

Het Nieuwe Spoorplan

FEBRUARI 2011

Een betere ordening van het openbaar vervoer

Aanbesteden van Intercitynetten en Stoptreinen

Het Nieuwe Spoorplan waarin de reiziger centraal staat is eenvoudig te realiseren. Wij adviseren om de Intercity's en de 7 Regionetten aan te besteden. De Intercity's kunnen in zijn geheel als een Intercitynet worden aanbesteed maar ook in de vorm van drie logische geografische Intercitynetten; Centraal, Noord+Oost en Zuid. Daarnaast hebben we de HSL. Elk afzonderlijk Regionet kan het beste daar waar mogelijk (qua fasering) meteen onderdeel uitmaken van een multimodale aanbesteding. Het Intercitynet Centraal kan het beste integraal in één geheel met het Randstad Regionet worden aanbesteed.

Inschrijven op Intercitynetten

Alle vervoerbedrijven in Nederland kunnen inschrijven op de Intercitynetten en de hoogste kwaliteit en service en financiële bijdrage bieden aan de Rijksoverheid. Dit betekent marktwerking en niet langer een monopolie voor de huidige exploitant van het hoofdrailnet. Concurrentie zal leiden tot de beste kwaliteit en de hoogste financiële bijdrage voor het recht op exploitatie van de Intercitynetten voor de overheid.

Geld voor rendabele Intercity's

Voor het eerst in de Nederlandse geschiedenis zal er geld geboden worden aan de Rijksoverheid om de zeer rendabele Intercity's te mogen rijden. Een deel van deze naar verwachting zeer hoge opbrengsten voor de Rijksoverheid op de Intercitylijnen wordt aangewend om een deel van de niet rendabele stoptreinen te financieren. Per saldo gaat dit een positieve opbrengst van honderden miljoenen opleveren voor de Rijksoverheid.

Kwaliteit, punctualiteit en betere aansluitingen

Naast efficiëntie krijgt de reiziger veel betere OV-netwerken met een hogere kwaliteit, frequentie, punctualiteit en betere aansluitingen. Het Nieuwe Spoorplan biedt een veel beter Spoorplan voor de reiziger met als basis de logische indeling; formules op maat, ontworpen voor elke reizigersmarkt. Door het vereenvoudigen van het spoorplan zal de betrouwbaarheid en punctualiteit direct toenemen en zal er op het hele spoor reizigersgroei en een hogere klanttevredenheid ontstaan.

Start van Het Nieuwe Spoorplan 2012 en 2014

Het Nieuwe Spoorplan kan in zijn geheel tegelijk met de nieuwe spoorconcessies in december 2014 ingevoerd worden. Regionetten kunnen op eenvoudige wijze nu al ontvloten worden en ons voorstel is om alvast te beginnen met het opdoen van praktijkervaring. Start meerdere pilots in december 2012 in overzichtelijke gebieden als Noord-Nederland, Gelderland en Limburg. De FMN-vervoerders staan in de startblokken om in nauwe samenwerking met overheden Het Nieuwe Spoorplan te implementeren en tot een succes te maken.

Opvallend genoeg doen de regionale vervoerders het op veel fronten beter dan de NS. De rapportcijfers voor kwaliteitsaspecten zoals op tijd rijden, gebruikscomfort van de trein, vertraginginformatie en de prijs-kwaliteitverhouding liggen bij hen zo'n 10% tot 17% hoger dan bij de NS. Kennelijk slagen ze er beter in om te voldoen aan de wensen van hun klanten, wellicht omdat ze ook het regionale busvervoer verzorgen en beide goed op elkaar kunnen afstemmen.

Aldus de consumentengids in het februari-nummer 2011.



Perscontacten regionale vervoerders: 088 2776363 of Suzan van Beek, 06 57570031
E-mailadres: info@alternatiefvovplan.nl | Website: www.alternatiefvovplan.nl



De minister van Infrastructuur en Milieu neemt binnenkort een besluit of het hoofdrailnet wel of niet onderhands wordt gegund aan de huidige exploitant. Deze keuze is verstrekkend voor de verdere ontwikkeling van het spoor en daarmee voor de bereikbaarheid van Nederland. Het besluit is daarnaast bepalend voor de kwaliteit die de reiziger vanaf 2015 krijgt aangeboden. Met name dat laatste is van essentieel belang wanneer het openbaar vervoer een logisch onderdeel in de mobiliteit van Nederland en een serieus alternatief voor de auto moet worden en blijven. In Nederland hebben we met alle partijen in de openbaar vervoer sector veel ervaring in huis met de exploitatie van het hoofdrailnet en het regionaal vervoer. Het plan van aanpak van de minister, dat zij in januari 2011 heeft gepresenteerd, heeft ons er toe bewogen om met een plan te komen waarmee het spoorplan eenvoudiger en functioneler kan worden. De reizigers en opdrachtgevers verdienen een forse verbeterslag, zowel in kwalitatieve als financiële zin. Daarom presenteert de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland die bestaat uit de vervoerders Arriva, Connexxion, Syntus en Veolia Transport (hierna te noemen FMN) 'Het Nieuwe Spoorplan'.

Bewezen resultaten

Het Nieuwe Spoorplan is gebaseerd op ervaringen en bewezen resultaten. De FMN-vervoerders hebben de afgelopen jaren samen met de (decentrale) overheden geïnvesteerd in het regionale openbaar vervoer. En met succes! Wij vervoeren dagelijks 1,8 miljoen reizigers met comfortabel, betrouwbaar en duurzaam multimodaal openbaar vervoer met een punctualiteit tussen de 95 en 100 procent. Met nieuwe comfortabele toegankelijke, milieuvriendelijke treinen, een hogere frequentie, directe busaansluitingen en hogere punctualiteit is een enorme kwaliteitsslag gemaakt. Dit samen met de continue focus op de klant, onder andere door uitstekende reizigersinformatie, is de basis voor een zeer hoge klanttevredenheid op deze trajecten. Hierdoor is er een forse reizigersgroei gerealiseerd, op sommige trajecten tot wel 40 procent! Daarnaast is fors bespaard (30 – 50 procent) op de jaarlijkse bijdragen van de regionale overheden. Het Nieuwe Spoorplan is een logisch vervolg op deze successen en geeft een krachtige impuls aan het huidige openbaar vervoer in het hart van Nederland en zorgt daarnaast voor een sterker en uitgebreider aanbod in de regio.

De hierna voorgestelde indeling in formules per reizigersmarkt leidt tot de vorming van Regionetten en zorgt voor een sterke verbetering van de kwaliteit van het spoorvervoer. Door het vereenvoudigen van het huidige netwerk en door het vormen van diverse spoorformules per markt wordt de bestuurbaarheid van het spoorvervoer veel beter.

Denken vanuit formules bestemd voor de verschillende reizigersmarkten.

Wij stellen voor om de opbouw van het treinsysteem in Nederland te organiseren vanuit de volgende formules: HSL bestemd voor de internationale klant, Intercity bestemd voor de lange afstandsreiziger en stoptrein bestemd voor de regionale reiziger. Reizigers hebben verschillend reisgedrag en verschillende wensen. De huidige opbouw van het hoofdrailnet is zeer complex omdat het geen klantspecifieke indeling kent en gebaseerd is op complexe combinaties van treindiensten. Het huidige hoofdrailnet is een veel te complex model geworden wat in de praktijk tot heel veel bijsturing leidt. Bij calamiteiten blijkt steeds weer dat bijsturen niet lukt.

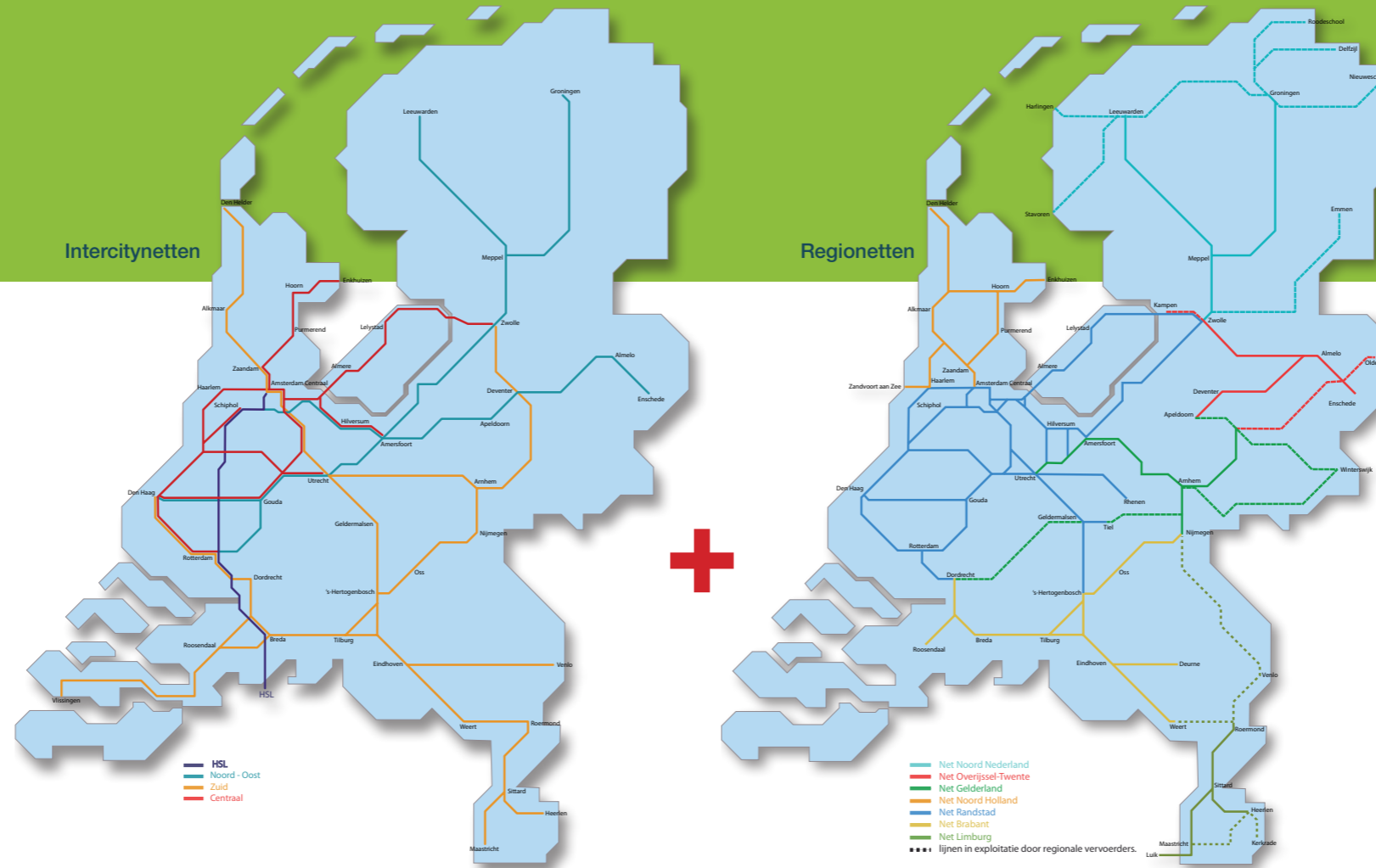
Zwitserland, met haar uitgebreide spoornetwerk, is vergelijkbaar met Nederland. De functionele indeling in formules per markt is enige jaren geleden ook hier ingevoerd. Iedere formule heeft zijn eigen markt en doelgroep. Door formules te scheiden en als separaat product in de markt te zetten ontstaan overzichtelijke en daardoor beter beheersbare netten in allerlei omstandigheden. Daarmee ontstaat een heel betrouwbaar net, waar de reiziger centraal staat. Zwitserland laat zien dat het spoorwegennet zonder problemen tot wel 35 vervoerders aan kan en dat het bovendien een groter aandeel heeft in de markt dan in Nederland. Overigens heeft het samenkomen van NS en regionale vervoerders op knooppunt stations nooit geleid tot enige problemen. Door ProRail als onafhankelijk verdeler van capaciteit en uitvoerder van de verkeersleiding is een op elkaar afgestemd en veilig spoorvervoer door meerdere vervoerders geborgd. Daarom stellen wij de volgende formule indeling per reizigersmarkt voor:

• Het HSL Net voor de internationale reiziger

Het HSL Net is nog in ontwikkeling en moet een wezenlijk onderdeel gaan vormen van het Europese HSL Net als hoofdas door Nederland, België en Frankrijk. Het is gewenst dat de exploitatie snel start en de bron gaat vormen van een nieuwe groep treinreizigers. Dit heeft immers ook een positieve uitwerking op het gebruik van binnenlandse intercitytreinen, maar ook de stoptreinen en bus en tram.

• Intercitynetten voor de lange afstandsreiziger

De Intercity's vervullen een elementaire vervoerfunctie binnen Nederland. Het verbindt de belangrijke steden met Schiphol in de Randstad onderling en met de belangrijke stedelijke gebieden en hoofdsteden buiten de Randstad.



Intercitynetten + Regionetten = Het Nieuwe Spoorplan

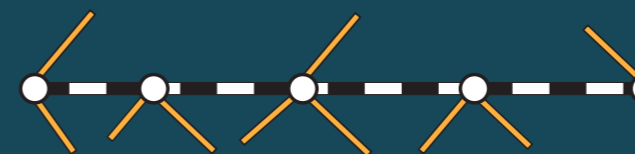
Het Intercitynetwerk is eenvoudig in te delen in 3 logische geografische Intercitynetten (zie kaartje: Intercitynet Centraal, Noord+Oost en Zuid) en HSL. De drie Intercitynetten kunnen in zijn geheel in de huidige vorm gehandhaafd blijven en na aanbesteding uitgevoerd worden door één vervoerder. Nog meer aanbestedingswinst ontstaat indien de Intercitynetten afzonderlijk worden aanbesteed, omdat we dan de meeste inschrijvingen verwachten met maximale concurrentie tot gevolg. Een ander voordeel bij aanbesteding van de afzonderlijke Intercitynetten is dat de overheid bij meerdere exploitanten tijdens een volgende concessieperiode echt kan benchmarken.

• Stoptreinen voor de regionale reiziger

Stoptreinen hebben een sterke regionale functie. Ze maken de gehele regio bereikbaar en zijn daardoor aanvullend en ondersteunend aan het gehele treinsysteem. Sommige intercity's worden op dit moment ook deels ingezet als stoptrein, bijvoorbeeld Zwolle-Leeuwarden en Zwolle-Roosendaal. In onze visie dienen we de formule Stoptreinen te ontvlechten van de Intercity's en uit het hoofdrailnet te halen. Zij hebben een eigen regionale functie waarmee we in regio's veel meer reizigers kunnen vervoeren. Zoals de Intercity gericht is op de grotere steden zijn deze stoptreindiensten overwegend gericht op de overige steden.

Visgraatmodel, een succesformule

Een aantal treinlijnen dat door de regionale vervoerders uitgevoerd wordt, is geïntegreerd met een net van de streekbussen, waardoor duurzame multimodale netwerken ontstaan zijn waarin tegen lagere kosten een beter vervoer geboden wordt. Deze multimodale geïntegreerde netwerken zijn ingericht volgens het zogenaamde Visgraatmodel.



Door het uitbreiden van het Visgraatmodel in de regio's kan ook het gebruik van de stoptreinen op het kernnet sterk gaan toenemen. Hierdoor ontstaat een kwalitatief beter aanbod voor de reiziger terwijl tegelijkertijd door de decentrale overheden kan worden bezuinigd of met een efficiëntere inzet van middelen meer effectiever openbaar vervoer kan worden geleverd.

Het spreekt voor zich dat een beter gebruikt en hoogwaardig, modern stoptreinenet meer reizigers aan het Intercitynet aflevert en zo bijdraagt aan de vermindering van de filedruk rond de steden.

Regionale lijnen in Regionetten

De stoptreinen worden onderdeel van Regionetten waar ook het streekvervoer en stadsvervoer in geïntegreerd. Hiermee wordt afstemming gewaarborgd en inefficiënte voorkomen. Qua uitstraling, marketing en tarief zijn de netten ook een voor de reiziger herkenbare eenheid.

Wij stellen voor de regionale stoptreinen in de volgende Regionetten onder te brengen:

• Net Noord Nederland (NNnet)

Stoptreinen ten noorden van Zwolle, gecombineerd met de al gedecentraliseerde lijnen. Hierdoor ontstaat een op Groningen, Zwolle en Leeuwarden gericht Regionet.

• Net Overijssel – Twente (OTnet)

Stoptreinen ten oosten van Zwolle, Apeldoorn en Zutphen richting Twente. Hierdoor ontstaat een op Twente, de Stedendriehoek (Deventer, Zutphen en Apeldoorn) en Zwolle gericht netwerk.

• Net Gelderland (Gnet)

Stoptrein Zutphen – Nijmegen en de gedecentraliseerde lijnen in de Over Betuwe, Achterhoek en de MerwedeLingelijn. Valleilijn doortrekken naar Utrecht en Arnhem. Hierdoor ontstaat dan aan beide kanten van de lijn een logisch eindpunt.

• Net Noord Holland (NHnet)

De stoptreinen boven het Noordzeekanaal met uitlopers naar Haarlem en Amsterdam.

• Net Randstad (Rnet)

Dit regionet hangt zo samen met de vanuit alle richtingen binnenkomende Intercity treinen dat dit naar onze mening niet losgemaakt kan worden van het Intercitynet Centraal. Intercity en Sprinter vullen elkaar hier volledig aan en bedienen deels dezelfde markt omdat door de korte afstanden tussen de steden hier Intercity treinen ook een stoptreinfunctie hebben.

• Net Brabant. (Bnet)

De stoptreinen in Brabant en rond Eindhoven vanuit Dordrecht, 's-Hertogenbosch en Nijmegen.

• Net Limburg (Lnet)

De stoptreinen ten zuiden van Roermond. Hierdoor ontstaat een geïntegreerd netwerk wat voornamelijk gericht is op Nijmegen, Roermond, Heerlen en Maastricht.