

Miljarden voor het spoor kunnen beter worden benut

Rein de Haas
Diederik van der Hoeven

Bij de bouw van station Schiphol is 80 van de 500 miljoen gulden niet volgens de regels uitgegeven. Die 80 miljoen is nieuws. Hoe zit het met de overige 420 miljoen, is dat bedrag wel goed besteed? Rein de Haas en Diederik van der Hoeven hebben er ernstige twijfels bij. De effectiviteit van de huidige investeringen in spoorwegen laat te wensen over, stellen zij. Ze dringen er op aan het beschikbare geld veel sterker in te zetten op benutting.

Een vergelijking maakt de situatie duidelijk: het aantal landingsbanen op de luchthaven versus het aantal perrons op station Schiphol. Het aantal passagiers dat Schiphol op de landingsbanen afhandelt is meer dan twee keer zo groot dan NS aanvoert op het station. NS denkt 6 perrons nodig te hebben aan de spoorkant van Schiphol. Dan verwacht je aan de luchtzijde zeker 12 landingsbanen. Het vliegbedrijf heeft echter te maken met windrichting en milieubeperkingen waardoor minstens de helft van de banen niet gebruikt kan worden. Om effectief 12 banen in gebruik te hebben moeten er minstens 24 aanwezig zijn.

Er zijn meer verschillen. Om passagiers te laten instappen moet een vliegtuig eerst landen en dan weer opstijgen, dus twee keer over de baan. Een trein hoeft maar één keer langs het perron. Dus verwacht je aan de luchtzijde 48 banen. Ook zijn er verschillen in grootte tussen trein en vliegtuig. In de grootste trein gaan tweemaal zo veel passagiers (1200) als in het grootste vliegtuig. Dus verwacht je aan de luchtzijde 96 start- en landingsbanen. Schiphol denkt echter aan 5 banen genoeg te hebben. Zo beschouwd is de effectiviteit van NS (in vergelijking met Schiphol) slechts 5 procent.

Het grote verschil tussen beide systemen is dat op de landingsbaan niet wordt in- en uitgestapt. Het is landen en wegwezen. Op het perron moet de trein tenminste 30 seconden stilstaan voor het in- en uitstappen en dat reduceert de capaciteit. Een effectief gebruik van infrastructuur zou met zich meebrengen dat de trein na die 30 seconden ook daadwerkelijk vertrekt. Dat is niet het geval. In de dienstregeling zitten grote marges, bedoeld om vertragingen op te vangen. Dat gebeurt vaak op het perron. Een trein die 4 à 5 minuten een perronspoor bezet houdt is zeker geen uitzondering. Dit geldt voor alle grote stations in Nederland en zal dus ook gelden voor dat hele dure stukje infrastructuur onder Schiphol.

Effectiviteit

Was het niet nuttig geweest eerst de effectiviteit van de benutting van infrastructuur te verbeteren, alvorens die 420 miljoen gulden te besteden? En hoe zit het met de vele miljarden die de overheid - overigens terecht - wil gaan besteden aan vergroting van de spoorwegcapaciteit?

Het spoorwegbedrijf bestaat uit een 19^e eeuwse, ambachtelijke kern, met daar omheen een schil van modernere, maar veelal weer verouderde technologie. De bedrijfsvoering is gebaseerd op strakke planning, maar zonder controle en dus ook zonder leerproces. Daar komt bij dat van hoog tot laag de liefde voor het product niet groot is. Het publiek is maar al te vertrouwd met de gevolgen hiervan voor de dienstregeling. Maar veel geniepiger, want meer verborgen en vërreikend, zijn de gevolgen voor de interne bedrijfsvoering.

De perroncapaciteit op Schiphol wordt beperkt door vele factoren, zoals de snelheid waarmee stations worden genaderd, deels verouderde veiligheidsafspraken, cao-bepalingen over taken en taakverdeling van conducteur en machinist, incidentele laksheid van hoog tot laag (die vervolgens leidt tot een te ruime normering voor bepaalde handelingen), beperkingen in de stroomtoevoer, het hoogteverschil tussen trein en perron, en vooral de factor die al werd genoemd: het opvangen van marges in de dienstregeling op de duurste plaats van het systeem.

In het NS-systeem is vrijwel geen prikkel tot efficiënt gebruik van infrastructuur. Bij Schiphol ligt dat anders. Het aanleggen van nieuwe start- en landingsbanen is vrijwel onmogelijk. Daarom wordt alles op alles gezet om de capaciteit zo goed mogelijk te gebruiken. NS krijgt de infrastructuur (vrijwel) cadeau en wordt niet afgerekend op prestaties.

Projectontwikkeling

Een ander voorbeeld is Rotterdam Centraal. Er zijn plannen om Rotterdam CS en omgeving een facelift te geven. Ook hier wil NS meer (vrijwel gratis) perronsporen dan de huidige twaalf. Hierdoor wordt de projectontwikkeling flink beperkt.

Rotterdam CS ligt onhandig. Een belangrijk deel van de capaciteit wordt in beslag genomen door kerende treinen. Keren kost onder andere veel tijd doordat de machinist van het éne eind van de trein naar het andere eind moet lopen. Alleen al hierdoor wordt de capaciteit van een perron tot 10 treinen per uur beperkt. NS ziet in dat dat niet efficiënt is en stelt als alternatief voor, kerende treinen leeg door de tunnel naar Feijenoord te laten rijden en daar te laten keren. In de toekomst dreigt dan de tunnel onder de Maas te krap te worden.

In Rotterdam is een tunnel van 1 miljard gulden gebouwd om de dienstverlening te verbeteren. Met droge ogen wordt nu gedacht aan het benutten van deze capaciteit door het heen en weer laten rijden van lege treinen. Hoewel de cao zich ertegen verzet is een veel simpeler oplossing denkbaar. Bij binnenkomst in Rotterdam gaat de conducteur alvast in de achterste cabine zitten; hij rijdt als machinist de volgende rit terug, met de machinist als conducteur. In 30 seconden is de trein weer weg. Nieuw, radicaal, onhaalbaar? Nee, bij Oostnet functioneert het prima.

Japan

NS is trots op zijn effectiviteit van 4 miljoen reizigerskilometers per kilometer spoor. Daarmee staat NS in Europa aan de top. De Japanners halen 15 miljoen reizigerskilometers per kilometer spoor. Het aandeel van de trein in het personenvervoer is in Japan 34 procent, tegen 6 procent in Nederland. Het geheim zit hem in een zeer strakke planning en zeer gedisciplineerd werken. Daar worden in de spits per spoor soms 30 treinen per uur afgehandeld (stop- en sneltreinen door elkaar). Vertaald naar Rotterdam zijn dan twee perronsporen net te weinig. Met vier kan het royaal. Maak er eens zes van, dan is het emplacement nog steeds mooi compact en kan het best onder de grond. De discussie over Rotterdam CS gaat dan niet meer over het emplacement, maar over de inrichting van het station en zijn omgeving. Dat sluit beter aan bij de behoeften in de 21^e eeuw.

Laatste voorbeeld. Recent heeft het kabinet besloten tot snelle treinen tussen de grote steden in de Randstad. Goed plan! Maar moet dat door twee nieuwe sporen over de hele lengte aan te leggen, geschikt voor 200 kilometer per uur? Een groot deel van het bedoelde effect kan met bestaande middelen worden behaald.

Het spoortraject Utrecht-Den Haag is 60 kilometer; de snelste sneltrein doet er 38 minuten over, dat is 95 kilometer per uur. Niet gek, maar de trein kan 140 km/uur. Laat dat eens 130 zijn, tel er twee minuten bij op voor optrekken en afremmen en je bent in 30 minuten van Utrecht naar Den Haag. Winst: 8 minuten, meer dan 20

procent. Aangezien een groot deel van de reiskosten tijdskosten zijn (met name voor het personeel) scheelt dit ook in de exploitatie. Het enige dat nodig is, is het schrappen van de marges uit de dienstregeling en het laten vervallen van de stop in Voorburg. Wel moeten de stoptreinen uit de weg zodra de sneltrein eraan komt. Hiervoor zijn uitvoegsporen nodig en een beter treinbeheersingssysteem. Dit geeft de helft van het beoogd effect, het kost weinig, levert bovendien een besparing op en voorkomt jarenlange overlast door spoorverdubbeling.

Laagste versnelling

NS kent geen *sense of urgency*. De wil om de werkwijze van het bedrijf aan te pakken, met zijn verouderde regels en ingewikkelde verknopingen, ontbreekt. Technologische vernieuwing staat in de laagste versnelling en is erop gericht om de bestaande werkwijze ongemoeid te laten. Opeenvolgende directies hebben deze vraagstukken links laten liggen. Waarom zouden ze zich ook inspannen en ruzies met het personeel riskeren? NS wordt niet afgerekend op zijn prestaties bij het benutten van de infrastructuur. Het (vrijwel gratis) gebruik van de infrastructuur, in combinatie met het veilig stellen van het monopolie was zelfs de kern van het beleid van Den Besten.

Het is dringend gewenst dat efficiency en effectiviteit van het gebruik van infrastructuur door de spoorwegen aan de orde wordt gesteld. Daarvoor is nodig dat de hele bedrijfsvoering wordt doorgelicht, met voldoende spoorse kennis en de vaste wil verouderde regels op te ruimen. Van buitenaf kan dat op twee manieren worden bevorderd. Ten eerste door voorstellen voor nieuwe infrastructuur kritisch en onafhankelijk te laten onderzoeken, met open oog voor andere manieren van bedrijfsvoering. Ten tweede door NS bloot te stellen aan de tucht van de markt: infraheffing, in combinatie met het toelaten van concurrentie op het spoor. Tot nu toe is er te veel gemopperd op NS, het wordt tijd voor daden.

Uit: OV Magazine, 28-6-2000