer meer samenhang en wervingskracht.

8. Duurzame en toegankelijke treinen

De moderne lichtgewicht treinen van de regionale vervoerders gebruiken weinig energie (zowel elektriciteit als diesel). Alle RegioSprinters gaan op groene stroom of schone (bio)diesel rijden. Alle RegioSprinters hebben ook een lage instap waardoor reizigers gelijkvloers kunnen in- en uitstappen. Dat is niet alleen makkelijk voor mensen die slecht ter been zijn, maar ook voor reizigers met veel bagage of een kinderwagen.

9. Minder hinder bij calamiteiten

Bij onverhoopte calamiteiten ontstaat er minder hinder omdat problemen op het hoofdrailnet zich niet als een olievlek verspreiden over het land. Ook andersom blijven verstoringen op de regionetten beperkt tot de regio.

Hoe meer ontknoping, hoe robuuster bij verstoringen

“Hoe meer ontknoping op de verschillende elementen infrastructuur, dienstregeling, materieel en personeel, hoe robuuster het stelsel zich houdt bij verstoringen. Een ‘pendeldienstregeling’ met vast materieel en personeel is qua bijsturing robuuster dan een netwerkbijsluiting met materieel- en personeelwissels.”

Verkeersregie ProRail Verkeersleiding



Winterhard materieel



10. Regionale vervoerders zijn verleiders

Regionale vervoerders hebben als hoofdtaak zoveel mogelijk reizigers te verleiden het openbaar vervoer te gebruiken. Dat helpt de drukte op de weg te verminderen, gebieden leefbaar te houden en de economie te versterken. Zo willen de regionale vervoerders graag samen met overheden dertien extra stations openen bovenop al geplande nieuwe stations. De regionale vervoerders mikken dus niet alleen op groei en verbetering in de Randstad, maar in het hele land. In totaal bieden de regionale vervoerders op de vijf regionale netten straks ruim 30 procent meer openbaar vervoer aan dan de NS nu.

Kortom: de reiziger is beter af (hogere frequenties, extra stations, modernere treinen, betere aansluitingen en een hoge punctualiteit), de samenleving is goedkoper uit en met z'n allen krijgen we meer mensen in het openbaar vervoer.

Namen en rugnummers

Bij de regionale vervoerders hebben lijnen en treinen niet alleen namen, maar krijgt elke Intercity en RegioSprinter voor de helderheid en herkenbaarheid ook een afkorting met een nummer. De Intercity van Alkmaar naar Heerlen/Maastricht wordt dan IC 2 en de RegioSprinter van Groningen naar Zwolle RS 11. De nummers 1 tot en met 10 zijn gereserveerd voor Intercity's, de nummers 11 tot en met 99 voor RegioSprinters.

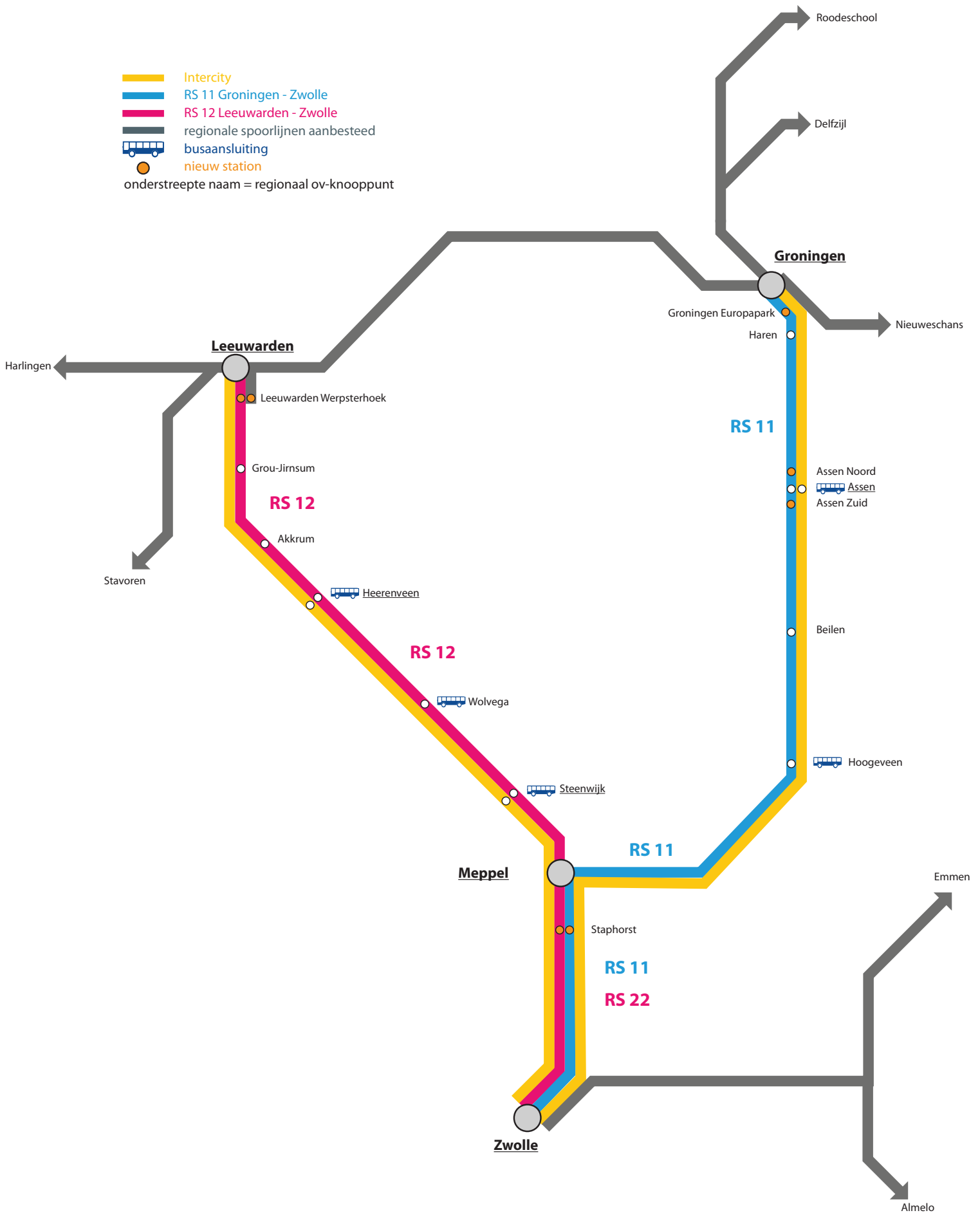
Met 'concurrentie om spoor' vullen vervoerders elkaar aan

In Nederland geldt er concurrentie 'om het spoor': één vervoerder per gebied met een concessie (exclusieve vergunning) van tien tot vijftien jaar. De vraag is nu of er concurrentie 'op het spoor' ontstaat als twee vervoerders op één baanvak rijden: de ene met de Intercity en de andere met de RegioSprinter. Concurrentie 'op het spoor' bestaat alleen als twee of meer vervoerders op hetzelfde traject gelijkwaardige diensten aanbieden en hun tarieven vrij zijn. Bij 'om het spoor' geschiedt het vervoer op basis van een concessie, al dan niet na een aanbesteding. De Intercity en RegioSprinter beconcurreren elkaar niet, maar bedienen twee verschillende markten (lange afstand en korte afstand). Ze vullen elkaar dus juist aan. Als je de vertrektijden goed afstemt, kunnen ze samen een dubbele frequentie bieden, wat de trein aantrekkelijker maakt. De regionale vervoerders gaan uit van één OV-chipkaart die geldt in alle treinen. Als OV-autoriteiten dat wensen, dan kunnen de tarieven van de RegioSprinter worden afgestemd op die van de bus. De regionale vervoerders hopen dat de commissie-Meijdam snel een oplossing vindt voor het dubbele opstaptarief.

RegioSprinter in het kort

- vijf netten, één naam, één formule
- gelijkvloerse instap, actuele reisinfo, toilet in trein
- altijd en overal twee of vier RegioSprinters per uur
- verschillende vervoerders, hogere efficiëntie

- █ Intercity
 - █ RS 11 Groningen - Zwolle
 - █ RS 12 Leeuwarden - Zwolle
 - █ regionale spoorlijnen aanbesteed
 - busaansluiting
 - nieuw station
- onderstreepte naam = regionaal ov-knooppunt



4.1 Net Noord Nederland

Net

RS 11: RegioSprinter Groningen – Zwolle

RS 12: RegioSprinter Leeuwarden – Zwolle

Net Noord Nederland omvat ook de regionale spoorlijnen in Groningen en Friesland (Arriva) en de regionale lijn Emmen – Zwolle (aanbesteding gewonnen door Arriva).

Dienstregeling

- Elk half uur een RegioSprinter.
- Elk half uur in Zwolle aansluiting van RegioSprinters op Intercity's naar de Randstad.

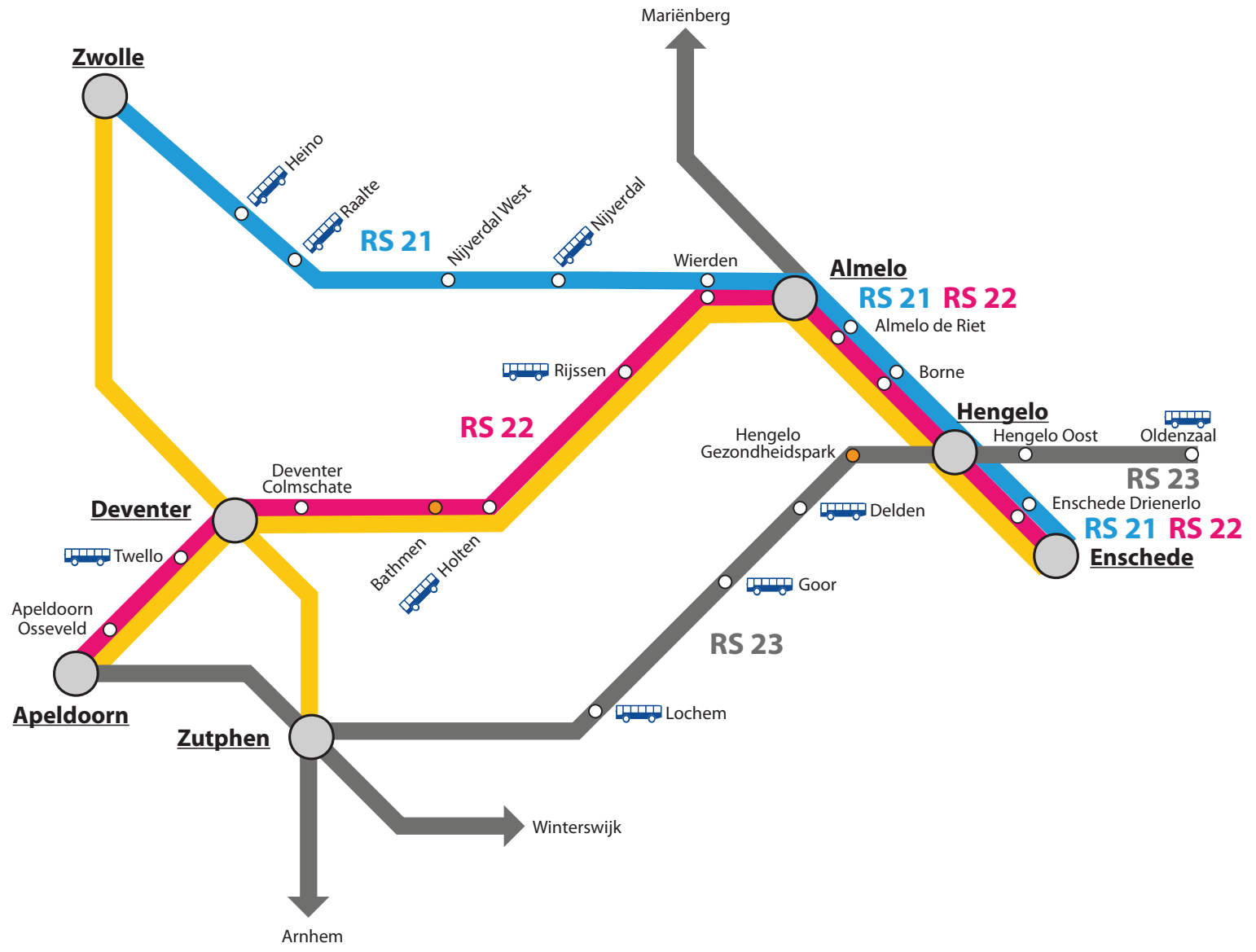
Verbeteringen voor reizigers

- Elk half uur een RegioSprinter van Groningen en Leeuwarden naar Zwolle, ook 's avonds en in het weekend (dan verdubbeling frequentie).
- Elk half uur een Intercity van Groningen en Leeuwarden naar de Randstad, die sneller worden omdat ze niet langer één keer per uur als stoptrein naar Zwolle rijden.
- Gelijkmatische intervallen tussen RegioSprinters en tussen Intercity's.
- RegioSprinters trekken sneller op en hebben een comfortabeler gelijkvloerse instap.
- Betere aansluitingen (dus kortere reistijden) van RegioSprinters op buslijnen:
 - Groningen – Assen
 - Groningen – Haren
 - Hoogeveen – Beilen
 - Hoogeveen – Meppel
 - Leeuwarden – Heerenveen
 - Heerenveen – Wolvega

Nieuwe stations

- Groningen Europapark (voor RegioSprinter naar Zwolle), Assen Noord, Assen Zuid, Leeuwarden Werpsterhoek en Staphorst

- Intercity
 - RS 21 Zwolle - Enschede
 - RS 22 Apeldoorn - Enschede
 - in aanbesteding
 - regionale spoorlijnen aanbesteed
 - busaansluiting
 - nieuw station
- onderstreepte naam = regionaal ov-knooppunt



2 Net Overijssel-Twente

Net

RS 21: RegioSprinter Zwolle – Enschede

RS 22: RegioSprinter Apeldoorn – Enschede

Net Overijssel-Twente omvat ook de regionale spoorlijn Zutphen – Oldenzaal (aanbesteding gewonnen door Syntus)

Dienstregeling

- Elk half uur (op stedelijke assen elk kwartier) een RegioSprinter.
- Elk half uur in Zwolle en Apeldoorn aansluiting van RegioSprinters op Intercity's naar de Randstad.

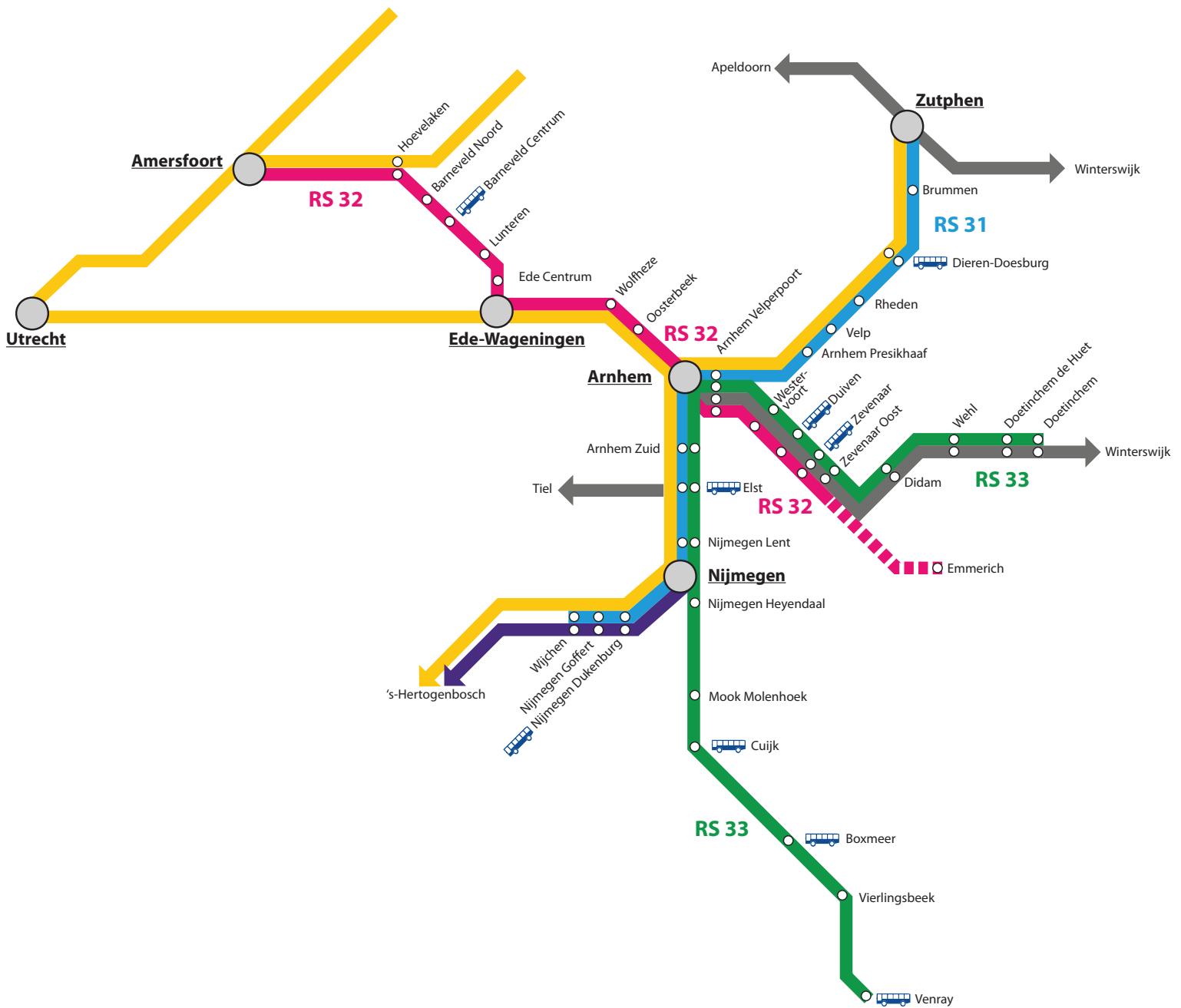
Verbeteringen voor reizigers

- Elk half uur een RegioSprinter Apeldoorn – Deventer – Almelo – Hengelo – Enschede, ook 's avonds en in het weekend (dan verdubbeling frequentie).
- Op de stedelijke as Wierden – Almelo – Hengelo – Enschede rijden de RegioSprinters elk kwartier. Stadsbussen kunnen daarop aansluiten.
- Ook op de stedelijke as Goor – Enschede – Oldenzaal kan de RegioSprinter in de spits elk kwartier gaan rijden.
- RegioSprinters trekken sneller op en hebben een comfortabeler gelijkvloerse instap.
- Betere aansluitingen (dus kortere reistijden) van RegioSprinters op buslijnen:
 - Zwolle – Heino
 - Almelo – Hengelo – Enschede
 - Deventer – Holten
 - Deventer – Deventer Colmschate

Nieuw station

- Bathmen

- Intercity
 - RS 31 Zutphen - Wijchen
 - RS 32 Amersfoort - Zevenaar - Emmerich
 - RS 33 alternatief: Doetinchem - Venray
 - regionale spoorlijnen aanbesteed
 - busaansluiting
- onderstreepte naam = regionaal ov-knooppunt



4.3 Net Gelderland

Net

RS 31: RegioSprinter Zutphen – Wijchen

RS 32: RegioSprinter Amersfoort – Zevenaar (– Emmerich)

Net Gelderland omvat ook de regionale spoorlijnen in de Achterhoek en Rivierenland (aanbesteding gewonnen door Arriva), de Merwedelingelijn (Arriva) en de Valleilijn (Connexxion).

Dienstregeling

- Elk half uur een RegioSprinter.
- Elk half uur in Arnhem en Amersfoort aansluiting van RegioSprinters op Intercity's naar de Randstad.

Verbeteringen voor reizigers

- Dankzij het verbinden van de RegioSprinters op de Maaslijn en Arnhem – Winterswijk elk half uur een doorgaande RegioSprinter Venray – Nijmegen – Arnhem – Doetinchem.
- Elk half uur een RegioSprinter Amersfoort – Ede-Wageningen – Arnhem; reizigers op de Valleilijn hoeven dan niet meer over te stappen voor Arnhem.
- De Valleilijn kan in de spits doorrijden naar Zevenaar.
- De RegioSprinter Zutphen – Nijmegen kan elk half uur doorrijden naar Wijchen.
- Alle stations in de Stadsregio Arnhem Nijmegen krijgen elk kwartier een doorgaande RegioSprinter; reizigers hoeven dan niet over te stappen in Arnhem of Nijmegen.
- RegioSprinters trekken sneller op en hebben een comfortabeler gelijkvloerse instap.
- Elk half uur in Arnhem aansluiting van RegioSprinters op snellere Intercity's naar Zwolle en Roosendaal die onderweg minder vaak stoppen.
- Betere aansluitingen (dus kortere reistijden) van RegioSprinters op buslijnen: Oosterbeek – Arnhem.

Nieuw station

- Nijmegen Goffert

Verleng de Valleilijn

Zonder overstap naar Arnhem. Dat is wat reizigers van de Valleilijn willen. En dat is waarmee je ook automobilisten kunt verleiden de trein te pakken. De treinen van Amersfoort naar Ede-Wageningen kunnen vanaf 2013 elk half uur doorrijden naar Arnhem. Zodat de Valleilijn voor de reizigers geen los lijntje blijft, maar één vloeiende verbinding vormt met twee stedelijke centra: Amersfoort aan de ene kant en Arnhem aan de andere kant van de lijn. Met wat goede wil en kleine aanpassingen is de Valleilijn relatief eenvoudig te verlengen, vinden de provincie Gelderland en vervoerder Connexxion. In feite knoop je de Valleilijn van Connexxion aan de stoptrein Ede-Wageningen – Arnhem van de NS. Reizigers uit de Vallei hoeven dan niet meer over te stappen en te wachten in Ede-Wageningen: ze krijgen een rechtstreekse verbinding met Wolfheze, Oosterbeek en Arnhem. Ook reizigers in Wolfheze en Oosterbeek gaan erop vooruit: een rechtstreekse verbinding met de stations op de Valleilijn en buiten de spits twee keer zoveel treinen naar Arnhem en de Valleilijn. Want het gaat niet om grenzen van systemen, maar om wensen van mensen. Nu stapt 60 procent van de reizigers over. Connexxion verwacht dat deze verlenging van de Valleilijn naar Arnhem een reizigersgroei oplevert van 12 tot 24 procent.



- Intercity
 - RS 41 Breda -'s-Hertogenbosch
 - RS 42 Breda Deurne
 - Spits maandag t/m vrijdag
 - RS 43 Nijmegen - Weert
 - regionale spoorlijnen aanbesteed
 - busaansluiting
 - nieuw station
- onderstreepte naam = regionaal ov-knooppunt



4.4 Net Brabant

Net

RS 41: RegioSprinter Breda – 's-Hertogenbosch

RS 42: RegioSprinter Breda – Deurne

RS 43: RegioSprinter Nijmegen – Weert

Dienstregeling

- Elk half uur (op stedelijke assen elk kwartier) een RegioSprinter.
- Elk half uur in 's-Hertogenbosch, Breda en Eindhoven aansluiting van RegioSprinters op Intercity's naar de Randstad en de Fyra naar Amsterdam.

Verbeteringen voor reizigers

- Op alle stations tussen Breda en Tilburg vertrekt elk kwartier een RegioSprinter (dan verdubbeling frequentie).
- RegioSprinters trekken sneller op en hebben een gelijkvloerse instap.
- Betere aansluitingen (dus kortere reistijden) van RegioSprinters op buslijnen:
 - Breda – Rijen
 - Tilburg – Oisterwijk
 - Tilburg – Udenhout

Opties

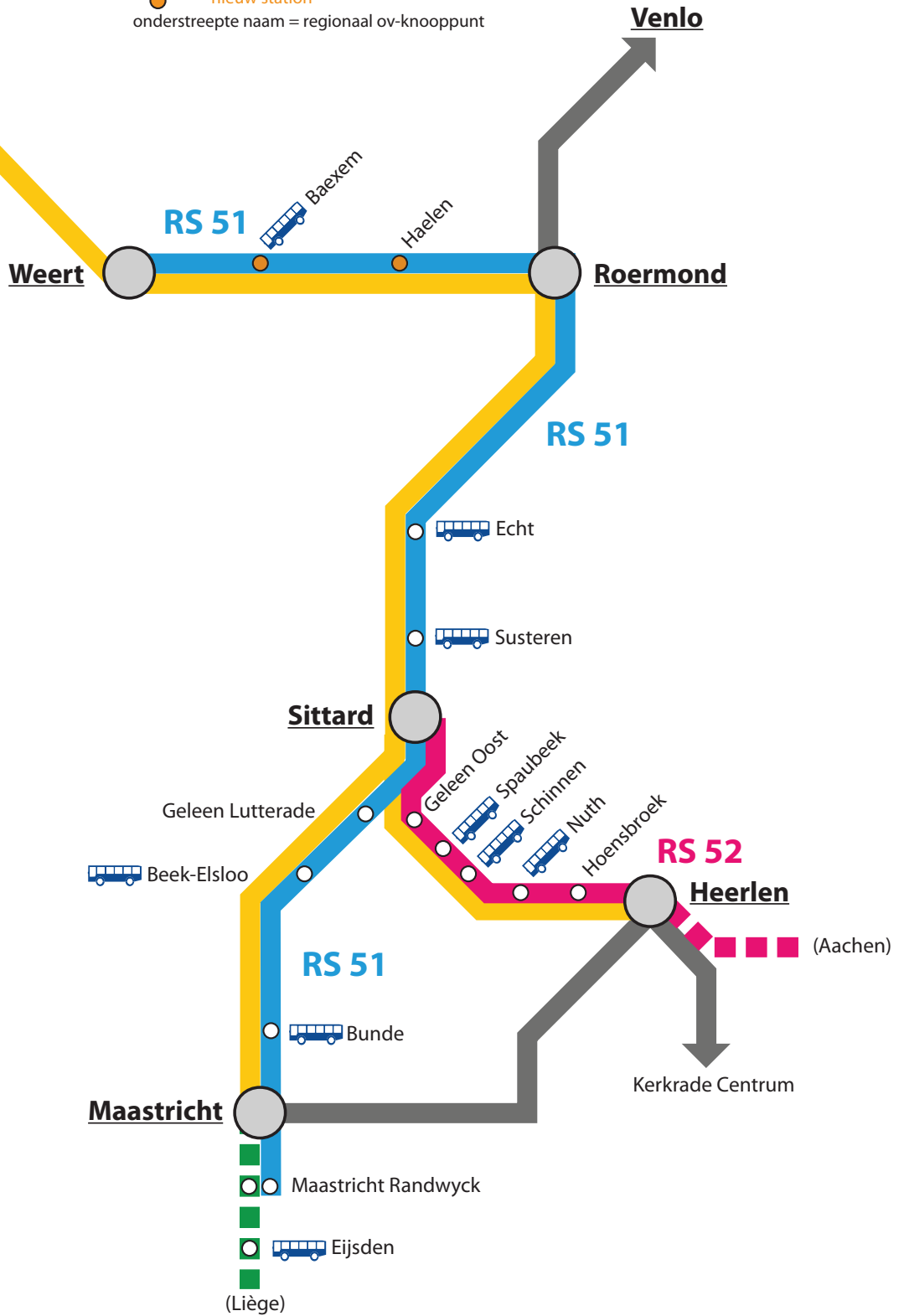
- Met een internationale Intercity Eindhoven – Düsseldorf kan de RegioSprinter Breda – Deurne doorrijden naar Venlo; de Intercity hoeft dan niet meer te stoppen in Deurne.
- Op Tilburg Universiteit – Deurne kunnen meer RegioSprinters gaan rijden, waardoor ook Oisterwijk elk kwartier een trein krijgt.

Nieuwe stations

- Berkel-Enschot, Eindhoven Airport, Helvoirt en Oisterwijk Pannenschuur

Eindhoven

- Intercity
- RS 51 Weert - Maastricht
- RS 52 Sittard - Heerlen
- in studie
- regionale spoorlijnen aanbesteed
- busaansluiting
- nieuw station
- onderstreepte naam = regionaal ov-knooppunt



4.5 Net Limburg

Net

RS 51: RegioSprinter Weert – Maastricht Randwyck

RS 52: RegioSprinter Sittard – Heerlen

Net Limburg omvat ook de Maaslijn en Heuvellandlijn (Veolia Transport).

Dienstregeling

- Elk half uur een RegioSprinter.
- Elk half uur in Sittard aansluiting van RegioSprinters op Intercity's naar de Randstad.

Verbeteringen voor reizigers

- Elk half uur een RegioSprinter, ook 's avonds en in het weekend (dan verdubbeling frequentie).
- Verlenging stoptrein Maastricht – Roermond naar Weert: reizigers van Weert naar kernen in Limburg krijgt rechtstreekse verbinding, ook met nieuwe stations Haelen en Baexem.
- RegioSprinters trekken sneller op en hebben een comfortabeler gelijkvloerse instap.
- Door optimale interval tussen Intercity en RegioSprinter vertrekt er in alle Limburgse steden elk kwartier een trein.
- Betere aansluitingen (dus kortere reistijden) van RegioSprinters op internationale spoorlijnen:
 - Maastricht – Luik (in studie bij provincie Limburg)
 - Heerlen – Aken (in studie bij provincie Limburg)
- Betere aansluitingen (dus kortere reistijden) van RegioSprinters op buslijnen in heel Limburg:
 - Roermond – Baexem
 - Sittard – Hoensbroek

Nieuwe stations

- Baexem en Haelen

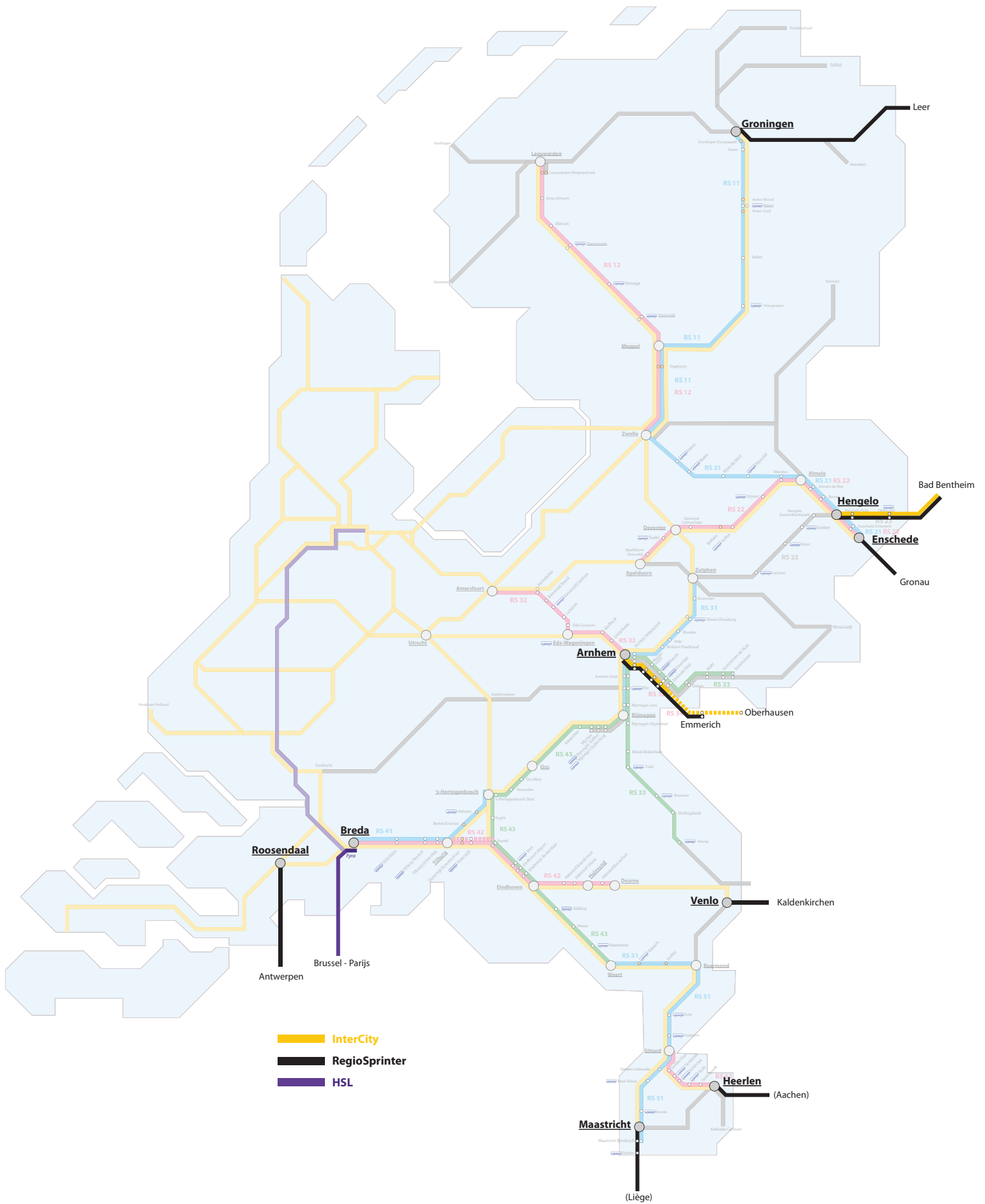
WC ↑



4.6 Het onderzoeken waard

De regionale vervoerders stellen voor deze verdere verbeteringen de komende jaren te onderzoeken:

- De op 1 mei 2011 geheropende spoorlijn Zuidbroek – Veendam verlengen naar Stadskanaal en Emmen.
- De trein Groningen – Leer (Duitsland) opwaarderen van een regionale naar een internationale trein (naar Bremen).
- Frequenties op noordelijke spoorlijnen verhogen.
- Nieuwe spoorlijn Heerenveen – Groningen aanleggen.
- De museumlijn Apeldoorn – Dieren gaan gebruiken voor regulier reizigersvervoer, eventueel met een verlenging over de weg naar Doesburg.
- EuregioSprinter Nijmegen – Kleef (Duitsland) laten rijden, al dan niet in combinatie met een (snel)tram in Nijmegen.
- De te verlengen Valleilijn (Arnhem – Ede-Wageningen – Amersfoort) verder verlengen naar Utrecht Centraal. Reizigers vanuit de Vallei kunnen dan zonder overstap naar zowel Arnhem als Utrecht.
- De voormalige spoorlijn Veghel – Boxtel nieuw leven inblazen: reizigers vanuit Veghel (36.000 inwoners) kunnen dan rechtstreeks naar Tilburg en Breda (met aansluiting op de Fyra naar de Randstad).



Kaart Internationale netten: Euregiosprinters

5. Internationale netten: EuregioSprinters

De Tweede Kamer heeft een motie aangenomen dat er treinen moeten gaan rijden op alle lijnen van Nederland naar het eerste station direct over de grens. Dat kan met lange Intercity's uit de Randstad, maar met lagere kosten en hogere frequenties beter met kortere 'EuregioSprinters'. Dat zijn RegioSprinters die de grens oversteken.

De drie nationale overgangen voor internationale Intercity's en hogesnelheidstreinen blijven:

Hengelo – Bad Bentheim (Duitsland, Polen)

Arnhem – Oberhausen (Duitsland, Oostenrijk, Zwitserland)

Breda – Antwerpen (België, Frankrijk, Groot-Brittannië)

Regionale overgangen voor EuregioSprinters zijn:

Groningen – Leer (Arriva)

Hengelo – Bad Bentheim (Syntus)

Enschede – Gronau (DB Regio)

Arnhem – Emmerich (Net Gelderland)

Venlo – Kaldenkirchen (Keolis)

Heerlen – Aachen (DB Regio)

Maastricht – Luik (Net Limburg)

Roosendaal – Antwerpen (NMBS)



6. Mensen, treinen & veiligheid

6.1 Meer werk

Uit ervaring met het visgraatmodel in Nederland en 'Bahn 2000' in Zwitserland (zie hoofdstuk 7 en bijlagen A en B) mag je aannemen dat de invoering van Het Nieuwe Spoorplan het aantal reizigers fors laat groeien, zowel bij Intercity (frequenter, sneller, punctueler) als bij regionale netten (hogere frequenties, modernere treinen, extra stations, betere aansluitingen). Vooral de hogere frequenties van Intercity's en RegioSprinters vragen om meer rijdend personeel. Na een besluit over de invoering van Het Nieuwe Spoorplan stellen de regionale vervoerders meteen een personeelsplan op om machinisten en servicemedewerkers te werven en op te leiden. De houding van dit personeel bepaalt voor een groot deel hoe klanten een reis per trein en bus beleven. De regionale vervoerders moedigen aan dat medewerkers meedenken over de diensten en de klantvriendelijkheid.

6.2 Meer treinen

Voor de vijf regionale netwerken zijn ongeveer 130 treinstellen nodig. De regionale vervoerders denken aan een optimale mix van treinstellen met twee en treinstellen met drie rijtuigen, zodat de treinen in alle samenstellingen vanaf twee rijtuigen 'op maat' kunnen rijden. Het gaat om lichte, winterharde treinen met een gelijkvloerse instap en een ruim en overzichtelijk interieur. De reizigers vinden er 1e en 2e klas, actuele reisinformatie, een toilet, een werkcoupé met stroomaansluiting en een ontmoetingscoupé. Alle treinen hebben camerabewaking. De treinen kunnen snel optrekken en afremmen. Energie die vrijkomt bij het remmen kunnen ze terugleveren aan het elektriciteitsnet. De regionale vervoerders laten alle nieuwe RegioSprinters voor de vijf regionale netten rijden op groene stroom of schone diesel. Ook komt er gezamenlijk reservematerieel voor calamiteiten, vervoerpieken en reparaties. De regionale vervoerders stellen voor de treinen aan te schaffen onder de bepaling van artikel 43 in de Wet personenvervoer 2000, zodat ze hun volle levensduur op de netwerken kunnen rijden. Bij eventuele concessiewijzigingen blijven de treinen dan beschikbaar voor een volgende concessiehouder.

6.3 Net zo veilig

Veiligheid op het spoor vraagt voortdurend aandacht. Er is geen reden om aan te nemen dat het hoofdrailnet onveiliger wordt als er meer vervoerders gaan rijden. Na de komst van de eerste nieuwkomers reden er in 2007 aanvankelijk meer treinen door rood. Vanaf 2008 is dat aantal in heel Nederland spectaculair gedaald. Het aantal treinen dat door rood rijdt ligt nu bij zowel de NS als regionale vervoerders op één per 1.000.000 kilometer. Voor machinisten van alle vervoerders gelden dezelfde eisen en examens. De Inspectie Verkeer en Waterstaat controleert hun opleiding.





7. Zwitserse perfectie

De Zwitsers hebben iets met uurwerken en de spoorwegen iets met klokken. Dus als de Zwitserse Spoorwegen zich op dienstregelingen, knooppunten en aansluitingen storten, dan ontstaat er een precisiewerkje dat klinkt als een klok: Bahn 2000.

De Schweizerische Bundesbahnen (SBB) hebben met Bahn 2000 knooppunten waar de treinen enkele minuten voor elk heel en elk half uur aankomen en een paar minuten over heel en half weer vertrekken. Die klokvaste dienstregeling – met vaste aankomsttijden, vaste overstaptijden, vaste vertrektijden – geven de reiziger meer houvast. De treinen zijn vaker en sneller gaan rijden. Die hogere snelheid is geen doel, maar een middel om de reistijd tussen twee knooppunten omlaag te brengen tot ongeveer 55 minuten. Dat is nodig om elke trein vlak voor het hele of halve uur te laten aankomen. Reizigers boeken een tijdswinst van gemiddeld 15 tot 25 procent, met uitschieters tot 50 procent. De regionale vervoerders in Nederland willen ook gaan werken met zo'n klokvaste dienstregeling: elk half uur op een vaste tijd een trein.

Meestal reikt de Zwitserse perfectie nog verder dan de trein. Dan zijn er ook aansluitingen tussen trein en bus. De bussen komen dan enkele minuten voor de trein op het station en vertrekken weer enkele minuten na de trein. Soms staat de trein aan de ene kant van het perron en de bus aan de andere kant: je stapt uit de trein, steekt het perron over en stapt in de bus.

Zwitserland bewijst dat een landelijk spoorwegnet zonder problemen tot wel 35 vervoerders aan kan. Ondanks de vele vervoerders loopt het Zwitserse raderwerk als een klok. Mede door de perfecte aansluitingen ligt het ov-gebruik per inwoner twee keer zo hoog als in Nederland. Ook in Nederland hoeft het geen probleem te zijn dat verschillende vervoerders Intercity- en regionale netten gaan rijden. Het samenkomen van de NS en regionale vervoerders op knooppunten heeft nog nooit tot problemen geleid. En ProRail borgt als onafhankelijk verdeler van capaciteit (zowel planning als bijsturing) veilig vervoer door meerdere vervoerders.

Aanbeveling & second opinion

In bijlage A beveelt Paul Blumenthal, internationaal expert op het gebied van spoorvraagstukken en directeur van het Zwitserse bureau Blumenthal-Consulting, Het Nieuwe Spoorplan aan. En in bijlage B geeft Werner Wildener, voormalig projectleider van 'Bahn 2000' en directielid van de SBB en nu senior adviseur bij SBB Consulting, zijn second opinion over Het Nieuwe Spoorplan.

Géén Engelse toestanden

Sommige critici vrezen dat Het Nieuwe Spoorplan leidt tot 'Engelse toestanden'. Ze doelen dan op onder meer doorslaande liberalisering, versnipperde reisinformatie, hoge tarieven en meer ongelukken. De angst dat zulke dingen in Nederland gaan gebeuren is geheel onterecht. Ten eerste wordt de railinfrastructuur hier niet door een commerciële marktpartij (zoals het Engelse Railtrack) beheerd en onderhouden, maar door het maatschappelijk georiënteerde ProRail. Ook geeft 9292 namens alle vervoerders onafhankelijke reisinformatie. Verder stelt het ministerie van Infrastructuur en Milieu paal en perk aan de hoogte van de tarieven. En bovendien verkeert het Nederlandse spoornet in een betere staat dan het Britse. Opgemerkt dient te worden dat de omschreven problematiek in Engeland al jaren achter ons ligt en het openbaar vervoer nu goed functioneert. Tot slot: ook de NS is actief in Groot-Brittannië en dat bedrijf klaagt de laatste jaren nooit over 'Engelse toestanden'. De regionale vervoerders pleiten niet voor een complete omwenteling van de hele spoorsector, maar voor een betere prijs-kwaliteitverhouding voor zowel reiziger als Rijk & regio door middel van een beperkte herstructurering van het bestaande hoofdlijnnet.



Bern, 11.Mai 2011

Expertise “Het Nieuwe Spoorplan”

•Auftrag, Ausgangslage und Vorgehen

Am 24.3.2011 kontaktierte mich Frank van Setten mit der Bitte, das vom Verein „niederländische Private“ (FMN) erstellte Konzept “Het Nieuwe Spoorplan” für ein alternatives Bahnnetz in den Niederlanden zu beurteilen und abzuschätzen, inwiefern sich dieses Konzept für die Hauptverkehrszeiten in Analogie zur Bahn 2000 in der Schweiz auf den 5 regionalen Bahnnetzen der Niederlande – betrieben durch die Unternehmen Veolia Transport Rail, Arriva und Connexxion – realisieren liesse. Die unter der Leitung von Frank van Setten entstandene Initiative sollte eine bahnpolitische Alternative zur Förderung einer erfolgreichen und rege benutzten Bahn in den Niederlanden sein und als integrierte und abgestimmte Vorgehensweise der privaten EVU's in Holland spätestens auf den Zeitpunkt des Auslaufens der NS-Konzession Ende 2014 dem Ministerium präsentiert werden.

Frank van Setten und ich haben uns auf folgendes Vorgehen für diese Expertise geeinigt:

- Kritische Ueberprüfung der Fahrplanstudie durch eine Second Opinion (erstellt durch den ehemaligen SBB-Fahrplanchef und heutigen Senior Consultant bei der SBB-Consulting-Group Werner Wildener), damit ein stabiler und pünktlich fahrbarer Fahrplan als Grundlage des Konzepts sichergestellt ist
- Optimierung des Konzepts “Het Nieuwe Spoorplan” in Analogie zu den in der Schweiz erfolgreich angewandten Grundsätze von Bahn 2000
- Abschätzen der Nachfragewirkungen aufgrund konkreter Erfahrungen in der Schweiz und in Holland
- Marketinggrobkonzept erarbeiten
- Perspektiven abschätzen für eine landesweite Umsetzung eines derartigen Konzepts
- Verkehrspolitische Schlussfolgerungen für die Niederlande

•Angebotskonzept

Das Angebotskonzept von “Het Nieuwe Spoorplan” basiert auf einem vertakteten Halb- und Viertelstundenfahrplan mit Anschlussknoten zum übergeordneten IC-System der NS. ProRail hat die infrastrukturelle Machbarkeit in einem Bericht festgehalten. Mittels einer SECOND OPINION von Werner Wildener wurde die handwerkliche Seite des Fahrplans sowie die Anwendung der Bahn 2000 – Grundsätze kritisch hinterfragt und zusammen mit dem Team von Frank van Setten optimiert. Im Zentrum der Untersuchung standen:

- Fahrplansystematik des minutengenauen Viertel- und Halbstundentaktes
- Realisierung von regionalen Anschlussknoten mit optimaler Vertaktung zum übergeordneten IC-Netz der NS, aber auch der regionalen Feinverteilung mit den durch die Unternehmen der FMN betriebenen Busverbindungen
- Evaluation und Beurteilung der Bahn 2000-Grundsätze:
 - Häufiger: dank Halbstunden- und Viertelstundentaktangeboten
 - Schneller: kürzeren Umsteigezeiten und Anschlussbeziehungen ermöglichen insgesamt auf dem ganzen NS und FMN-Netz eine durchschnittliche Reisezeitverkürzung von 15 %. Die HSL Fyra Amsterdam – Schiphol – Rotterdam – Breda und die Hanzelijn Amsterdam – Zwolle bringen eine große Verkürzung in Fahrzeit, was Randgebiete und Regionen dichter zu einander bringt.
 - Direkter: neue Durchbindungen und Linienführungen ermöglichen den Kunden umsteigefreie Direktverbindungen (zB Amersfoort – Arnhem und in Stadsregion Arnhem - Nijmegen). Den Kriterien Wirtschaftlichkeit und betrieblich vernünftige Umlaufzeiten wurden die Zugumläufe auf kurze Wendezeiten und hohe Fahrplanstabilität optimiert.
 - Besser und günstiger: das im ganzen Netz einheitliche moderne Rollmaterial bietet hohen Reisekomfort und ermöglicht zudem dank technischer Vorkehrungen und hohes Traktionsvermögen (bessere Brems- und Beschleunigungswerte) betriebliche Flexibilität für Spitzen- und Schwachlastzeiten und günstige Produktionsweisen. Dies sind optimale Voraussetzungen, um auch die Beiträge der öffentlichen Hand zu reduzieren.

Fazit der Second-Opinion von Werner Wildener:

„Das Konzept ‘Het Nieuwe Spoorplan’ von FMN macht einen sehr seriösen Eindruck. Es ist rasch ersichtlich, dass hier Planer am Werk sind, die viel vom System Eisenbahn verstehen und bestrebt sind, dem Kunden im Rahmen der vorhandenen Randbedingungen ein Maximum an Leistung und Qualität bei guter Wirtschaftlichkeit zu bieten. Der qualitative Aspekt und der starke Kundenfokus zeigt sich auch in der Pflege der Transportkette vom IC über den Regionalverkehr bis zum Buszubringer in der Fläche. Als zum Einsatz kommende moderne Rollmaterial bietet effiziente Nutzung der Gleiskapazität.“

•Nachfragewirkungen

Erfahrungen aus Bahn 2000 und Analogieschlüsse zu FMN Niederlande wurden methodisch beigezogen. Die Effekte wurden in den letzten 5 Jahren durch die Marktforschung der SBB erhoben, sind aber nicht kumulativ und für ein durchgehendes Taktsystem 6 – 21 Uhr gültig.

- Gesamt-Nachfrage-Effekt B 2000 in den letzten 5 Jahren durchschnittlich 4-5% Wachstum pro Jahr, wobei das Wachstum in den ersten beiden Jahren überproportional war (2005 = 9%)
- Einzeleffekt „Schneller“: Elastizität = - 1 dh 10% schneller von A nach B ergibt ein 10% Nachfragewachstum. Im Konzept ‘het nieuwe spoorplan’ wird dieser Effekt insbesondere erreicht durch schlanke Anschlüsse in der gesamten Transportkette und Verkürzung der Umsteigezeiten aber auch Nutzung der schnellen IC-Verbindungen über Neubaustrecken
Nachfrage Effekt von Integration Zug / Bus ergibt zu 15%.
- Einzeleffekt „häufiger“: Eine Verdoppelung der Bedienungshäufigkeit vom Stunden- auf den Halbstundentakt bewirkt eine Nachfragesteigerung um 30-40%. Die Verdichtung auf den Viertelstundentakt wirkte weniger stark (15-20%), zumal bereits eine hohe Marktpenetration mit dem integralen Halbstundentakt erreicht werden konnte.
- Einzeleffekt „direkter“: Verbindungen ohne Umsteigen bewirken eine Nachfragesteigerung von 10-12%
- Einzeleffekt „bequemer“ dank neuem Rollmaterial: ist abhängig vom Komfortsprung zum Referenzzustand und beträgt 5-10%
- Reisezeitkrezelastizität 0.4: Eine Verlängerung der Reisezeit auf der Strasse wegen regelmässigen Staulagen auf Autobahnen und Strassen wirkt positiv auf die Nachfrage des öffentlichen Verkehrs: dh wird die Reisezeit auf der Strasse für Autofahrer um 10% länger, kann die Nachfrage auf Bahnseite um 4% gesteigert werden.

• Beurteilung des Konzepts ‘Het Nieuwe Spoorplan’ anhand der Grundsätze Bahn 2000

‘Het Nieuwe Spoorplan’ ist keine Kopie eines erfolgreichen für die Schweiz richtigen Bahnkonzepts – Bahn 2000 – sondern ein auf niederländische Verhältnisse übertragenes Bahn- und Buskonzept für die 5 regionalen Netze in Nord, Ost und südliche Niederlande.

Die wichtigsten Effekte von ‘Het Nieuwe Spoorplan’ anhand der Grundsätze der Schweizer Konzeption zusammengefasst:

1. Häufiger: Mit dem Ausbau des heutigen teilweise schon dichten Fahrplans in einen Halb- und Viertelstundentakt entsteht Kundennutzen in Form von hoher Verfügbarkeit des Angebots und leichter Merkbarkeit des Fahrplans (die Züge und Busse fahren jeden Tag und zu jeder Stunde zur gleichen Minute in die gewünschte Richtung). Dies führt zu hoher Kundenzufriedenheit und echter Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem Auto, das eine fast unbeschränkte Verfügbarkeit hat.
2. Schneller: Dank der Knotenbildung können die Umsteigezeiten und Anschlüsse von Zügen und Bussen in jede Richtung verringert werden, was zu einer Reduktion der Fahrzeiten von A nach B führt. In Abstimmung mit dem beschleunigten IC-Takt der NS, der als tragendes Fahrplangerüst dient, sind diese Effekte sogar noch zu steigern (siehe Beispiel von Breda nach Schiphol 30%).
3. Direkter: neue Linienführungen und Zugdurchbindungen ermöglichen auch neue umsteigefreie Bahnverbindungen wie zum Beispiel Amersfoort – Arnhem.
4. Bequemer: die in den 5 Regionen der FMN heute schon eingesetzte Einheitsflotte mit GTW erweist sich auch in der Schweiz als Erfolgsfaktor bei der Thurbo AG, die im Raum Ostschweiz über 100 vergleichbare GTW-Züge mit grosser Kundenzufriedenheit im Einsatz hat. Mit optimaler Verknüpfung an das Fernverkehrsnetz der SBB realisiert die Thurbo auch in ihrem ländlichen, weniger dicht besiedelten Raum überproportionale

Wachstumsraten und Erfolge.

5. Günstiger: die Produktivität des System, die energieschonenden Züge aber auch das systematische und flexible Produktionssystem ermöglicht die Deckung der Zusatzkosten eines Angebotsausbaus, der wie in der Schweiz durch die Zusatzerlöse der Mehrnachfrage mehr als gedeckt ist.
6. Flankierende Marketingmassnahmen: zu nennen sind insbesondere die unbeschränkte Zugänglichkeit (Behinderte), die generell in den Niederlanden fortschrittlich ist, aber auch das chipkartenbasierte Preiskonzept, das den Kunden eine einfache und flexible Zutrittsmöglichkeit zum System "Het Nieuwe Spoorplan" ermöglicht. Ideen zur Lancierung des Konzepts "Het Nieuwe Spoorplan" wurden grob skizziert. Das Pricingssystem wird in der Schweiz durch CH-direct (ein Gemeinschaftsunternehmen sämtlicher Schweizer EVU) organisiert und koordiniert. SBB stellt gegen Entschädigung die Clearingsysteme für die Einnahmenezuschreibung zur Verfügung. Ich empfehle dringend, ein ähnliches System in den Niederlanden für die Governance des Pricings einzuführen.

•Perspektiven

Was die Schweiz in 16 Jahren geschafft hat – nämlich die Umsetzung der Bahn 2000 - müsste in den Niederlanden aufgrund vorhandener Infrastrukturvoraussetzungen in 4-5 Jahren zu realisieren sein.

- Potenzial ist ausreichend vorhanden. In der Schweiz reisen täglich 950.000 Bahnreisende bei 7.7 Mio Einwohner (12,3%), in den NL sind es 1.150.000 bei 16.500.000 Einwohnern (6,6%).
- Netznutzungsdichte ist in der Schweiz dank Bahn 2000 im Jahr 2005 überproportional gestiegen und damit zum weltweit dichtest genutzten Netz gestiegen.
- Die Marktanteilssteigerung von 29 auf 33 % ist einmalig in Europa.
- "Het Nieuwe Spoorplan" ist Grundstein für ein flächendeckendes vertaktetes Knotensystem, aufbauend auf dem IC-Takt der NS und Anbindung aller regionalen Bahn- und Busverbindungen.
- Nutzung des Bahnangebots: die Schweiz hat doppelt so viele Personenkm pro Einwohner auf der Bahn wie NL.

•Fazit

Das Konzept "Het Nieuwe Spoorplan" von FMN kann bezüglich Angebot, Systematik bei Taktverkehren, Anschluss in die Transportkette, Robustheit bezüglich Pünktlichkeit sowie bestehende optimale Voraussetzungen auf der Marketingseite und dem Knowhow gepaart mit Erfahrung der Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Realisierung empfohlen werden

Gezeichnet



Paul Blumenthal

Inhaber und Geschäftsführer von Blumenthal-Consulting GmbH und Experte für internationale Bahnfragen



Nederlandse samenvatting

“Het Nieuwe Spoorplan van FMN kan – op basis van de voorgestelde dienstregeling, systeemopbouw met multimodale vervoerketen, robuustheid, punctualiteit, goede marketing en ervaren spoorvervoerders – worden aanbevolen om uit te voeren”. Die slotconclusie trekt de Zwitserse spoordeskundige Paul Blumenthal. Blumenthal was geruime tijd directielid van de SBB, de Zwitserse Spoorwegen. Daar was hij niet alleen geestelijk vader en ontwerper van ‘Bahn 2000’ (zie hoofdstuk 7), maar ook verantwoordelijk voor de succesvolle invoering van dat plan.

Bahn 2000 heeft Zwitserland met een spectaculaire groei van het aantal treinreizigers op de eerste plaats gezet van de wereldranglijst van spoorlanden.

Blumenthal geeft aan dat het Programma Hoogfrequent Spoor, de HSL-Zuid, de Hanzelijn (van het ministerie van IenM, ProRail en NS) en Het Nieuwe Spoorplan van FMN de basis vormen voor een vergelijkbaar succes in Nederland: de Zwitserse succesfactoren zijn hier voorhanden en door constructieve samenwerking van overheid, ProRail en vervoerders kan ook Nederland binnen 4 à 5 jaar dat succes evenaren.

“Met kennis en ervaring in de spoorbranche is door gedegen vakmensen Het Nieuwe Spoorplan opgesteld,” oordeelt Blumenthal. Als de Fyra, de Hanzelijn, het Programma Hoogfrequent Spoor én Het Nieuwe Spoorplan worden ingevoerd, dan valt een indrukwekkende groei van het aantal landelijke en regionale treinreizigers te verwachten. Dat is reëel dankzij hogere frequenties, kortere reistijden, directere verbindingen, aangenaam reizen door klantgericht personeel in modern materieel en dat alles tegen lagere kosten voor de overheid. Daarbij is goede marketing nodig van gelijkwaardige bedrijven die een tevreden reiziger voor ogen hebben. Een transparant tariefsysteem en een onafhankelijke verdeler van de gezamenlijke inkomsten – net als in Zwitserland – zijn daarbij volgens Blumenthal noodzakelijk.

1. Management Summary

Der Verein der Niederländischen privaten Verkehrsunternehmen (FMN) hat ein Konzept für ein neues Bahnnetz in den Niederlanden entwickelt. Ende 2015 läuft die Konzession von NS ab. Die Minister sollen entscheiden, wie es danach weitergeht. Die Unternehmen, Veolia Transport Rail, Arriva, Connexion und Syntus betreiben jetzt schon fast alle Regionalbahnen in den Niederlanden. Die vorliegende Second opinion soll zu Händen des Ministeriums aufzeigen, ob das Konzept von FMN den Grundsätzen der Planung Bahn 2000 in der Schweiz entspricht. Dh ein systematischer Taktfahrplan im Halbstunden- oder Viertelstundentakt mit guten Anschlüssen (Anschlussgruppen) in den Knotenbahnhöfen, robusten Rollmaterial Wendezeiten und stabilem Fahrplan, damit ein pünktlicher Betrieb sichergestellt wird.

Eine detaillierte Analyse aufgrund der grafischen Fahrpläne von ProRail und Interviews mit den Planern hat zu nachfolgenden Ergebnissen geführt:

Angebot

Auf allen Linien ist ein systematischer Taktverkehr im minutengenauen Halbstunden oder teilweise im Viertelstundentakt geplant. Wo es möglich ist wurden verschiedene Linien auf gemeinsamen Streckenabschnitten in idealer Weise zu einem minutengenauen Viertelstundentakt vereinigt, was den Kundennutzen bezüglich Verfügbarkeit massiv verbessert.

Anschlüsse

In den grösseren Knoten wurde darauf geachtet, Anschlussgruppen mit sehr guten Anschlüssen zu bilden. Dies ist an den meisten Orten nach „Schweizer Bahn 2000 Vorbild“ systematisch realisiert worden. In einigen Knoten werden schlechtere Anschlüsse im regionalen System von den IC Zügen übernommen, womit Nachteile weitgehend behoben werden konnten. Das regionale System wurde in den Knotenbahnhöfen, wo immer möglich, mit guten Anschlüssen mit den nationalen Zügen verbunden. Eine Ausnahme ist Zwolle, wo die beiden Systeme Net Overijssel-Twente und Noord Nederland nicht zusammen passen. Eine mögliche Lösung des Problems ist im vorliegenden Bericht beschrieben. Positiv fällt auf, dass FMN die Transportkette über eigene Busverteiler bis in die Wohngebiete ausweiten möchte, was auch in der Schweiz sehr zur Attraktivität des öffentlichen Verkehrs beiträgt. Einige wenige Anschlüsse sind sehr knapp bemessen und sollen mit ProRail noch optimiert werden. Die Details dazu sind im Bericht enthalten.

Fahrzeiten im System der einzelnen Linien

Die Planer von FNM legten Wert darauf, die Zugläufe der einzelnen Linien auf vernünftige Länge zu beschränken. Damit soll ein pünktlicher Betrieb erleichtert werden. Bei gestörtem Betrieb können Verspätungen kleinräumig eingegrenzt werden.

Wendezeiten

Die Wendezeiten sind bei allen Linien stabil geplant. Meist wurde auch ein sehr gutes Gleichgewicht von Robustheit und Wirtschaftlichkeit erzielt.

Fahrplankonstruktion

Da es sich bei den meisten Strecken um schwach bis mittelstark belastete Nebenlinien handelt, sind keine grösseren Fahrplanrisiken zu erwarten. Das regionale Netz dürfte dank vernünftigen Reserven in den Wendezeiten, modernstem Rollmaterial und verhältnismässig kleinräumigen Systemabgrenzungen sehr stabil laufen. Probleme könnten sich jedoch bei importierten Verspätungsübertragungen vom Personenfernverkehr und Güterverkehr auf starkbelasteten Strecken oder über knappe Anschlüsse ergeben. Entsprechende Risiken sind im Bericht adressiert.

Handlungsbedarfe

Auffallend in der Planung von ProRail sind die unterschiedlichen Symmetriezeiten in den Fahrplankonstruktionen. Schlanke Anschlüsse in beiden Richtungen können nur erreicht werden, wenn alle Züge im gesamten Netz mit derselben Symmetriezeit verkehren. International hat sich dabei die Symmetriezeit zur Minute null etabliert, was auch im internationalen Verkehr gute Anschlüsse ermöglicht. Dies jedoch nur mit Bahnen welche die einheitliche Symmetriezeit anwenden. Bei ProRail sind Symmetriezeiten von Minute 57 bis 00 aufgefallen. Dies führt zu grossen Inkompatibilitäten im Fahrplan, Kapazitätsverlusten und Umsteigezeiten die eventuell in einer Reiserichtung zu kurz und in der

Gegenrichtung zu lang sind. Der Grund für diese fehlende Systematik ist in den vorhandenen Grundlagen nicht ersichtlich. Es wird empfohlen, bei ProRail eine Systematisierung der Fahrpläne auf die Symmetrieachse 00 zu beantragen.

Fazit und Empfehlung zu Händen des Ministeriums aus Sicht fahrplantechnische Beurteilung:

Das Konzept FMN macht einen sehr seriösen Eindruck. Es ist rasch ersichtlich, dass hier Planer am Werk sind die viel vom System Eisenbahn verstehen und bestrebt sind, dem Kunden im Rahmen der vorhandenen Randbedingungen ein Maximum an Leistung und Qualität bei guter Wirtschaftlichkeit zu bieten. Der Qualitative Aspekt und der starke Kundenfokus zeigt sich auch in der Pflege der Transportkette vom IC über den Regionalverkehr bis zum Buszubringer in der Fläche. Das zum Einsatz kommende moderne Rollmaterial bietet hohen Komfort und erlaubt aufgrund der guten Leistungsmerkmale und kurzen Frequenzwechselzeiten eine effiziente Nutzung der Geleiskapazitäten.

Die fünf Konzepte von FMN können bezüglich Angebot, Systematik bei Taktverkehr und Anschluss in die Transportkette, Robustheit bezüglich Pünktlichkeit sowie Know How und Erfahrung der Eisenbahnverkehrsunternehmen, zur Realisierung empfohlen werden.

Werner Wildener
Senior Advisor
SBB Consulting
Vormals Projektleiter Bahn 2000 und Mitglied der Geschäftsleitung SBB

Nederlandse samenvatting

Het concept van FMN maakt een serieuze indruk. Het is duidelijk dat hier ervaren planners aan het werk zijn geweest met veel kennis van spoorwegsysteem en ervaring om klanten binnen de randvoorwaarden een maximaal en kwalitatief hoog aanbod te leveren tegen bedrijfseconomisch verantwoorde kosten. De kwaliteit en de sterke focus op de klant blijkt uit de toepassing van het visgraatmodel in de regio waardoor bussen via de RegioSprinters de Intercity's 'voeden'. De moderne treinen bieden veel comfort en maken door hun goede prestaties en korte keertijden efficiënt gebruik van de spoorcapaciteit mogelijk.

De vijf netten van FMN kan ik gezien het aanbod, de systematiek van het dienstregelingontwerp, de aansluitingen op de totale vervoerketen, de robuustheid met betrekking tot stiptheid en de kennis en ervaring van de betrokken ondernemingen ter realisatie aanbevelen.

Werner Wildener
Senior Adviseur
SBB Consulting
Voormalig projectleider Bahn 2000 en directielid SBB



Voordelen

1: Wat zijn de voordelen van Het Nieuwe Spoorplan?

- Op de regio afgestemde netwerken van RegioSprinters met hogere frequenties, extra stations, winterharde treinen en betere aansluitingen op de bus.
- Hogere punctualiteit en minder kans op verstoringen doordat er aparte RegioSprinters komen in plaats van Intercity's die als stoptrein rijden. Zo breiden verstoringen in de Randstad zich niet meer als een olievlek uit naar de regio en andersom.
- Al met al leidt dat tot meer reizigers voor het hele openbaar vervoer, van Fyra tot buurtbus.

2: De regionale vervoerders baseren hun plan op bewezen resultaten. Kan de FMN de behaalde prestaties onderbouwen?

- Grotere groei op regionale spoorlijnen (tot 40 procent).
- Hogere punctualiteit op regionale spoorlijnen (minimaal 95 procent tegen 86 procent bij de NS).
- Hogere rapportcijfers van klanten (ten opzichte van zowel de NS vroeger als de NS nu).

3: Blijven die hogere prestaties intact wanneer meer vervoerders op hetzelfde spoor rijden?

Ja, de regionale vervoerders zien geen enkele reden dat ze bij kortere lijnen en minder doorkoppeling met de Randstad deze prestaties op de regionale netten niet zouden halen. Door Intercity's niet meer als stoptrein te laten rijden, worden deze ook betrouwbaarder.

Reizigers

4: Welke frequentie biedt Het Nieuwe Spoorplan op de Intercity- en regionale netten?

Voor de Intercitynetten gaan de regionale vervoerders uit van de huidige frequentie, plus de hogere frequenties in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor. RegioSprinters rijden elk half uur, ook 's avonds en in het weekend. Dat is een forse verbetering ten opzichte van nu. Op sommige trajecten rijden RegioSprinters zelfs vier keer per uur.

5: Komen er meer reismogelijkheden?

De regionale vervoerders gaan uit van dertien extra stations naast al geplande nieuwe stations. Het gaat dan om Assen Noord, Assen Zuid, Baexem, Bathmen, Berkel-Enschot, Eindhoven Airport, Groningen Europapark, Haelen, Helvoirt, Leeuwarden Werpsterhoek, Nijmegen Goffert, Oisterwijk Pannenschuur en Staphorst. Hierdoor komen meer mensen in de buurt van een station te wonen, waardoor het marktaandeel groeit. Met goede fietsenstallingen, busaansluitingen en P+R terreinen zijn stations voor iedereen te bereiken.

Financiën

6: De regionale vervoerders beweren dat er veel valt te besparen met Het Nieuwe Spoorplan. Waar liggen deze besparingen en kunnen jullie ze onderbouwen?

De besparingen zitten in de totale aanpak van de regionale vervoerders. De regionale spoorlijnen die zij met succes exploiteren waren de lijnen die de NS wilde afstoten omdat ze zwaar verliesgevend zouden zijn. Dankzij een efficiëntere inzet van mensen en materieel, het scherp inkopen van bewezen betrouwbare treinen en optimaal procesmanagement is het mogelijk gebleken de frequentie op deze lijnen te verhogen, de kwaliteit en service te verbeteren, reizigers te winnen en hun tevredenheid te laten stijgen. Door de stoptreinen (de regionale vervoerders noemen ze RegioSprinters) in vijf regio's ook zo aan te pakken, kunnen ook daar meer en betere treinen gaan rijden tegen lagere maatschappelijke kosten.

7: Kan FMN ook de onderbouwing geven voor de verwachte opbrengst van het IC-net?

De verwachte opbrengst voor het Rijk voor het mogen rijden van Intercity's is een inschatting van FMN die is gebaseerd op de ervaringen met aanbestedingen. Aanbestedingen hebben geleid tot 20 tot 30 procent meer vervoer of lagere subsidie. Wanneer we deze percentages gunningswinst in combinatie met lagere winstmarges (we romen de huidige overwinsten van de NS af, inclusief het verlies op de HSL-Zuid) loslaten op de indicatieve omzet van de NS – van het hele hoofdlijnnet inclusief de stoptreinen – dan leidt dit tot een opbrengst voor het Rijk van enkele honderden miljoenen. Uiteindelijk zal het gunningsproces op basis van eisen en wensen van de opdrachtgevers leiden tot deze efficiëntieslag en een hogere concessieprijs.

De Erasmus universiteit Rotterdam komt (mei 2011) op basis van de beschikbare informatie op een indicatie besparing van minimaal 210 miljoen per jaar voor Intercity's en de 5 regio netten. De regio netten realiseren een besparing van 10-tallen procenten ten opzichte van de NS exploitatie.

8: Regionale vervoerders ontvangen subsidie voor hun lijnen. De NS krijgt geen subsidie.

De NS kreeg ook subsidie voor de 'onrendabele' lijnen. De regionale vervoerders bieden inmiddels 30 tot 40 procent meer ritten voor minder subsidie. Zo kreeg de NS voor zes spoorlijnen in Noord-Nederland 12 miljoen euro subsidie per jaar, terwijl Arriva het nu voor 5 miljoen euro per jaar doet. Daarnaast ontvangt de NS nog steeds hoge subsidies voor bepaalde stopdiensten, zoals Zutphen – Apeldoorn, Zwolle – Kampen, Zwolle – Enschede en Apeldoorn – Deventer – Enschede.



9: Wat zijn de financiële gevolgen van het opdelen in regionale netten?

Door verder te kijken dan alleen de trein en de vraag van reizigers centraal te stellen, kun je de kwaliteit van het hele openbaar vervoer verbeteren en het benodigde geld verminderen (bijvoorbeeld door parallelle buslijnen te schrappen).

10: Welke gevolgen heeft Het Nieuwe Spoorplan voor de infrastructuur?

ProRail heeft vastgesteld dat deze kleine aanpassingen nodig zijn:

- Een wissel op station Nijmegen voor de doorgaande stadsgewestelijke verbinding Doetinchem – Arnhem – Nijmegen – Venray.
- Keerspoeren in Wijchen en Elst (was al wens).
- Dertien extra stations; als die alleen voor RegioSprinters worden gebouwd, dan kunnen de aanlegkosten beperkt blijven.

11: Hoe weten we dat het openbaar vervoer er niet slechter van wordt, want minder geld betekent toch minder kwaliteit?

De prestaties van de regionale vervoerders zijn het levende bewijs dat minder geld toch tot hogere frequenties, meer reizigers en hogere rapportcijfers kan leiden.

Regionale netten & Intercity's

12: Is het voor de reizigers niet beter om het hoofdrailnet in één hand te houden: één vervoerder, één opdrachtgever, dezelfde richtlijnen voor veiligheid?

De afgelopen jaren is het tegendeel bewezen op het hoofdrailnet. Juist alle Intercity's en stoptreinen op één hoop en allemaal verknoopt leidden voor de reizigers tot problemen. Als er een wisselstoring is bij Utrecht, dan ontstaan er problemen op de verbinding Zwolle – Heerenveen of Tilburg – Breda.

13: Als we het hoofdrailnet uitdunnen, welke lijnen zouden er dan af moeten om onderdeel te worden van regionale netten?

De regionale vervoerders willen het hoofdrailnet niet uitdunnen maar anders inrichten, waarbij alle Intercity's in tact blijven en we het vervoer in de regio uitbreiden met hogere frequenties en betere aansluitingen. Dus meer en beter voor minder geld.

14: Waarom is gekozen voor de formules HSL, Intercity en RegioSprinter?

Uit onderzoek per reizigersgroep (analyses van herkomst en bestemmingen) en reisgedrag (frequentie en afstand) blijkt er behoefte aan verschillende, duidelijk afgebakende formules.

15: Waar willen de regionale vervoerders de knip leggen tussen Intercity- en regionale netten?

Het Regeerakkoord kondigt de komst aan van een Infrastructuurautoriteit voor de Randstad. Om die reden kunnen Intercity's en Sprinters in de Randstad (Noord- en Zuidvleugel) beter in één hand blijven. In de Randstad is de samenhang tussen Intercity en Sprinter ook groter dan daarbuiten.

16: Doorkruist Het Nieuwe Spoorplan 'R-net' of kan dat samen gaan?

R-net van de negen samenwerkende overheden in OV-bureau Randstad is gepland buiten de regionale netten van Het Nieuwe Spoorplan.

17: Op basis waarvan vinden de regionale vervoerders dat Intercity's en stoptreinen buiten de Randstad wel kunnen worden losgeknipt?

Buiten de Randstad is de huidige stoptrein nu een bijproduct van de Intercity. De dienstregeling van de NS is gericht op – en dat blijkt uit het lage treingebruik buiten de Randstad – vervoer van de regio naar de Randstad. De regionale vervoerders willen ook het vervoer binnen de regio (afstanden van 30 tot 40 kilometer) verbeteren. Dat kan met hogere frequenties, extra stations, moderner materieel en betere aansluitingen.

18: Welke invloed heeft het opknippen van het hoofdrailnet op de reizigerstromen en klantattractiviteit?

Opknippen vinden de regionale vervoerders een verkeerde term. De regionale vervoerders willen het hoofdrailnet opnieuw inrichten, waarbij niets verloren gaat maar juist iets wordt toegevoegd met de regionale netten. Met als doel groei van het aantal passagiers op het hele spoor: Intercity én RegioSprinter.

19: Op welke marktanalyse (vervoercijfers, prognoses, groei, klantwensen) is Het Nieuwe Spoorplan gebaseerd?

In eerste instantie op de groei op de regionale lijnen. Uit enquêtes kennen de regionale vervoerders de wensen van de reizigers. Daarnaast blijkt uit een vergelijking met Zwitserland dat Het Nieuwe Spoorplan het marktaandeel van zowel Intercity's als RegioSprinters aanzienlijk verhoogt. Uit ervaring in binnen- en buitenland blijkt dat regionale branding – zeker in samenhang met het busnet – vertrouwen wekt en het openbaar vervoer regionaal meer laat groeien en bloeien. Voor een landelijke vervoerder is die regionale link veel moeilijker. Onafhankelijk onderzoek door de Erasmus Universiteit Rotterdam bevestigt die bevindingen.



20: Hoe borgt Het Nieuwe Spoorplan de samenhang voor reizigers die meer netten gebruiken?

De dienstregeling is gebaseerd op aansluitingen op knooppunten van Intercity's met regionale treinen. ProRail heeft de voorstellen gecontroleerd op haalbaarheid. Uitkomst: Het Nieuwe Spoorplan is goed uit te voeren en bij te sturen. ProRail heeft dat bevestigd in een rapport.

21: Krijg je door verschillende netten meer overstappen?

90 Procent van de reizigers zal even vaak of zelfs minder hoeven overstappen. Zo'n 10 procent moet meer overstappen. De hogere frequentie van de RegioSprinters en de hogere snelheid van de Intercity's (die op uitlopers van het net niet meer als stoptrein rijden) compenseren het eventuele tijdverlies door overstappen ruimschoots.

22: Welke verbindingen krijgen meer overstappen?

Van de stations in Groningen, Friesland en Drenthe naar bestemmingen voorbij Zwolle. Deze overstap wordt echter ruim gecompenseerd door de hogere snelheid van de Intercity (ook Hanzelijn) en de hogere frequentie van de RegioSprinters in deze drie provincies.

23: Noem eens drie concrete voorbeelden van verbindingen waar straks geen overstap meer nodig is?

Valleilijn naar Arnhem. Groningen Europapark naar Leeuwarden. Arnhem naar Nijmegen Heyendaal.

24: Leidt het opsplitsen van het spoor in verschillende netten niet tot een lastiger bestuurbaarheid?

Dankzij regionale netten wordt de bestuurbaarheid juist eenvoudiger. Doordat treinen binnen één regio opereren, breiden verstoringen zich niet als een olievlek uit over het hele land.

25: Hoe gaan jullie om met verschillende functies (Intercity en RegioSprinter) op één traject?

ProRail beoordeelt de voorgelegde dienstregelingen op een haalbare en veilige uitvoering. Als ProRail de dienstregeling goedkeurt, zijn er onder normale omstandigheden geen conflicten te verwachten en kunnen Intercity en RegioSprinter samen op één lijn rijden. In bijzondere omstandigheden hakt proRail de knoop door.

26: Hoe moet het als er straks meer vervoerders op één traject rijden?

ProRail kan dat prima regisseren. Nu gebruiken ook al meer vervoerders dezelfde trajecten. Ook bij de 20 goederenvervoerders op het spoor functioneert dat prima. Regionale vervoerders opereren zeker niet onveiliger dan de NS, blijkt uit registraties van de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

27: Biedt Het Nieuwe Spoorplan ook oplossingen voor internationale verbindingen?

De ICE en Fyra blijven de zware stromen naar Duitsland en België voor hun rekening nemen. Voor korte internationale verbindingen tussen twee steden aan beide zijden van de grens is een EuregioSprinter een prima oplossing. Soms bestaan zulke verbindingen al: Groningen – Leer, Enschede – Gronau, Venlo - Mönchen Gladbach, Heerlen – Aken en Roosendaal – Antwerpen. Vooral voor Zuid-Limburg kan het laten doorrijden van RegioSprinters naar Aken en Luik tot een betere oplossing leiden.

28: Hoeveel potentie heeft een betere afstemming met het busvervoer (het visgraatmodel)?

Bij een korting op de Brede Doeluitkering biedt het schrappen van buslijnen die parallel rijden aan RegioSprinters de mogelijkheid om fors te besparen mét behoud van reismogelijkheden én het in stand houden van het overige busnet. Bij alle regionale stoptreinen waar het visgraatmodel is ingevoerd, is het aantal reizigers fors gegroeid. In de Achterhoek en Limburg is de groei van het regionaal spoor voor ongeveer 30 procent toe te rekenen aan het visgraatmodel. Ook bussen die aantakken op de trein laten een reizigersgroei zien bij de introductie van het visgraatmodel, omdat de reistijd van bus plus trein per definitie korter is dan de reistijd van de oorspronkelijke buslijn.

Gunning

29: Gaan de regionale vervoerders uit van de doelen in het Regeerakkoord (treinen eerder toegankelijker, beter grensoverschrijdend vervoer, 160 miljoen euro per jaar goedkoper) en beleid waarover is besloten (zoals het Programma Hoogfrequent Spoor)?

Uiteraard respecteren de regionale vervoerders de doelen van het Regeerakkoord. Sterker nog Het Nieuwe Spoorplan geeft invulling aan het regeerakkoord:

- Toegankelijkheid: alle RegioSprinters hebben een gelijkvloerse instap met een uitschuiftrede.
- Grensoverschrijdend vervoer: de regionale vervoerders stellen oplossingen op maat voor naast de drie grote internationale grensovergangen Hengelo – Bad Bentheim, Arnhem – Emmerich en Breda – Antwerpen. Bij een regionale oplossing is ook minder materieel nodig dat in twee of meer landen kan rijden. Zo hebben de regionale vervoerders plannen uitgewerkt om de verbindingen Maastricht – Luik en Maastricht – Aken uit te voeren als EuregioSprinter binnen Net Limburg. Arnhem – Emmerich past in het Net Gelderland. De Belgische NMBS wil stoppen met Maastricht – Brussel omdat de trein te groot en daardoor te duur is in verhouding tot het aantal reizigers. Hieruit blijkt dat een Intercity één station over de grens laten rijden een dure oplossing is. Een EuregioSprinter is efficiënter.



- PHS: Het Programma Hoogfrequent Spoor in de brede Randstad komt niet in conflict met Het Nieuwe Spoorplan. De regionale vervoerders stellen voor Amersfoort, Arnhem, Eindhoven, Breda en Dordrecht als grens aan te houden gelet op kosten in verhouding tot de opbrengsten.

30: Gaan de regionale vervoerders uit van de huidige eisen in de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet, zoals de trefkans van de conducteur als prestatie-indicator?

Voor Intercity's wel. Voor RegioSprinters stellen de regionale vervoerders serviceteams voor in plaats van een vaste conducteur. Een conducteur heeft in een korte trein te weinig werk en is dus minder efficiënt. Een serviceteam van twee medewerkers kan gericht controleren en door de flexibele opzet ook meteen optreden bij calamiteiten. Daardoor is de effectiviteit per medewerker groter. Ook op andere fronten leggen de regionale vervoerders de lat voor RegioSprinters hoger dan de huidige vervoerconcessie: extra stations, hogere frequenties, hogere punctualiteit en hogere rapportcijfers.

31: Hoe zit het met de overname van (direct) personeel en materieel?

Dat is geregeld in de Wet Personenvervoer 2000. Het Rijk kan ook aanvullende procedures en voorwaarden opstellen.

32: Hoe kan dit plan van start gaan; eerst de lopende concessies uitzitten en dan aanbesteden?

De vervoerconcessie loopt tot december 2014. Formeel is er pas per december 2014 ruimte om Het Nieuwe Spoorplan in te voeren. Maar de regionale vervoerders kunnen zich voorstellen dat er als proef al eerder onderhands enkele regionale netten worden gegund aan regionale vervoerders. Bepaalde regio's en reizigers profiteren dan al eerder van de voordelen.

33: Als we eerst een proef willen, welke gebieden zijn dan het meest geschikt?

Kies de gebieden die aansluiten op de huidige lijnen van regionale vervoerders. Het uitbreiden van bestaande activiteiten maakt het makkelijk om snel te beginnen. Reizigers in deze gebieden zijn ook al vertrouwd met een regionale vervoerder.

34: Zijn de partijen (zowel ov-autoriteiten als vervoerbedrijven) klaar voor de gunning van zowel Intercity's als regionale netten?

In eerste instantie lijkt het verstandig om het Rijk de toedeling te laten uitvoeren, want daar zit nu de expertise over het hoofdrailnet. Vanaf 2015 kan het Rijk het beheer over de regionale netten overhevelen naar de ov-autoriteiten, omdat zij in principe over het regionale openbaar vervoer gaan.

35: Ontstaat er door Het Nieuwe Spoorplan concurrentie 'op het spoor'?

In Nederland geldt er concurrentie 'om het spoor'. De vraag is nu of er concurrentie 'op het spoor' ontstaat als twee vervoerders op één baanvak rijden: de ene met de Intercity en de andere met de RegioSprinter. Concurrentie 'op het spoor' bestaat alleen als twee of meer vervoerders op hetzelfde traject gelijkwaardige diensten aanbieden met vrije tarieven. Bij 'om het spoor' geschiedt het vervoer op basis van een concessie, al dan niet na een aanbesteding. De Intercity en RegioSprinter concurreren niet met elkaar, maar bedienen twee verschillende markten (lange afstand en korte afstand) en vullen elkaar dus juist aan. Als je de vertrektijden goed plant, kunnen ze samen bijvoorbeeld een dubbele frequentie bieden, wat de trein in het algemeen aantrekkelijker maakt. De regionale vervoerders gaan ook uit van één tariefsysteem voor het spoor. Ze stellen dan wel als voorwaarde dat een onafhankelijk instituut de opbrengsten verdeelt. Nu verdeelt de NS dat geld. Vanuit mededinging is dat ongewenst.

36: Hoe borgen jullie de samenwerking tussen alle vervoerders?

In Het Nieuwe Spoorplan staat de reiziger centraal en daarvoor is goede afstemming tussen vervoerders nodig. Vervoerders zijn verantwoordelijk voor de opbrengst uit de kaartverkoop, waardoor zij belang hebben bij een optimaal netwerk. De overheid kan bovendien eisen stellen aan deze samenwerking en de te behalen resultaten.

37: Ook de informatie en afhandeling van klachten wordt complexer met meer vervoerders. Wie is verantwoordelijk voor wat? Hoe weten reizigers bij wie ze een klacht kunnen indienen of een vraag kunnen stellen?

Informatie over alle vormen van openbaar vervoer gaat al jaren goed via 9292. De ervaring is dat regionale klanten hun vervoerder kennen en dus weten waar ze terecht kunnen met vragen of klachten. Websites en telefoonnummers communiceren de regionale vervoerders op alle informatiedragers en in al hun treinen.

Mensen & treinen

38: Hoe denken de regionale vervoerders om te gaan met personeel en materieel?

Net als bij andere aanbestedingen nemen de regionale vervoerders graag ervaren direct personeel over met daarbij een redelijk aantal toewijsbare indirecte personeelsleden. Deze verhouding moet niet teveel afwijken van de verhouding direct-indirect bij de regionale vervoerders. Intercity-treinen nemen de regionale vervoerders tegen marktconforme leasevoorwaarden over van de NS. NS-dochter NedTrain kan een preferred bidder zijn voor het onderhoud. Voor de RegioSprinters gaat de voorkeur uit naar nieuwe treinen volgens de RegioSprinterformule, dus met een gelijkvloerse instap en een toilet. De oude dubbeldekkers en stoptreinen van de NS voldoen niet aan die voorwaarden. Voor een efficiëntere exploitatie denken de regionale vervoerders ook aan kortere treinstellen (van twee of drie rijtuigen).



39: Regionale vervoerders zetten minder controlepersoneel in, is dat minder veilig?

De regionale vervoerders hebben een andere werkwijze. De regionale vervoerders gebruiken service verlenend personeel: stewards. Die zijn niet gebonden aan een vaste trein en daardoor flexibel en effectiever in te zetten. Stewards zijn mobiel en dus snel ter plaatse en worden gericht ingezet. Daarnaast zijn de treinen van de regionale vervoerder sociaal veilig vanwege de transparante (veel glas) indeling en toezicht met camera's.

40: Gaan regionale vervoerders de reservevloot van de NS gebruiken, want zij hebben zelf toch onvoldoende materieel?

Dat is niet nodig. De grootte van de regionale netten in Het Nieuwe Spoorplan brengt met zich mee dat de regionale vervoerders meer reserve-treinen aanschaffen. Daarnaast kunnen de regionale vervoerders onderling een reservepool opzetten.

41: Hoe lang duurt het om materieel te bestellen?

Bestellen tot rijklaar maken vergt twee jaar.

Duurzaamheid

42: Is Het Nieuwe Spoorplan duurzaam?

Het plan is duurzaam door het gebruik van lichtere en zuinigere treinen. Hierdoor ligt het verbruik van elektriciteit en diesel lager. Alle RegioSprinters gaan rijden op groene stroom of schone (bio)diesel.

43: Gaat het energieverbruik op het hele spoorweginet niet stijgen?

Een hoogfrequent maar efficiënt spoorweginet leidt juist tot een duurzamer verbruik van energie. Intercity's van de NS zijn op uitlopers van het net vaak extra lang omdat ze zijn afgestemd op het drukste stuk in de Randstad. De regionale vervoerders stemmen de inzet van hun materieel beter af op de vraag. Hun relatief nieuwe treinen zijn al veel duurzamer: die kennen een lager energieverbruik. Verder is het de bedoeling dat alle RegioSprinters op groene stroom of schone (bio)diesel gaan rijden. Ook kunnen de elektrische RegioSprinters remenergie terugleveren aan het elektriciteitsnet.

ProRail, DB & NS

44: ProRail is de oorzaak van veel problemen, daar hebben andere vervoerders toch ook mee te maken, kijk naar Syntus in de Achterhoek.

ProRail is niet de oorzaak van alle problemen. Die kan alleen worden aangesproken op problemen met de infrastructuur. Uitval van een trein of een tekort aan materieel is een zaak van de vervoerder.

45: Nederland heeft in vergelijking met andere landen veel wissels. Als er meer vervoerders op hetzelfde spoor gaan rijden, welke trein krijgt dan voorrang?

De prioriteit op het spoor is geregeld in de Spoorwetten. Toedeling van capaciteit verloopt via ProRail.

46: Er liggen veel wissels, hierdoor blijft het spoor kwetsbaar. Dat los je met dit plan toch niet op?

Het Nieuwe Spoorplan zorgt voor een lager gebruik en dus minder belasting van wissels. Verder breiden verstoringen van Intercity's zich niet als een olievlek over de regio's en blijven verstoringen op een regionaal net beperkt tot dat regionale net.

47: De afgelopen jaren waren er veel ict-problemen op het spoor. Wordt de wirwar aan systemen niet groter met meer vervoerders?

Het aantal ict-systemen neemt niet toe als er meer vervoerders gaan rijden.

48: De afgelopen winters is het goed misgegaan op het (hoofd)spoor. Volgens sommige experts ligt dat ook aan de complexe dienstregeling. Hoe maakt Het Nieuwe Spoorplan het spoor winterproof?

Juist door de eenvoudiger en regionaal gebonden dienstregeling breiden verstoringen zich niet meer als een olievlek uit over het land. Daarnaast zijn de (vaak Zwitserse) treinen van de regionale vervoerders wél bestand tegen barre winterse omstandigheden.

49: In Het Nieuwe Spoorplan hebben de Intercity's en RegioSprinters uiteindelijk verschillende opdrachtgevers, terwijl ze grotendeels op dezelfde infrastructuur rijden. Hoe zien de regionale vervoerders dat?

Het belang van de reizigers staat voorop. Vanuit dat belang zullen opdrachtgevers en vervoerders altijd kiezen voor goede aansluitingen aan de ene kant en betere regionale treinen aan de andere kant. Die twee zaken liggen in elkaars verlengde en leiden niet tot problemen. ProRail borgt de goede samenloop: van het goedkeuren van de dienstregeling tot het toewijzen van de treinpaden. Sinds 2006 vrijwel alle regionale lijnen door een regionale vervoerder worden gereden, is een uitstekende samenwerking ontstaan met ProRail. Zo hielden de vervoerders en ProRail de afgelopen twee winters de treinen op de regionale lijnen rijdend.

50: Hoe staat Deutsche Bahn in dit plan en hoe gaat dat bedrijf om met de aanval op de NS?

Met Duitse zakelijkheid. Omgekeerd doet de NS met dochter Abellio een aanval op Deutsche Bahn in Duitsland. Zij schrijven in op concessies die nu nog door Deutsche Bahn worden verricht. Dat is Marktwerking.



51: Zijn er veranderingen te verwachten bij de opdeling van het spoorwegennet voor de gebruiksmogelijkheden van de OV-chipkaart?

De gebruiksmogelijkheden en producten kunnen hetzelfde blijven. Nu al onderzoeken de NS, regionale vervoerders en stadsvervoerders in overleg met de ov-autoriteiten de mogelijkheden van nationale producten.

52: Welk tariefsysteem hanteren de regionale vervoerders?

De regionale vervoerders gaan ervan uit dat reizigers hun treinreis afrekenen met de OV-chipkaart.

53: Is geautomatiseerde reisinformatie beheersbaar met zoveel netten?

ProRail is de onafhankelijke netbeheerder. Die geeft de reizigers namens alle vervoerders de gewenste en benodigde reisinformatie.

54: Hoe ziet het ideale spoor er over 20 jaar volgens FMN uit?

Een uitgebreid spoornet met 50 procent meer reizigers die gemiddeld minimaal een 8 geven als rapportcijfer. Verschillende vervoerders die elkaar scherp houden en hun service steeds verder verbeteren. En tevreden overheden.



FEDERATIE MOBILITEITSBEDRIJVEN NEDERLAND

I www.mobiliteitnederland.nl E info@mobiliteitnederland.nl T (088) 277 63 63