

Toekomst van de stoptrein op het hoofdrailnet

Erwin Sjonger
4infra advies- en ingenieursbureau
erwin.sjonger@4infra.nl

Vincent Weeda
Technische Universiteit Delft
v.a.weeda@tudelft.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
20 en 21 november 2008, Santpoort**

Samenvatting

Toekomst van de stoptrein op het hoofdrailnet

De vervoersconcessie voor het Hoofdrailnet is tot 2015 gegund aan NS. Er zijn ontwikkelingen gaande die leiden tot de vraag of het stoptreinverkeer verbeterd kan worden om wensen en mogelijkheden van NS en regionale overheden dichter bij elkaar te brengen. Regionale overheden wensen meer stations, terwijl extra haltingen kostenverhogend werken. Ze wensen meer stoptreinen terwijl NS deze diensten om bedrijfseconomische logica niet wenst te intensiveren. Overheden willen extra diensten tegen marktconforme prijzen, maar op het hoofdrailnet heeft NS het alleenrecht. Tenslotte willen ze bediening door minimaal twee stoptreinen per uur en intercity's handhaven, om geen reistijdverslechtering te bewerkstelligen. Hiertoe is op de uitlopers van het hoofdrailnet intensivering van het treinverkeer nodig, wat volgens NS niet rendabel is.

Kenmerkend in de exploitatie van stoptreinen zijn de relatief hoge kosten en lage opbrengsten. De exploitatiekosten bestaan uit voertuigkosten, kilometerkosten, uurkosten en gebruikersvergoeding. Over de eerste drie wordt een toeslagpercentage voor algemeen beheer en winst gerekend. Bij tweemansbediening zijn kilometerkosten en uurkosten met beide 30% de grootste kostenposten. Bij een alternatieve exploitatie met eenmansbediening, steekproefsgewijze kaartcontrole en lightrains is een besparing tot 37% op de exploitatiekosten mogelijk. De grootste besparing is mogelijk in de uurkosten en de voertuigkosten.

Kansen

NS-concepten zoals twee treinen per uur, de Regiopoort en Regions kunnen over heel Nederland worden uitgerold om het stoptreinverkeer aantrekkelijker en kostenefficiënter te maken. Stoptreinverkeer moet op de juiste manier benaderd worden. Voor reizigers is de stoptrein het A-merk bij regionaal openbaar vervoer. Het moet een passende, regionale benadering krijgen. Daarbij kan geleerd worden van de contractsector, waar door openbare aanbestedingen betere dienstverlening tegen minder kosten gerealiseerd is en multimodale concessies met visgraatmodel en tariefintegratie zijn geïntroduceerd.

NS kan een meer actieve faciliterende houding richting regionale autoriteiten aannemen. Sommige regionale overheden hebben een eigen budget voor reizigersvervoer per spoor, maar er wordt niet altijd ingegaan op hun vraag. NS zegt het stoptreinverkeer te subsidiëren vanuit het intercityverkeer. Als openbaar is hoe groot deze subsidie is, zouden regionale overheden meer begrip hebben voor de kosten voor diensten die zij alleen bij NS kunnen inkopen. Tegen eenmansbediening worden verschillende bezwaren aangedragen die door de huidige stand van de techniek zijn achterhaald.

Door zowel de opbrengsten- als kostenzijde te beschouwen, is het mogelijk een win-winsituatie te creëren voor NS én regionale overheden.

1. Inleiding

Deze paper is een vervolg op de scriptie “Verbetering regionaal stoptreinverkeer op het hoofdrailnet” [Sjonger, 2008] die begin 2008 is geschreven door Erwin Sjonger in het kader van de Master of Business in Rail van Delft TopTech (onderdeel van de TU Delft) onder begeleiding van Vincent Weeda van de Technische Universiteit Delft. De probleemstelling van het onderzoek luidt: “Hoe kan de dienstverlening van het regionale stoptreinverkeer op het hoofdrailnet worden verbeterd zonder dat dit ten koste gaat van de kwaliteit en kostendekking van het intercityverkeer dat wordt uitgevoerd door NS”. Een belangrijke conclusie is dat dit mogelijk is met flankerend beleid om de opbrengsten te verhogen en organisatorische veranderingen om de kosten te verlagen. Deze paper bekijkt organisatorische en kostenaspecten van de stoptrein op het hoofdrailnet om wensen en mogelijkheden van NS en regionale overheden dichter bij elkaar te krijgen.

2. Ontwikkelingen op het spoor

2.1 Vraag en aanbod

Er zijn in het afgelopen decennium ontwikkelingen gaande, die van invloed zijn op vraag en aanbod naar dienstverlening op het hoofdrailnet.

In 2006 is de *dienstregeling 2007* gepresenteerd. Deze vormt de basis voor de komende jaren. Doel van de nieuwe dienstregeling is het aanbieden van meer keuzevrijheid en opstapmogelijkheden. Het wordt gemakkelijker om de vertrektijden te onthouden, namelijk om het kwartier een trein [NS, 2007]. Op de uitlopers van het Hoofdrailnet richting Venlo, Vlissingen en Leeuwarden was NS voornemens alleen twee keer per uur stoptreinen aan te bieden. Zonder intercity zouden ze tot op circa een kwartier extra reistijd van de rest van Nederland komen te liggen. De dienstregeling 2007 leidde hiermee tot onvrede en onbegrip. Uiteindelijk is er voor Vlissingen en Leeuwarden voor gekozen de dienstregeling die sinds Spoorslag '70 wordt uitgevoerd te continueren: één stoptrein per uur en één intercity per uur.

Er worden nieuwbouwlocaties en bedrijvenparken langs het spoor gerealiseerd, waar regionale overheden *nieuwe voorstadstations* willen openen. Maar NS wil er vanwege valide redenen liever niet stoppen: het niet past in de dienstregeling, er zijn te weinig in- en uitstappers en het doet afbreuk aan de reistijd van reizigers die daar niet hoeven te zijn. Voorbeelden zijn Amersfoort Vathorst en Utrecht Terwijde.

Regionale overheden hebben de wens *hoogwaardige openbaarvervoer netwerken* te realiseren, zoals Randstadspoor en RegioRail Arnhem Nijmegen. Hierbij schort het volgens regionale overheden aan de medewerking van NS.

Aanbestedingen door regionale overheden in de contractsector zijn de afgelopen jaren succesvol verlopen, afgezien van opstartproblemen en kinderziektes. De bedieningsfrequenties zijn hoger, er wordt met modern materieel gereden en er is een flinke reizigersgroei. Deze is in het algemeen fors hoger dan op het hoofdrailnet¹. Daarnaast is het mogelijk geworden multimodale concessies in te richten, zodat bus en trein optimaal en efficiënt kunnen worden ingezet.

¹ Hoofdrailnet: groei in 2007 van 3% [NS, 2008];

Contractsector: groei in 2007 variërend van 6 tot 27% [Kennisplatform Verkeer en Vervoer, 2008-2]

2.2 Organisatie

De problemen op het spoor in de periode tot 2001 waren de aanleiding voor de Herbezinning spoor 2001, die er naar streefde een stabiele en conflictarme omgeving te creëren waarin de spoororganisaties met elkaar het werk doen. De vervoersconcessie voor personenvervoer op het hoofdrailnet werd tot 2015 onderhands gegund aan NS. De concessie geeft het alleenrecht stoptreinen en intercity's te exploiteren op het hoofdrailnet tegen een rijksbijdrage van nul euro. Naar eigen zeggen subsidieert NS het onrendabele stoptreinverkeer vanuit het rendabele intercityverkeer.

Naast NS als grote vervoerder en het ministerie van Verkeer en Waterstaat als transportautoriteit is infrabeheerder ProRail een belangrijke actor. Spoorvervoerders die gebruik maken van de railinfrastructuur en daaraan gerelateerde voorzieningen sluiten jaarlijks een toelatingsovereenkomst met ProRail Capaciteitsmanagement en betalen een gebruiksvergoeding aan ProRail. Deze is opgebouwd uit verschillende componenten. De hoogte van de heffingen wordt in jaarlijkse netverklaringen vastgesteld.

2.3 Tijd voor verandering?

De maatschappelijke ontwikkelingen zoals geschetst in paragraaf 2.1 leiden tot de vraag of het stoptreinverkeer op het hoofdrailnet niet verbeterd kan worden om de wensen en mogelijkheden van regionale overheden en NS dichterbij elkaar te krijgen. De belangen van beide partijen lijken niet met elkaar overeen te komen:

- Regionale overheden wensen meer stations, terwijl extra haltingen kostenverhogend zijn voor de vervoerder.
- Regionale overheden wensen meer stoptreinen (minimaal twee per uur) als basis voor hun regionale Hoogwaardige Openbaar Vervoer netwerk, om een redelijk alternatief voor de auto te bieden. Daarnaast willen zij de intercity's handhaven, om geen reistijdverslechtering op de lange afstand te bewerkstelligen. Om dit tot stand te brengen is op de uitlopers van het hoofdrailnet intensivering van het treinverkeer nodig. NS geeft aan dat intensivering niet rendabel is.
- Regionale overheden willen extra diensten tegen marktconforme prijzen kunnen inkopen, maar op het hoofdrailnet heeft NS het alleenrecht diensten te leveren.

3. Kostenopbouw stoptrein

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op typische eigenschappen van het stoptreinverkeer, de kostenopbouw en het besparingspotentieel.

3.1 Intrinsieke eigenschappen van de stoptrein

Het grootste deel van stoptreinreizigers bestaat uit forenzen [Bruijn en Kieft, 2002]. Stoptreinverkeer wordt gekenmerkt door grote fluctuaties in vervoersvraag over de dag. Werkdagen kennen twee grote pieken: de ochtend- en de avondspits. De materieelcapaciteit wordt afgestemd op de grootste piek, meestal het tijdstip van 8:00 uur in de ochtend. Dit betekent dat de rest van de dag de capaciteit voor een deel onbenut blijft. Maar ook in de spits blijven voor bepaalde delen van het traject stoelen onbezet, door variërende bezetting binnen het traject en doordat er soms sprake is van een drukkere

spitsrichting. Daarnaast wordt stoptreinverkeer gekenmerkt door veel halteringen en mede daardoor een relatief lage gemiddelde snelheid.

Aspect	Stoptrein	Intercity
Motief grootste aandeel reizigers:	Forenzen	Niet-forenzen
Fluctuatie vraag over de dag	Groot	Klein
Fluctuatie bezetting over het traject	Groot	Klein
Fluctuatie aantal in/uitstappers per haltering	Groot	Klein
Aantal halteringen	Veel	Weinig
Gemiddelde snelheid	Laag	Hoog

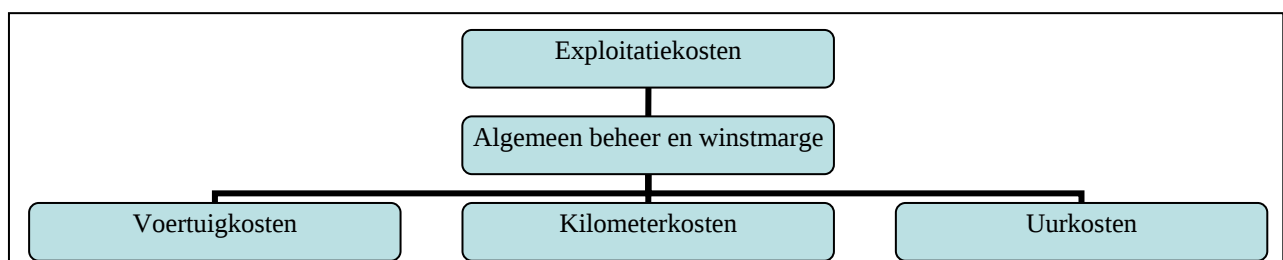
Tabel 1: vergelijking stoptrein ten opzichte van intercity

Bij intercityverkeer zijn de fluctuaties in de vraag kleiner. Met meer “overige reizigers” dan forenzen [Bruijn en Kieft 2002] zijn intercityreizigers gelijkmatiger over de dag verdeeld. De onbenutte capaciteit is lager, waardoor de bezettingsgraad van een intercitystoel beter is dan die van een stoptreinstoel. Intercity’s hebben weinig stops en daardoor een lager energieverbruik en een hoge snelheid dan stoptreinen. Dit betekent een efficiënte materieelinzet, een goedkope exploitatie en een aantrekkelijk product.

Stoptreinvervoer heeft in vergelijking met intercityverkeer meer kostenverhogende aspecten. In zijn algemeenheid kan gezegd worden dat (1) stoptreinkilometers duurder zijn dan intercitykilometers en dat (2) een gemiddelde intercitystoel een betere kostendekking heeft dan een gemiddelde stoptreinstoel. Met in achtneming van deze constatering is het voor exploitanten aantrekkelijker en goedkoper met intercity’s dan met stoptreinen te rijden.

3.2 Kostenposten

In de publicatie “Kostenkengetallen openbaarvervoer” [CVOV, 2005] wordt op gestructureerde wijze onderscheid gemaakt in exploitatiekosten, zie onderstaande figuur: de exploitatiekosten bestaan uit voertuigkosten, kilometerkosten en uurkosten, waarover een opslag voor algemeen beheer en winst wordt gelegd. De hiernavolgende tekst is ontleend aan de publicatie “Kostenkengetallen openbaarvervoer”, bewerkt en ingekort.



Figuur 1: Kostenstructuur openbaarvervoer [CVOV, 2005]

Voertuigkosten

De voertuigkosten worden bepaald door het type materieel, stallingskosten, aankoopformule en verzekeringen en belastingen. De jaarlijkse kapitaalkosten voor een treinstel bewegen zich tussen de € 165.000 en € 244.000. De prijs hangt af van de lengte, tractiemodus, enkel of dubbeldeksuitvoering en eventuele geschiktheid om onder verschillende stroomsystemen te kunnen rijden.

Kilometerkosten

De kilometerkosten bestaan uit brandstof- en leasekosten. De leasekosten zijn de kosten die aan de leasemaatschappij moeten worden afgedragen. De totale kilometerkosten voor een tweedelige dieseltrein liggen tussen de € 2,50 en de € 3,00. Voor het treintype Lint zijn de leasekosten € 2,00 en de brandstofkosten € 0,50 per kilometer. Voor het treintype DM90 zijn de leasekosten € 2,25 en de brandstofkosten € 0,60 per kilometer.

Uurkosten (rijdend personeel)

De uurkosten voor rijdend personeel zijn opgebouwd uit diverse variabele kostenposten, zoals salarissen, sociale lasten, pensioenlasten, premies, soort personeel, full-time of part-time, eigen personeel of inhuur, direct of indirect, aantal dienstjaren en leeftijd. Om de kosten per contractueel uur van een chauffeur om te rekenen naar de kosten per dienstregelingsuur (DRU) dienen 'verloren' uren zoals o.a. stilstandtijd van het materieel, materieelritten, reservepersoneel, afrekentijd, pauzes, overstaptijd en verdelingsverlies van het aantal contractuele uren per jaar te worden afgetrokken. Uit diverse bedrijfsgegevens blijkt dat in de praktijk gerekend kan worden met 700 tot 1000 DRU's per fte inclusief exploitatiereserve etc. De personeelskosten per DRU liggen in de range van circa € 40,- (efficiënt vervoerbedrijf met goedkope CAO) tot € 70,- (inefficiënt, dure CAO).

Management inclusief staf

De kosten van het management zijn verwerkt in een toeslagpercentage 'algemeen beheer en winst'. Er wordt gerekend met een opslag van 20% tot 30% over de bedrijfskosten (capaciteits- en kilometerkosten, materieel en personeelskosten). Naast de kosten van het management maken ook de kosten van planning, administratie, marketing, verkeersleiding, (sociale) veiligheid etc. onderdeel uit van deze post.

Gebruikersvergoeding

Naast de kostenposten die genoemd zijn in de CVOV publicatie speelt de gebruikersvergoeding die vervoerders aan infrabeheerder ProRail moeten afdragen een rol in de exploitatiekosten. Deze worden gepubliceerd in de Netverklaring [ProRail, 2007]. Hierin zijn voor 2008 de volgende gebruikersvergoedingen aangegeven:

- Dienstenpakket 1: Basistoegangspakket. Tarief per treinkilometer op het hoofdrailnet: € 0,7750. Tarief per tonkilometer: € 0,001750.
- Dienstenpakket 2: toegang tot voorzieningen
 - o 2a Gebruik bovenleiding: € 0,028249 per kWh.
 - o 2b Gebruik installaties voor brandstofbevoorrading
 - o 2c Haltering station klasse 1/2/3 resp. € 5,1820 / € 2,5411/ € 0,8811.
 - o 2d Opstellen en rangeren: € 0,072249 per treinkilometer.

Dienstenpakket 3 is voor dit onderzoek niet relevant en wordt niet behandeld.

3.3 Analyse besparingspotentieel

Stoptreinen van NS worden geëxploiteerd met tweemansbediening (machinist en conducteur). Rekenvoorbeelden op diverse lijnen [Sjonger 2008] geven een indicatie van de verhoudingen tussen kostenposten bij het stoptreinverkeer zoals dat door NS wordt geëxploiteerd. De kilometerkosten (variabele materieelkosten) en de uurkosten (personeelskosten) zijn de grootste kostenposten. Doorrekening van alternatieven ten opzichte van de exploitatie zoals uitgevoerd door NS levert de volgende resultaten.

Kostenpost	Exploitatie NS	Eenmans- bediening	Eenman+ Lichttrain	Eenman+ Lichttrain+ Optimalisatie
	[%]	[% t.o.v. totaal exploitatie NS]	[% t.o.v. totaal exploitatie NS]	[% t.o.v. totaal exploitatie NS]
Voertuigkosten	14-15	14-15	11-13	8
Kilometerkosten	29-32	29-32	24-27	24
Uurkosten	28-31	18-19	18-19	13
Beheer en winst	19	16	14	11
Gebruikersvergoeding	7	7	7	7
Totaal	100	86-87	76-77	63

Tabel 2: verhouding kostenposten bij traditionele en alternatieve exploitatie

Toelichting van de rekenvoorbeelden:

- De voorbeelden zijn voor exploitatie op baanvakniveau.
- Bij de berekening van de “eenmansbediening” is het uitgangspunt genomen dat steekproefsgewijze controle plaatsvindt tijdens 25% van de rittijden.
- Voor de berekening van de “lichttrain” is gerekend met de kosten van GTW materieel van fabrikant Stadler.
- “Optimalisatie” slaat op de omlopen, waarmee soms een set minder materieel en treinpersoneel nodig is. Niet alle diensten kunnen geoptimaliseerd worden. Alleen bij situaties die in de huidige omstandigheden als “inefficiënt” zijn te kwalificeren zijn optimalisaties haalbaar zoals in het rekenvoorbeeld.
- Voor het berekenen van beheer en winst wordt gerekend met een percentage van 25% over de voertuigkosten, kilometerkosten en uurkosten. In de rekenvoorbeelden is aangenomen dat dit percentage gelijk blijft bij een efficiëntere exploitatie ten aanzien van voertuig-, kilometer- en uurkosten.

Met eenmansbediening kan 13% op de exploitatie worden bespaard, en als bovendien lichttrains ingezet worden tot 23% procent. In gevallen waar omlopen van materieel en personeel inefficiënt zijn (bijvoorbeeld een lange keertijd van bijna 60 minuten) is het bij verhoging van de frequentie mogelijk de omlopen te optimaliseren. In combinatie met eenmansbediening en lichttrains kan dan een besparing tot zo'n 37% worden gehaald.

Ten aanzien van de afzonderlijke kostenposten valt op dat de uurkosten het grootste besparingspotentieel hebben. Als optimalisatie van de dienstregeling mogelijk is, dan zijn de uurkosten verder te verkleinen en is ook een reductie in de voertuigkosten mogelijk. De kilometerkosten hebben een relatief klein besparingspotentieel. Op de gebruikersvergoeding is vrijwel geen besparing te halen. Alleen in de tonkilometer-component van de gebruiksvergoeding is door de inzet van lichttrains een besparing te halen. Deze is klein en valt weg in de afronding in de rekenvoorbeelden.

4. Kansen voor verbeteringen

Dit hoofdstuk behandelt achtereenvolgens ervaringen van elders om het stoptreinverkeer te verbeteren door meer opbrengsten te genereren en minder kosten te maken, kansen om bestaande belemmeringen die verbeteringen in de weg staan op te heffen en tenslotte een organisatorisch totaalbeeld voor het stoptreinverkeer op het hoofdrailnet.

4.1 Meer opbrengsten genereren door de trein aantrekkelijker te maken

Door het stoptreinverkeer aantrekkelijker te maken, kunnen meer reizigers aangetrokken worden. Zo worden de opbrengsten verhoogd om de verbetering van de dienstverlening bekostigen. In deze paragraaf zullen een aantal positieve ervaringen en concepten worden behandeld die het stoptreinverkeer aantrekkelijker maken om meer opbrengsten te genereren, zowel voor exploitatie door NS als door eventuele andere vervoerders.

Elk half uur een trein in de rest van Nederland

Een kans vanuit NS voor het verbeteren van het stoptreinverkeer vanuit hun eigen koker is het op korte termijn waar maken van de belofte die in 2006 gedaan is ten aanzien van de dienstregeling 2007: “Elk half uur een trein in de rest van Nederland”, zonder daarbij concessies te doen aan de rijtijden tussen intercitystations in vergelijking met de dienstregeling vóór 2007. In de huidige situatie rijdt NS op de uitlopers van het hoofdrailnet in een lage frequentie (één keer per uur) met lange materieeleenheden (veelal twee of drie gekoppelde treinstellen). Voor reizigers is een hogere frequentie met kortere eenheden aantrekkelijker [Van Oort en Weeda, 2007].

Regiopoort

De Regiopoort is een concept van NS Poort dat eind 2007 is geïntroduceerd. Het is een wat groter station met extra faciliteiten dat altijd dicht bij de snelweg ligt, vóór het punt waar de files beginnen. De geplande locaties zijn vooralsnog op de stations aan de rand van de “brede Randstad”, zoals Veenendaal de Klomp en Barneveld Noord. Een kans is deze Regiopoorten elders in Nederland op te zetten; ook daar is congestieproblematiek. Er zijn genoeg stoptreinstations die op een afstand van zo’n 10 tot 20 kilometer van de regionale steden aan de uitlopers van het hoofdrailnet zijn gelegen ook Regiopoorten, maximaal 1 kilometer van een snelweg met de ruimte om parkeren op grote schaal te faciliteren. Het mes snijdt aan twee kanten: meer in- en uitstappers op de kleine stations en verlichting van de congestie en parkeerproblemen van de steden.

Regionale benadering

Stoptreinen vervullen een regionale rol. Daarbij past een meer regionale benadering. Regionale bestuurders zijn beter op de hoogte van wensen en behoeften van de reizigers in hun regio dan de landelijke organen die centraal opereren. “Als je het succesverhaal van de regio projecteert op Stedenbaan in de Zuidvleugel, Randstadspoor in Utrecht, RegioNet in Noordvleugel en Arnhem-Nijmegen, zou dat de problemen rond de bereikbaarheid flink kunnen verlichten.” [Kennisplatform Verkeer en Vervoer, 2008-1] Stadsregio's en provincies zouden volgens het KpVV dan ook zeggenschap moeten krijgen over stoptreinen op het hoofdrailnet. De Utrechtse wethouder De Weger sluit hierop aan door de regionale trein vanuit reizigersperspectief te benaderen [in Maartens, 2007-6]: “Vanuit de regionale reiziger gezien staat de stoptrein bovenaan. Dat is het A-merk. De tram en de hoogwaardige bus vormen het B-merk. En de gewone bus en de Regiotaxi zijn het C-merk. Over dat A-merk hebben we als stad en regio nu niks te zeggen. Dat is vreemd, want de stoptrein draagt het regionale productenpalet.” Ervaringen van samenlooptrajecten in het goederenverkeer (zelfde status, zelfde prioriteit) kunnen dienen als voorbeeld voor samenlooptrajecten in het reizigersvervoer, als zou worden besloten tot separate stoptreinconcessies op het hoofdrailnet. Ook in het reizigersvervoer is hier ervaring mee rondom Arnhem, Maastricht en Venlo.

Door de zeggenschap bij de regio's neer te leggen zijn contractueel *multi-modale concessies en tariefintegratie* tot stand te brengen. Dan is het visgraatmodel toepasbaar, waarvan in de Achterhoek is gebleken dat dit tot beter personenvervoer leidt. De trein functioneert als drager en het busvervoer als feeder met afgestemde tijden; parallelle buslijnen worden geschrapt. Door tariefintegratie wordt overstappen tussen modaliteiten eenvoudiger. Dit kan met de strippenkaart (zoals bij regionale treinen in Groningen), met de OV chipkaart zodra deze goed functioneert, of door toepassing van systemen die zich in het buitenland hebben bewezen. Ongeacht de partij die het treinvervoer verzorgt, zouden vervoersautoriteiten overigens kunnen beslissen parallelle buslijnen te schrappen en de vrijkomende financiële middelen voor het intensiveren van het vervangende stoptreinverkeer te gebruiken. Vervoer per stoptrein is aantrekkelijker (hoogwaardiger) dan per bus. Er is een reizigersgroei mogelijk door treinvervoer in plaats van busvervoer aan te bieden. Deze railbonus ligt tussen de 10 en 25% [Van den Toorn, 2006].

4.2 Kosten verlagen door andere organisatie en contractering

Door het stoptreinverkeer kostenefficiënter te maken en de kostenzijde van treinritten te verlagen zou meer vervoer tegen een gelijkblijvend budget kunnen worden verricht; in hoofdstuk 3 zijn hiervan rekenvoorbeelden gegeven. Deze paragraaf behandelt ervaringen waaruit blijkt dat het treinverkeer efficiënter en tegen lagere kosten kan worden uitgevoerd, zodat middelen vrijkomen voor verbetering van de dienstverlening.

Regions

NS heeft in 2004 de contractsectorlijn Apeldoorn-Zutphen verworven. Voor deze lijn zijn ongeveer 50 medewerkers van de NS standplaats Zutphen ondergebracht in een zelfsturend team. Alle medewerkers zijn multifunctioneel inzetbaar als treinbestuurder, kaartcontroleur, serviceverlener en voor klein onderhoud en inspectie van de treinstellen. Er vindt eenmansbediening plaats en een groot deel van de dag wordt een medewerker ingezet voor kaartcontrole. Bij calamiteiten kan deze ook de trein besturen. Door toepassing van dit zogenaamde Regions-concept voor stoptreinen op het hoofdrailnet kunnen de exploitatiekosten aanzienlijk worden beperkt. Bij tweemansbediening vormen de personeelkosten circa 30% van de exploitatiekosten en hierin is bij eenmansbediening met steekproefsgewijze kaartcontrole een besparing van circa 38% te halen.

Openbare aanbestedingen civiele techniek

Aanbestedingen in de contractsector hebben geleerd dat meer treinproduct tegen een lagere prijs kan worden aangeboden. Als een parallel wordt getrokken met openbare aanbestedingen in de civiele techniek en de utiliteitsbouw dan blijkt dat besparingen tussen de 10 en 25% mogelijk zijn. Wel moet worden onderkend dat de procuratiekosten en de kosten van tussentijdse opdrachtwijzigingen hoger zijn dan bij onderhandse gunningen, maar de som van de totale kosten blijft nog altijd lager.

Korting op de gebruikersheffing

Richtlijn 2001/14/EG geeft de mogelijkheid tijdelijk een korting op de gebruikersheffing overeen te komen om de ontwikkeling van nieuwe spoordiensten te bevorderen. Van dit instrument kan gebruik gemaakt worden, mocht de gebruikersvergoeding de doorslaggevende factor zijn om een business case net wel sluitend te kunnen krijgen.

4.3 Kansen om belemmeringen te slechten

In de huidige organisatie, onderlinge verhoudingen en uitvoering van de dienstverlening van stoptreinverkeer op het hoofdrailnet zijn een aantal zaken aan te duiden die een belemmerend effect op de verbetering van het stoptreinverkeer hebben. Enkele worden besproken. Tevens wordt aangegeven hoe deze belemmeringen geslecht kunnen worden.

Faciliterende houding NS

Sommige regionale overheden hebben een eigen budget voor verbetering van het regionale reizigersvervoer per spoor. Ondanks dit budget is NS niet altijd bereid in te gaan op hun vraag. De regio Utrecht wil bij bedrijventerrein Lage Weide een station openen dat NS vooralsnog niet wil bedienen². Ook proberen regionale overheden hun busnetwerk zo goed mogelijk af te stemmen op de diensten van NS, maar hierin kunnen ze naar hun mening onvoldoende gedaan krijgen. NS zou een meer actieve faciliterende houding richting regionale (vervoers)autoriteiten kunnen aannemen en aansluiten bij ontwikkelingen zoals Regiorail Arnhem-Nijmegen en Randstadspoor. NS lijkt momenteel vooral uit te gaan van plannen die uit eigen koker komen. Dit valt niet goed bij regionale bestuurders, die dikwijls hogere ambities met het spoor in hun regio hebben.

Een voorbeeld waarbij de samenwerking tussen NS en regionale overheden wel goed lijkt te gaan is de Stedenbaan in Zuid-Holland. De betrokken regionale overheden zorgen voor gebiedsontwikkeling rondom stoptreinstations. Dit moet dusdanig veel extra treinreizigers genereren dat NS per 2010 zonder bijdrage van de regionale overheden de frequentie van de stoptreinen wil verhogen van vier naar zes treinen per uur³.

Informatie-asymmetrie

NS maakt verlies op stoptreinen en winst op intercity's. Het bedrijf zegt dat glad te strijken met interne kruissubsidies [Maartens 2007-6 p9]. Winsten van het rendabele intercityverkeer worden gedeeltelijk gebruikt om onrendabele stoptreinen te financieren. Dit lijkt een nobele daad. De vraag rijst waarom de grootte hiervan niet openbaar wordt gemaakt. Een verklaring kan zijn dat deze beperkt is. Als de kruissubsidie substantieel en openbaar is, dan zou dit tot meer sympathie voor NS leiden. Het is een kans voor NS om in een positiever daglicht bij regionale bestuurders te komen. Zij zullen meer begrip hebben voor de kosten waartegen zij aanvullende vervoerdiensten kunnen inkopen.

Door het alleenrecht voor vervoer op het hoofdrailnet kan NS *eenzijdige prestatie-afspraken* maken en alle risico's neerleggen bij de overheden. Dit is mogelijk door de informatie-asymmetrie tussen NS enerzijds en vervoersautoriteiten en potentiële toetreders anderzijds, over reizigersaantallen, opbrengsten en kruissubsidiëring. Dit impliceert ook dat vervoersautoriteiten weten niet hoeveel geld ze moeten vragen resp. betalen voor eventuele separate vervoersconcessies voor intercity- en stoptreinverkeer. In de toekomst blijft deze informatie-asymmetrie in principe bestaan: de Nederlandse overheid heeft ervoor gekozen het OV-chipkaart systeem door een private partij te laten verzorgen. De introductie van dit nieuwe systeem was de kans inzicht in vervoers- en geldstromen te krijgen. Door nu in te grijpen zou de overheid de regie over dit systeem weer in handen kunnen krijgen om de informatie-asymmetrie op te heffen.

² Tymon de Weger in: "Alle stoptreinen naar de regio" in OVMagazine nummer 6 d.d. 30-08-2007

³ Bron: Uitvoeringsovereenkomst Stedenbaan Zuidvleugel tussen ondermeer Provincie Zuid-Holland, NS reizigers, NS vastgoed en NS stations, d.d. 19 december 2007

Eenmansbediening

Uit oogpunt van kostenefficiëntie is eenmansbediening met steekproefsgewijze kaartcontrole een logisch exploitatiemodel. Maar tegen eenmansbediening worden verschillende bezwaren aangedragen:

- Eenmansbediening leidt tot verslechtering van de sociale veiligheid. Er vindt camerabewaking plaats en er worden particuliere veiligheidsbedrijven ingehuurd om het gemis van de conducteur te ondervangen. De som van deze kosten zou hoger zijn dan de inzet van een conducteur op elke trein.
- Door steekproefsgewijze kaartcontrole is de kans op controle kleiner is. Daarmee zou het aantal zwartrijders stijgen en nemen de inkomsten af.
- Door eenmansbediening gaat werkgelegenheid verloren volgens vakbonden.
- Alleen een conducteur kan de treindeuren op veilige wijzen sluiten.
- Door eenmansbediening gaat de servicecomponent van de conducteur verloren. Hij dient als vraagbaak voor de reizigers en hij roept de stations om en de mogelijkheden van aansluitende verbindingen.

Deze bezwaren moeten worden genuanceerd in de hedendaagse context.

Eenmansbediening kan op rustige momenten tot een lagere sociale veiligheid leiden. Anderzijds wordt ook in treinen met conducteurs niet altijd gecontroleerd. Zeker in gekoppelde treinstellen is een conducteur geen garantie voor controle. Door een slimme planning is met steekproefsgewijze controle een “trefkans”⁴ te bereiken die niet lager is dan bij tweemansbediening. Controle is zelfs mogelijk op alle treinen als in 25% van de rijtijd de treinbestuurders worden vergezeld van een kaartcontroleur (deze stapt elk kwartier over op de tegentrein). Tenslotte is het voor de transparantie wellicht wenselijk dat kosten voor “vervoer” en “sociale veiligheid” apart inzichtelijk zijn.

Mogelijk geeft steekproefsgewijze kaartcontrole toch een lagere trefkans. Door introductie van beheerste toelatingssystemen zal het aantal potentiële zwartrijders dat de trein bereikt echter afnemen. Feit is dat in de contractsector door alle vervoerders eenmansbediening is ingesteld⁵. Kennelijk weegt de besparing door steekproefsgewijze controle op tegen de eventuele inkomstendaling gevolg van zwartrijders.

Door eenmansbediening gaat per individuele trein werkgelegenheid verloren. Op alle trajecten waar door commerciële vervoerders eenmansbediening is geïntroduceerd, gaat dit echter gepaard met frequentieverhoging waarvoor extra machinisten nodig zijn. Vervoerders hebben bij de start daarvan telkens moeite voldoende machinisten te vinden. Daarnaast blijven er medewerkers nodig voor controleteams. Per saldo gaat de werkgelegenheid niet achteruit. Mogelijk is wel omscholing nodig.

Voor treindeuren zijn veilige en betrouwbare systemen in omloop die al jaren worden toegepast in de Nederlandse contractsector en al decennia in metro's en trams. Bijkomend voordeel van geautomatiseerde deursystemen is dat de halteringen korter kunnen en dat minder vertraging optreedt als gevolg van latkomende passagiers: tegen een conducteur kun je ageren, tegen een automatisch sluitende deur niet.

Voor reizigers kan de conducteur als vraagbaak fungeren. Het is hierbij wel van belang de aard van de reizigers in het oog te houden. Stoptreinreizigers zijn vaak forenzen en weten waar ze moeten uit- of overstappen. Daarentegen heeft de intercity-reiziger –minder vaak een forens- meer behoefte aan service van een conducteur. Voor

⁴ Trefkans: de kans dat een reiziger binnen 30 minuten een conducteur tegenkomt. Bij NS ligt deze tussen de 42 en 47% [Ministerie van Verkeer & Waterstaat, 2007]

de treinomroep bestaan geautomatiseerde systemen die al volop ingezet worden bij de vervoerders in de contractsector.

De meeste bezwaren tegen eenmansbediening zijn dus weerlegbaar. Als ook aan de vakbonden de toezegging wordt gedaan dat geen werkgelegenheid verloren gaat lijken alle belemmeringen te slechten. Een typerend voorbeeld is de standplaats Zutphen, waar men oorspronkelijk pertinent tegen eenmansbediening was, terwijl de medewerkers nu zelf ook nut en noodzaak van kostenefficiëntie onderkennen, omdat anders werkelijk werkgelegenheid verloren zou gaan. Doordat het takenpakket is verbreed en de dienstregeling geïntensiveerd, is geen werkgelegenheid verloren gegaan.

Vermeend bezwaar	Oplossing
Verslechtering sociale veiligheid	Particuliere bewakingsbedrijven, slimme planning inzet kaartcontroleurs
Stijging aantal zwartrijders	Slimme planning inzet kaartcontroleurs, zodat dezelfde trefkans wordt gerealiseerd als bij huidige structurele inzet conducteur
Verlies aan werkgelegenheid	Frequentieverhoging, waardoor meer treinbestuurders nodig zijn
Alleen de conducteur kan de deuren op veilige wijze sluiten	Automatische treindeuren zoals in contractsector, trams, metro's
Servicecomponent van conducteur gaat verloren	Slimme planning kaartcontroleurs, geautomatiseerde omroepsystemen

Tabel 3: vermeende bezwaren tegen eenmansbediening

Mocht na 2015 niet worden overgegaan tot openbare aanbesteding van separate concessies voor het stoptreinverkeer, dan zou het instellen van een regionale of landelijke vervoersautoriteit die de dienstregeling voor (een deel van) het hoofdrailnet bepaalt een alternatief zijn. Hiermee wordt de verantwoordelijkheid voor tactisch niveau (de dienstregeling) en operationeel niveau (het rijden van treinen) gescheiden. Regionale overheden kunnen hun wensen voor de dienstregeling via deze overheidsorganisatie inbrengen en zijn niet meer afhankelijk van losse overeenkomsten met de NS. Deze vervoersautoriteit koopt integraal alle treindiensten op het hoofdrailnet per jaar in, in plaats de huidige langdurige overeenkomst van 15 jaar waarin het ambitieniveau van de vervoerder afhankelijk is.

4.4 Organisatorisch tussen- en eindbeeld

Hoe zou het plaatje eruit kunnen als de wensen en mogelijkheden van beide partijen dichter bij elkaar kunnen worden gebracht, en een win-winsituatie gecreëerd wordt?

Tot 2015:

NS rijdt alle stoptreinen in een frequentie van minimaal 2 keer per uur zonder concessies aan bestaande intercity's. Dit lijkt bedrijfseconomisch mogelijk door eenmansbediening (waarbij het voor de vakbonden duidelijk moet zijn dat er geen werkgelegenheid verloren gaat) en optimalisatie van de omlopen. Door slimme inzet is een hoge trefkans van de

⁵ Tenzij eenmansbediening niet is toegestaan in het Programma van Eisen, zoals tussen Dordrecht en Geldermalsen

conducteur mogelijk. Bij een andere exploitatie en eventuele optimalisatie van de omloop is een besparing van 13 tot 37% mogelijk. Bij frequentieverdubbeling is een reizigersgroei van 6 tot 27% haalbaar (27% gerealiseerd bij verhoging van 1 naar 2 keer per uur [KpVV, 2008]). Met deze getallen in gedachte moet een frequentie van minimaal 2 keer per uur in veel gevallen ten minste kostenneutraal tot stand te brengen zijn.

Na 2015:

In een regionale benadering van de stoptrein kunnen separate stoptreinconcessies openbaar worden aanbesteed door en met inachtneming van de wensen van regionale vervoersautoriteiten. Hiermee wordt NS verlost van de onrendabele stoptreinen en wordt een win-winsituatie gecreëerd. Bij multimodale stoptrein/busconcessies is een visgraatmodel met verfijnde afstemming en kostenverevening mogelijk.

Indien er na 2015 geen openbare aanbesteding plaatsvindt en geen separate stoptreinconcessie komen, dan moet de rijksoverheid in ieder geval de volgende zaken juridisch en contractueel regelen:

- Transparantie in kruissubsidies;
- Kostenverevening ten behoeve van onderliggend, aansluitend bus/tram vervoer;
- Ambitieuze eisen in de vervoersconcessie, of dienstregelingplanning bij vervoersautoriteit onderbrengen zodat overheid de dienstregeling zelf in handen heeft.

5. Conclusie

Het stoptreinverkeer op het hoofdrailnet in Nederland kan beter aansluiten bij de wensen van regionale overheden en reizigers. Verbetering kan tot stand worden gebracht door NS en na 2015 ook door andere vervoerders. De benodigde middelen zijn vrij te maken door kostenbesparing, door het stoptreinverkeer aantrekkelijker te maken, door subsidiestromen vanuit het busvervoer om te buigen en door aan te sluiten bij regionale initiatieven waar al budget voor het spoorvervoer beschikbaar is.

Omdat stoptreinverkeer relatief onrendabel is, intensificeert NS dit om bedrijfs-economische redenen niet uit zichzelf. Wel is het stoptreinverkeer op kostenneutrale wijze verbeteren met een andere exploitatieopzet. Door een combinatie van eenmansbediening met steekproefsgewijze controle, lightrains en optimalisatie van de omloop is een substantiële besparing op de exploitatiekosten te behalen (tot 37%)⁶. Vooral op de uitlopers van het hoofdrailnet is dit mogelijk. Argumenten tegen eenmansbediening zijn met de huidige stand van de techniek achterhaald en mede door het forenzenkarakter van het stoptreinvervoer minder van toepassing dan bij intercityverkeer. Overigens heeft NS met de Regiopoort, Regions en “Elk halfuur een trein in de rest van Nederland” een aantal concepten in huis om vervoergroei en kostenreductie te realiseren.

Na 2015 bieden andere constellaties van het reizigersvervoer nog meer kansen. Door openbare aanbesteding van stoptreinen op het hoofdrailnet zijn een betere afstemming op het busvervoer en verdere kostenbesparingen mogelijk. Ervaringen uit de contractsector en uit de goederensector kunnen hierbij hun diensten bewijzen.

⁶ Frequentieverdubbeling zou in dit voorbeeld $2 \times (100 - 37) = 126\%$ van de oorspronkelijke dienst kosten. Uit ervaringen in de contractsector blijkt dat bij frequentieverdubbeling een reizigersgroei van 27% tot stand kan worden gebracht [Kennispplatform Verkeer & Vervoer, 2008-2]

Literatuur

Bruijn, A.A. en S.C. Kieft (2002). *Kan de Stoptrein nog verleiden? Sprinter, Light Train en Light Rail in de Zuidelijke Randstad*. Utrecht: NS productmanagement. Bijdrage aan het CVS 2002, pp. 1435-1452

CVOV (2005), *Kostenkengetallen openbaarvervoer*, Centrum Vernieuwing Openbaarvervoer, Rapport 26

Kennisplatform Verkeer en Vervoer (2008-1), *Stadsgewestelijke treinen ook naar de regio OV magazine 1, 2008*, p. 3

Kennisplatform Verkeer en Vervoer (2008-2), *Regionale trein is een blijvertje, KpVV Bericht nummer 58*

Maartens, M. (2007-6), *Alle stoptreinen naar de regio OV Magazine 6, 2007*, pp. 8-9

Maartens, M. (2007-7), *NMa: besteed NS-net aan in 2015 OV Magazine 7, 2007*, pp. 8-9

Ministerie van Verkeer & Waterstaat (2007), *ROVER-rapport inzake conducteursonderzoek*, brief met kenmerk VENW/DGP-2007/4830

NS (2007), *Dienstregeling, Meer, gemakkelijker en betrouwbaar*
http://www.ns.nl/servlet/Satellite?cid=1138096533763&pagename=www.ns.nl%2FPage%2FArtikelPage_www.ns.nl&c=Page geraadpleegd op 29 augustus 2007.

NS (2008), *NS Jaarverslag 2007*

Oort, N. van en V.A. Weeda (2007), *Xpert + Xpert = 3, Wat kunnen trein- en tramexploitatie van elkaar leren?* Delft: Technische Universiteit Delft. Bijdrage aan het CVS 2007, pp. 361-376

ProRail (2007), *Netverklaring 2008*, op basis van de Spoorwegwet bijgewerkt t/m Aanvulling 6, Utrecht: ProRail rapport met kenmerk 20632357

Sjonger, E. (2008), *Verbetering regionaal stoptreinverkeer op het hoofdrailnet*. Delft: Delft TopTech/4infra advies- en ingenieursbureau, rapport met kenmerk 200805161211

Toorn, M. van den (2006), *Het vergeten belang van rail voor de ruimtelijke ordening*, bijdrage aan jubileumsymposium NVBS d.d. 13 mei 2006