

Toekomstbeelden reizigersvervoer 2030 versie 6-11-2013

Ambities en verwachtingen voor de toekomst beïnvloeden, meestal impliciet, onze keuzes in het heden. Deze toekomstbeelden kunnen sterk variëren, afhankelijk vanuit welke invalshoek en met welke ‘bril’ je naar de toekomst kijkt. Hierdoor ontstaat verwarring in de discussie en lopen feiten en meningen door elkaar. Zo ook bij discussies over het huidige openbaar vervoer en de Lange Termijn Spoor Agenda.

Met deze notitie wil Railforum de toekomstbeelden voor het reizigersvervoer in 2030 agenderen.

We willen hiermee een open discussie over deze toekomstbeelden faciliteren en gaan op zoek naar gemeenschappelijk gedragen ambities en verwachtingen. Deze kunnen dan een visie vormen als handvat voor de keuzes die we komend jaar met elkaar maken.

*Leg elkaar niet op wat jij ziet,
maar nodig elkaar uit om samen op andere manieren vooruit te kijken*

1. Staat van de railsector 2013

De railsector kan een grotere bijdrage leveren aan de economische positie van Nederland en haar steden. De hier opgenomen SWOT analyse geeft volgens de leden van Railforum de stand van de sector anno 2013 goed weer.

<p>Sterkte</p> <p>Fijnmazig OV, frequent, hoge benutting Intercity netwerk, snel urban massatransport Sterk verbeterde regionale spoorlijnen Stations Betrouwbaarheid/veiligheid Nieuw materieel Duurzaamheid/CO2 neutraal Metronetten/RandstadRail OV als werkplek</p>	<p>Zwakte</p> <p>Governance, ambivalente ordening Reputatie Laag innovatie tempo/vermogen Versnippering Robuustheid net (zeer intensief gebruik) Onvoldoende integratie systemen Stadsgewestelijk OV (tot 40km) Stadstram / light rail projecten uitstel</p>
<p>Kansen</p> <p>(Groot)stedelijke markten (vervoer, stations) Chipkaart (in potentie) Grote steden in EU < 300km afstand Europese markt / liberalisering Multimodale ketens Congestie steden & autosysteem en luchtvaart Klimaatbeleid Leefstijlen, delen ipv bezit IT-toepassingen Traffic mgt systeem voor hogere freq / snelheden</p>	<p>Bedreigingen</p> <p>Korte termijn focus / geen visie Vooral investeringen in wegen (autolobby) Beperkte middelen overheid Slechter imago door fyra, sneeuw e.d. Innovaties auto's Geen politieke prioriteit voor economische positie Nederland</p>

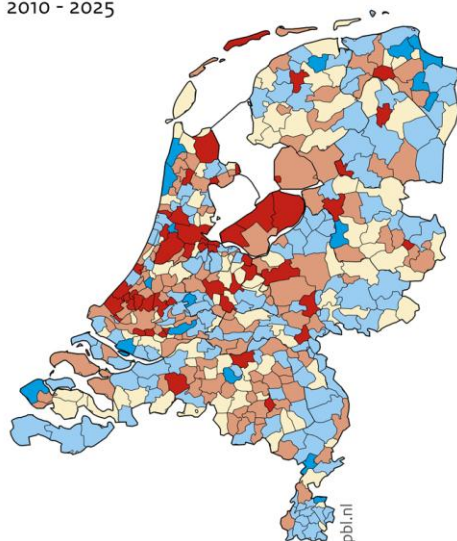
Door het pakken van kansen kan de sector een betere bijdrage leveren aan de economische positie en leefbaarheid van Nederland. Innovatie in product- en marktontwikkeling is cruciaal en blijkt daar waar het gelukt is succesvol, zoals bij voorbeeld het aantal reizigers in RandstadRail en regionale spoorlijnen laat zien. Maar de innovaties verlopen traag en stuiten te vaak op bestuurlijke barrières. De leden van Railforum bepleiten een versterking van de positie van de spoorsector ten opzichte van andere vervoersmodaliteiten daar waar duurzaam kansrijke markten zijn en maatschappelijk toegevoegde waarde. Daartoe bepleiten de leden van Railforum een betere aansluiting van de railsector bij maatschappelijke ontwikkelingen en betere samenwerking in de keten (deur-tot-deur). Daarnaast bepleiten we een duidelijkere regie door de overheid en meer doorzettingsmacht bij realisatie van innovaties en nieuwe railprojecten.

2. Markten

Nederland is in verandering en daarmee verandert de markt voor het spoorvervoer. De veranderingen in Nederland worden vooral veroorzaakt door de dynamiek in processen van globalisering en de veranderende positie van Europa in de wereld, door het toenemend belang van steden en hun internationale concurrentiepositie voor de economie, door de ontwikkeling van de kenniseconomie, door ontwikkelingen rond klimaat en energie en door demografische ontwikkelingen als vergrijzing en bevolkingsafname. Daarnaast constateren we een groeiende vraag naar duurzame, genetwerkte mobiliteit.

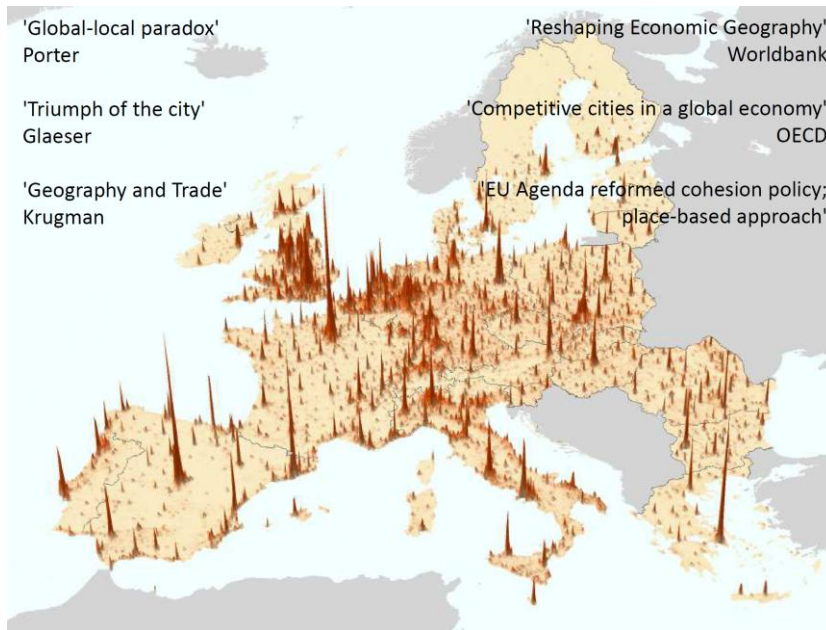
Bevolkingsontwikkeling per gemeente

2010 - 2025



Bron: PBL/CBS regionale bevolking- en huishoudens prognose, 2011-2040

Uit diverse studies kan afgeleid worden dat het belang van steden voor de economie steeds groter geworden is en dat die steden internationaal met elkaar concurreren.



Bron: bewerking door Otto Raspe

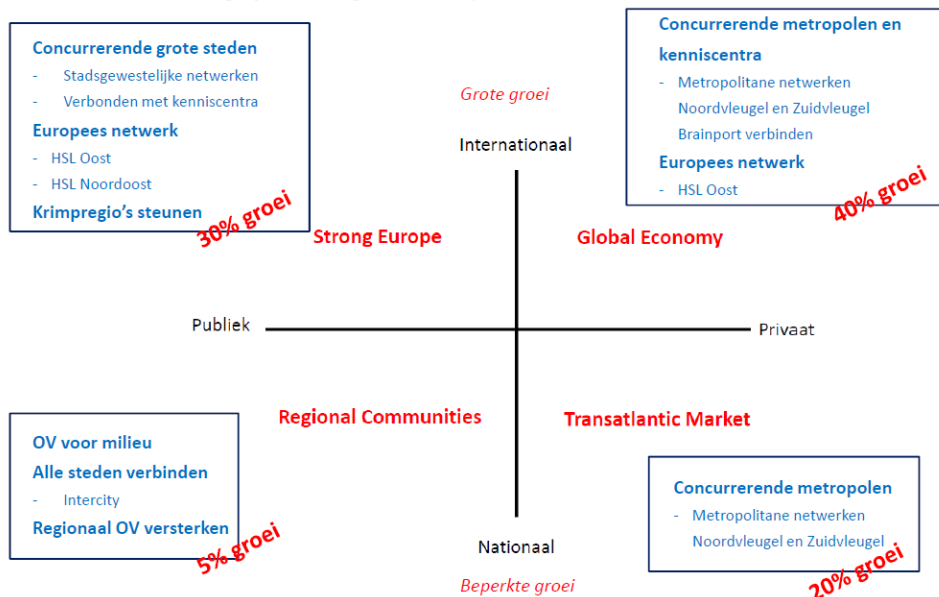
Die concurrentiekracht van steden is van groot belang voor de kracht van de nationale economie. De Nederlandse grote steden staan er grotendeels goed voor maar zijn ook kwetsbaar. Ze hebben als belangrijke tekortkoming in hun internationale concurrentie hun beperkte omvang (bron: PBL). Daar is voor de railsector een belangrijke rol weggelegd. Ten opzichte van veel vergelijkbare stedelijke regio's in het buitenland is het stadsgewestelijk vervoer niet sterk ontwikkeld. Nederland kan meer investeren in stadsgewestelijke railvervoersystemen zoals in Duitsland, Zwitserland en Frankrijk waardoor 'de agglomeraties' ('Daily urban systems') meer samenhang krijgen. Dit geldt voor zowel forensen, studenten als recreatief verkeer. De agglomeratiekracht wordt daardoor maximaal ontwikkeld.

De maatschappelijke ontwikkelingen werken ruimtelijk door in wat een toename lijkt van regionale sociaaleconomische verschillen binnen Nederland. Enerzijds is er de concurrentiepositie van de grote steden en enkele sterke kennisregio's (zoals Brainport Eindhoven), anderzijds vergrijsde regio's, krimpregio's, en onzekerheid over de toekomst van perifere stedelijke regio's. Op basis van deze maatschappelijke ontwikkeling kunnen markten voor het spoorvervoer meer gedifferentieerd ontwikkeld worden, zowel gecombineerd in de ketens (ook met de bus) als concurrerend met auto en vliegtuig. Als de vervoersvraag daartoe aanleiding geeft moet regionaal gedifferentieerd worden; er moeten prioriteiten worden gesteld. Juist in krimpgebieden verdwijnen voorzieningen en wordt goed OV voor de bevolking belangrijker.

3. Ambities

De maatschappelijke ontwikkelingen op lange termijn, en de mate waarin de hiervoor beschreven ontwikkelingen zullen doorzetten zijn onzeker. Daarom heeft Railforum een (beperkte) verkenning gedaan aan de hand van de 4 scenario's van het CPB.

Scenario's CPB: mogelijke invullingen voor de spoorsector



Uit de scenarioverkenning kunnen enkele ambities of 'no regret' maatregelen worden afgeleid. Ten opzichte van de huidige ontwikkelingen en plannen zoals ERTMS, PHS en OV-SAAL betekent dit een verbreding van de focus van de plannen voor de toekomst van het railvervoer. De leden van Railforum bepleiten verbetering van het stadsgewestelijk vervoer rond de steden en comfortabeler en sneller lange afstand vervoer (binnenland en internationaal), alsmede maatwerk in regionaal vervoer in de perifere regio's en krimpgebieden. Specifiek:

- het bijdragen aan de internationale concurrentiekracht van de vier grote steden en de mainports. Op twee manieren kan de railsector bijdragen aan het versterken van de grote steden en hun agglomeraties:
 - o door de bestaande agglomeraties beter intern te verbinden door beter stadsgewestelijk openbaar vervoer, goed vervlochten van herkomst tot bestemming;
 - o door het onderling verbinden van de grote steden en betere, snellere verbindingen met de belangrijkste kenniscentra zoals Eindhoven. Zakelijke centra (business hubs) en kenniscentra worden zo direct, snel en comfortabel onderling verbonden zodat ze meer als een samenhangend stedelijk systeem gaan functioneren ("borrowed size", lenen van de burens). Daardoor kunnen ook topsectoren beter functioneren.
- het versterken van de positie van het spoor in internationaal verkeer tussen metropoolregio's binnen Europa;
 - o meer point-to-point verbindingen tussen stedelijke regio's;
 - o air – rail substitutie daar waar de trein concurrerend is met het vliegtuig.;
- Het bereikbaar en leefbaar houden van krimpregio's door regionaal maatwerk:
 - o Per regio kansen voor railvervoer verkennen als basis, aangevuld met voor- en natransport; zoals overig OV, auto en fiets;
 - o Gericht versterken van een beperkt aantal meer perifere steden en kernen.

4. Wellicht

Dan is er nog een categorie ontwikkelingen / markten die meer samenhangen met specifieke toekomstscenario's, zoals het generiek versterken van alle steden in Nederland en het bereikbaar houden van economische en sociale centra met 4-6x per uur HSL, het verder uitbouwen van dit netwerk. Dergelijke maatregelen worden nu (nog) niet bepleit.

5. Uitgangspunten

Bij het kiezen en ontwikkelen van vervoersproducten gaat het om

- Focus op de lange termijn en nog beter doen wat we nu al doen;
- Innovatie door integratie van alle vervoerssystemen (beter benutten);
- Wijze van besturen (Governance) gericht op die integratie met koersvaste regiole overheden;
- Gedifferentieerd aanbod o.b.v. vervoersvraag;

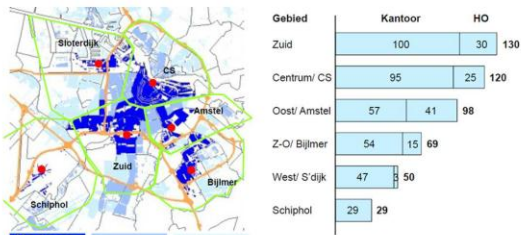
6. Specifieke maatregelen voor de toekomst

Uit het voorgaande leiden de leden van Railforum een aantal specifieke no-regret maatregelen af, passend bij de ambities uit paragraaf 3:

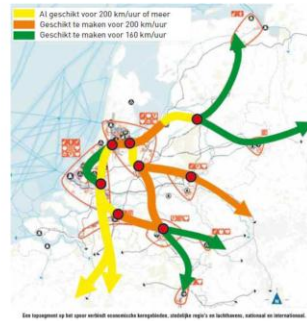
- Verbeteren en uitbreiden van stedelijke railnetwerken rond alle grote steden o.a. door integratie sprinter en metro / light rail, aangevuld met HOV. Dit in eerste instantie door middel van 'beter benutten' en bestuurlijke maatregelen (geïntegreerde regionale aansturing). Ook betere afstemming op de rol van de IC in het regionale vervoer of deze verder versnellen tot alternatief voor de auto en regionale railnetten versterken; verdere optimalisatie spoor en overig OV; uitgelezen rol voor regionale overheden;
- Doorzettingsmacht organiseren rond een aantal sleutelprojecten light rail, gericht op het versterken van steden o.b.v. nieuwe MKBA;
- Snellere en meer comfortabele railverbindingen op de as Amsterdam – Utrecht – Eindhoven en Den Haag – Rotterdam – Eindhoven (– Duitsland); In maximaal 45 min Amsterdam – Eindhoven; Deze IC trajecten vrij van overwegen
- Hanzelijn benutten voor versnelling treinen naar Groningen en Enschede – Hannover;
- Bij alle investeringen in het hoofdrailnet vast anticiperen op verhoging reissnelheid voor de essentiële corridors van Intercity en HST. Dit bespaart geld en schept kansen;
- Versnelling, verhogen punctualiteit en frequentie van ICE naar Frankfurt;
- Mainports zoals Schiphol en de business hub Zuidas goed aansluiten op het internationale netwerk van HST;
- Ruimtelijke verdichtingen rondom knooppunten (Transit Oriented Development, Stedenbaan concept);
- Verbinden van spoor, overig OV en RO, P+R Plus en overal OV-fiets;

Als gevolg van RO in laatste decennia zijn spitsbestemmingen (kantoor en HO plekken) nu gevestigd tot (voor)bij de ring A10

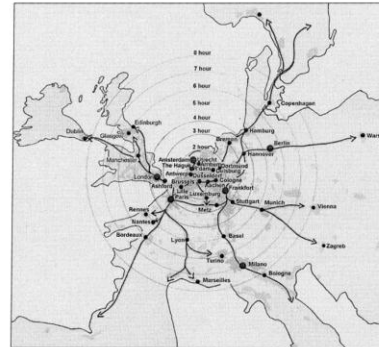
Kantoorbanen en hoger onderwijsplekken per gebied* in 2010 ('000)



* Schiphol in zijn geheel heeft veel meer banen (64k) – vooral in ploegen
 * Gebied gedefinieerd als dichtstbijzijnde poort, met een max. afstand van 5 km. Gebieden inclusief andere gemeenten indien relevant.
 Bron: GIS, OV-bedrijven, LISA, SCP analyse



Snelle treinen verbinden de economische centra in Europa met de belangrijkste luchthavens. In Nederland staat een hogere snelheid op het spoor niet op de agenda. Dat moet veranderen, wil Nederland aansluiting houden met de economische dynamiek



7. Conclusie

Het beter aansluiten van het railvervoer op de maatschappelijke ontwikkelingen leidt tot keuzen waarbij het versterken van de grote steden en de kenniscentra in hun internationale concurrentie centraal staat.

- Versterken en versnellen topsegment HST en IC netwerk
- Stadsgebestedelijke netten versterken
- Integratie OV-keten voor naadloos deur – deur vervoer

Dit versterkt de economische positie van Nederland op een efficiënte en duurzame wijze.