

Dynamische regio's en spoorvervoer

discussiepaper

Gerd Korpershoek
Nederlandse Spoorwegen
gerd.korpershoek@ns.nl

Bas Bakker
Nederlandse Spoorwegen
bas.bakker@ns.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
25 en 26 november 2010, Roermond**

Samenvatting

Dynamische regio's en spoorvervoer

-discussiepaper-

De schaal van samenhangende ruimtelijke en mobiliteitsontwikkelingen in de afgelopen decennia is gegroeid van de stad via het stadsgewest naar de stads(regio). Om deze ontwikkelingen in goede banen te geleiden is sturing op regionale schaal ontstaan.

Regionale overheden vragen NS op het Hoofdrailnet (HRN) steeds vaker om diverse diensten (extra Sprinter, een nieuw station). Die worden daarmee tevens onderdeel van de regionale dienstverlening.

In het overleg over dit soort zaken ontmoet NS regelmatig vragen, die zij als een dilemma ervaart. Als centrale vraag ervaart NS het verschillende belang van het Hoofdrailnet en van de regionale netten. Dit is terug te voeren op verschillen tussen NS en de regionale vervoerders. De belangrijkste is, dat NS een Vervoerconcessie heeft van de Rijksoverheid, waarmee zij als een private vervoerder kostendekkend dient te rijden. De regionale vervoerder rijdt in opdracht van de regionale overheid en wordt daarvoor door die overheid betaald.

Een denkrichting van NS om deze dilemma's te doorbreken is als volgt.

NS wil op basis van wederzijdse aantrekkelijkheid met de regionale overheden komen tot een maatwerkoplossing van HRN-vervoer en regionaal OV in de betreffende regio.

Voor de discussie op het colloquium:

Hoe kan NS het op dit werkterrein inhoudelijk, qua proces, qua communicatie, qua attitude beter doen ?

Dynamische regio's en spoorvervoer

1. Dynamiek in ruimtelijke ontwikkelingen en verkeer/vervoer

De Nederlandse bevolking groeit nog zeker tot 2030. Het aantal huishoudens blijft toenemen, en de huishoudens worden kleiner. We zijn steeds hoger opgeleid, worden steeds ouder, onze cultuur wordt meer divers en onze leefpatronen ook. We combineren werken, zorgen en leren in een vloeiende beweging, niet beperkt door een traditionele verdeling van tijd en plaats. Het nieuwe werken vervangt de oude patronen van wonen, werken en reizen. Hoe en wanneer je reist wordt weer een vrije, bewuste keuze. Mobiliteit neemt niet af, maar verandert van vorm.

We trekken naar de stad en de Randstad wordt breder. Afzonderlijke steden groeien vast aan hun voorsteden en vormen agglomeraties. Nederland wordt een dunbevolkte stad, in plaats van een dichtbevolkt land. Een dynamische metropool met sterke verbindingen met de rest van het "land Europa".

De schaalgrootte en het verzorgingsgebied van de stad nemen met deze ontwikkelingen steeds verder toe. Parallel hieraan groeien ook de verkeers- en vervoersstromen. Om deze in goede banen te geleiden is naast sturing op nationaal en lokaal niveau ook sturing op regionale schaal nodig. Voor het openbaar vervoer bestaan regionale vervoersautoriteiten, met verantwoordelijkheid voor het regionale busvervoer en het gedecentraliseerde spoorvervoer in de regio.

2. Bereikbaarheidsproblematiek

Vanwege bovengenoemde demografische, ruimtelijke en mobiliteitsontwikkelingen worden steden steeds moeilijker bereikbaar. De parkeerproblematiek groeit in lijn met het autobezit.

Op de autosnelwegen is er veel congestie, in hoge mate bij de passage van steden. Stedelijk/agglomeratief verkeer mengt zich hier met lange afstands autoverkeer. Door pogingen automobilisten tot het gebruik van OV te verleiden maar ook door uitbreiding van wegcapaciteit zullen de files op de autosnelwegen minder worden. Nu al, maar straks nog meer, ontstaat de congestie voor de poorten van de steden. Deze kunnen het bestemmingsverkeer niet in korte tijd opnemen. De trein maakt de kern van de steden juist wel goed bereikbaar.

NS heeft de ambitie om als multimodale dienstverlener bij te dragen aan het verbeteren van bereikbaarheid. Dat betekent dat NS bij het reizen denkt van deur tot deur (vervoerketen) en de reiziger daarbij steeds meer en betere faciliteiten biedt. Vanwege de mobiliteitsproblematiek en milieudoelen ziet NS de rail graag als drager van ruimtelijke ontwikkelingen. Het station maakt dan deel uit van een railsysteem, dat planmatig en integraal met ruimtelijke ontwikkelingen is afgestemd. Dit biedt uitzicht op vervoersgroei voor NS. NS kan de overheid diensten aanbieden die duurzaam bijdragen aan mobiliteitsoplossingen.

3. Vervoeranalyse NS

Het Nederlandse Spoorwegnet is het dichtstbesteden spoornet van Europa. Het gaat daarbij om diverse vervoermarkten, zoals:

Reizigersvervoer
Lokaal
Regionaal
Nationaal
internationaal

Goederenvervoer.

Het reizigersvervoer wordt afgewikkeld met 2 nationale treinformules nl. Sprinter en IC. Dit is een pragmatische verdeling met name om de schaarse capaciteit van de infrastructuur zo efficiënt mogelijk te benutten. Hoe meer de snelheid van treinen verschilt, hoe lager de beschikbare capaciteit namelijk is. Worden de formules naast de vervoermarkten gelegd dan is te constateren dat:

1. Internationale treinen ook nationale markten bedienen.
2. IC nationaal ook regionaal wordt gebruikt (voorbeelden Arnhem – Nijmegen, Hilversum - Amsterdam, Enschede – Hengelo – Almelo, Rotterdam – Dordrecht).
3. De Sprinter tussen regio's (voorbeeld Zwolle - Utrecht) een andere markt bedient dan de Sprinter binnen een regio (Utrecht - Soest).

Markten en formules vallen nooit precies samen. Anders gezegd: de trein is een collectief openbaar vervoermiddel voor grote vervoersstromen. In een trein bevinden zich reizigers met verschillende vervoermotieven en verplaatsingsafstanden. Het oplossen van een bepaalde mobiliteitsproblematiek vraagt daarom eerst om een gedegen vervoersanalyse. Die is ook nuttig om onjuiste beelden te voorkomen of te weerleggen.

4. NS-dilemma's bij extra vraag naar nieuwe stations en hogere Sprinterfrequenties

Regelmatig krijgt NS van regionale overheden de vraag een nieuw station te openen of een frequentieverhoging van een Sprinter door te voeren. Deze vragen worden ad hoc gesteld of in verband met de ontwikkeling van regionale netten. Voorbeelden daarvan zijn:

- Arnhem/Nijmegen
- Randstadspoor
- Stedenbaan
- Regionet Amsterdam
- Twentenet

Voor een behandeling van deze wensen is een goede vervoersanalyse onontbeerlijk. Daarnaast is er een aantal onderwerpen, dat bij het overleg tussen regio en NS over de realisering van deze wensen regelmatig aan de orde komt en die NS als dilemma's ervaart. Zij zijn als volgt samen te vatten.

a. Het Hoofdrailnet en decentrale netten kennen een verschillende regelgeving en marktwerking.

NS heeft een Vervoerconcessie van het Min van V&W en het Min van Financiën voor het rijden van het Hoofdrailnet. NS dient dat te doen voor eigen rekening en risico, met andere woorden: NS werkt onder de tucht van de vervoermarkt. NS dient te zorgen voor continuïteit van de eigen onderneming en dus voor een kostendekkend treinsysteem. In die zin is NS een 'private' dienstverlener.

Regionale vervoerders hebben een concessie van de regionale overheid. Er is hier sprake van een subsidiemarkt. De marktbeoordeling ligt hier bij een publieke dienst, namelijk de regionale overheid, In veel gevallen schrijft deze overheid voor welk vervoeraanbod de vervoerder moet bieden. Die overheid zou NS ook op deze wijze willen kunnen benaderen. Met andere woorden: diensten kunnen opdragen, nieuwe stations vragen te openen.

NS ervaart een dilemma als het gevraagde zich onvoldoende verdraagt met de Vervoerconcessie.

b. NS werkt vanuit de markt, de regio ook vanuit politiek/maatschappelijk wensen

NS werkt vanuit de markt. NS ondervindt daarbij de tucht vanuit de automobilitétsmarkt en de regels vanuit de Vervoerconcessie. Dat leidt in principe tot een optimale afstemming tussen vervoersaanbod, vervoersvraag en vervoerstarieven. Het minimum vervoeraanbod ligt vast in de Vervoerconcessie. Ook stelt de overheid regels aan de vervoertarieven

De klant betaalt gemiddeld genomen de werkelijke prijs van zijn reis.

NS breidt zijn vervoeraanbod uit als treinen te vol dreigen te worden, maar loopt ook vooruit op te verwachten ontwikkelingen als een gunstig resultaat wordt voorzien.

Regionale vervoersautoriteiten schrijven voor wat de vervoerder dient te bieden. Hier is de verhouding tot de vervoermarkt minder prominent aanwezig. Het risico van een niet optimaal vervoersaanbod is wellicht geen issue, wanneer deze overheden de gevraagde vervoersdiensten vanuit politieke/ maatschappelijke behoeften specificeren. De klant betaalt niet altijd de gehele prijs van de reis (zeker niet op de kortere reisafstanden).

Voor NS ontstaat bij een verzoek van de regionale overheid een dilemma als het gevraagde niet kostendekkend is.

c. Op het hoofdrailnet rijden reizigers- en goederentreinen

Goederentreinen beperken de spoorwegcapaciteit voor reizigerstreinen (zie o.a. Programma Hoogfrequent Spoor). ProRail is verantwoordelijk voor de capaciteitsverdeling. Niet benutte goederenpaden leiden tot onvrede zowel bij NS als regionale vervoerders. Wanneer er onvoldoende ruimte is voor goederentreinen, Sprinters en IC's zullen de regionale overheden voor handhaving van de Sprinters kiezen. **NS heeft hier moeite mee, omdat daarbij voorbij lijkt te worden gegaan aan het landelijke belang van het HRN.**

d. landelijk tegenover regionaal

NS optimaliseert zijn vervoersaanbod op landelijk schaal. NS neemt daarin volgens de gangbare regels voor het vervoersaanbod de Sprinters mee, die in de regio's op het Hoofdrailnet rijden.

De regionale vervoersautoriteit specificeert zijn vervoersaanbod op regionale schaal, ook op het hoofdrailnet. Het is denkbaar dat hierdoor strijdigheden of onmogelijkheden ontstaan. Sommige regionale vervoersautoriteiten willen af van het landelijke systeemdenken van NS en uitgaan van sterke regionale netten.

Om tot een oplossing te komen is het nodig dat NS het belang van het regionale net onderkent en de regionale overheid het belang van het Hoofdrailnet **De oplossing ligt minstens in meer wederzijds begrip.**

5. Naar een opstelling van NS

NS wil graag bovengenoemde dilemma's uit de wereld helpen en de verschillende belangen van de regionale netten en het HRN tot een gezamenlijk belang maken.

NS staat open voor wensen vanuit de regio. NS behandelt die welwillend en serieus. Regionale overheden zijn een aantrekkelijke partner voor NS omdat ze een verbindend en integrerend karakter hebben. Regionale overheden integreren ruimtelijke ordening, economie en verkeer en vervoer, hebben invloed op de keten en kennen de belangen van meerdere stakeholders zoals reizigers, gemeenten en lokale bedrijven.

Bij voorkeur werkt NS van het begin af aan proactief samen met de regio. Daarmee wordt "een U vraagt wij draaien sfeer" voorkomen en kan er worden gewerkt vanuit een gezamenlijk vertrekpunt.

Als een van de mogelijke wegen daarnaar toe ziet NS:

NS wil op basis van wederzijdse aantrekkelijkheid met de regionale overheden komen tot een maatwerkoplossing van HRN-vervoer en regionaal OV in de betreffende regio.

Eerst is dan aan de orde of de regio hiervan het belang kan en wil inzien.

Is dat het geval dan zou de aantrekkelijke inbreng van beide kanten er als volgt uit kunnen zien.

- Regio brengt wensen en regionale verantwoordelijkheid in.
- NS kan kennis, kunde inbrengen (nationale dienstregeling, aansluiting nationaal regionaal, keten)
- Regio is bereid de gezamenlijk gemaakte visie zonedig te ondersteunen met een materiële of financiële eventueel meerjarige bijdrage voor het geval NS in opdracht van de regio diensten gaat uitvoeren die niet kostendekkend zijn.

Momenteel werkt NS deze opstelling verder uit.

Voor de discussie op het colloquium:

Hoe kan NS het inhoudelijk, qua proces, qua communicatie, qua attitude beter doen ?

Zijn er slimme suggesties ?