

Verslag en visie: Onno Pruis – Movin Vervoeradvies

[o.pruis@movin.nl](mailto:o.pruis@movin.nl)

**Een paar aantekeningen en mijn visie (in cursief)**

Barth Donners stelt dat de klant centraal zetten groei op korte termijn kan opleveren. Hij noemt daarbij: treinverbindingen zijn slecht vindbaar en slecht boekbaar ook pas te kort van tevoren beschikbaar, tarief is vaak best oké. Verbeteren van reiszekerheid is ook noodzakelijk (echter EU gaat dat niet goed regelen vooralsnog, dus wie verantwoordelijk is als het fout gaat bij overstappen blijft lastig en de reiziger blijft de klos).

*Dat is zeker een van de belangrijkste aspecten. In mijn beleving werkt dit alleen als je werkt met en vanuit een overkoepelend systeem zoals bijvoorbeeld beschreven in TEE 2.0.*

Arie Bleijenberg had bekeken waar de trein markt kan vinden en luchtvaart heeft vanaf 300 km een groter aandeel dan trein. Luchtvaart heeft dicht netwerk met vele directe verbindingen. Trein kan daar moeilijk aan tippen. Vanuit Nederland zijn er maar een paar rechtstreekse verbindingen. De potentie om te groeien is er, vooral als er fors kortere reistijden komen, maar ook als er slechts 10% reistijdwinst geboekt wordt. De toeristische markt heeft een groot aandeel in het vliegverkeer en de groei tot 2040 is, ook na Corona fors. Bij substitutie naar rail omwille van CO2 besparing ook rekening houden met groei trein als product beter wordt en voorkomen dat uitgespaarde vluchten weer direct worden opgevuld door andere vluchten.

Rik van Haaren liep bij boeken van een ticket van Italië naar Nederland tegen problemen aan, niet alleen de reistijd was lang en zoeken van verbindingen lastig, maar ook het regelen was moeilijk.

*Dat vraagt om een overkoepelend systeem voor lange afstanden zoals TEE 2.0 vind ik. Daarin worden rechtstreekse verbindingen voorgesteld die in de afzonderlijke landen op de bestaande infra passen en een redelijk hoge reissnelheid bieden. En ja: vliegen is (veel) sneller, maar dat is op afstanden boven de 1000 km onvermijdelijk als er geen HSL over de totale lengte ligt. Juist doordat veel vervoer toeristisch is een langere reistijd zeker niet altijd een probleem: reizigers kunnen genieten van het landschap, lezen, praten, slapen gamen of toch nog wat werken. Nachttreinen kunnen hier ook in een behoefte voorzien, mits efficiënt en veilig en goede aankomst- en vertrektijden tegen acceptabele tarieven.*

Binnen de railsector spelen vooral de nationale belangen: de binnenlandse reizigersstromen zijn ook het grootst. DB, Sncf, Renfe en FS, maar ook andere spoorwegmaatschappijen zijn dan ook vooral op intern verkeer gericht. I&W ziet veel in de corridor gerichte benadering. Successen hiervan zijn de rechtstreekse Eurostar naar Londen, de introductie van de IC Eindhoven – Düsseldorf en versnelling van de IC Berlijn.

**Mijn analyse en advies**

*Ik constateer dat de reiziger meer centraal moet staan: dat lijkt me terecht. Dat kan betekenen dat er meer moet worden ingezet op concurrentie, maar dat hoeft niet. Ik denk dat concurrentie weinig gaat brengen, behalve lagere tarieven wellicht. Maar treinen die erbij komen op de schaarse infrastructuur die qua netwerk niks toevoegen zijn niet de goede keuze. Ik zie niet dat er concurrenten komen die bijvoorbeeld rechtsreeks Rotterdam –*

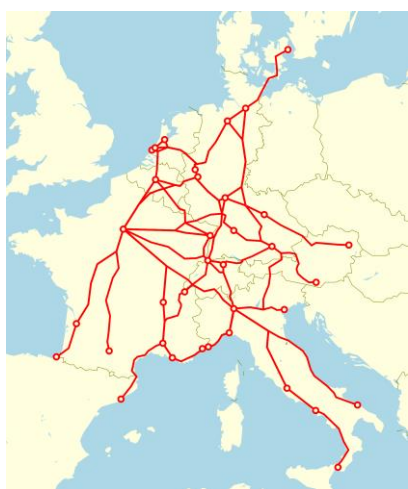
Lyon- Barcelona gaan rijden, ook al is dat een van de zwaarste vliegrelaties. De instap is te moeilijk en te onzeker en ook erg kostbaar. Eigenlijk niet te doen voor nieuwkomers, zoals ook geconstateerd in diverse studies.

Het gaat ook niet om infra als een HSL Oost: de afstand Utrecht – Arnhem is te kort om echt vaart te maken en die 5 minuten reistijdwinst gaan het verschil niet maken. (Wel nodig is ontvlechting van regionaal en HSL/TEE vervoer waar mogelijk. Zo zou je kunnen denken aan een extra spoor Zevenaar – Westervoort en tussen Utrecht en Arnhem een extra spoor Utrecht – Zeist, en aan sluiten van Wolfheze en Oosterbeek die echt heel weinig reizigers hebben).

Het verder vooruit mogelijk maken van boeken van treinkaartjes klinkt natuurlijk aantrekkelijk, maar heeft (mogelijk) ook grote nadelen/beperkingen. Als je kaartjes boeken ver van tevoren mogelijk wilt maken zal de dienstregeling al ver van tevoren op slot moeten, ook voor regionale treindiensten en goederen omdat er altijd nog wat kan schuiven. Dat is niet goed te doen. De oplossing is om alleen een Europees netwerk van belangrijke corridors boekbaar te maken. Hierbij denk ik dan aan het TEE 2.0 netwerk zoals dat door het BMVI is benoemd, aangevuld met IC, EC, ICE, TGV en AVE verbindingen.

#### Het TEE 1.0 netwerk in een notendop (bron: Wikipedia)

De opzet van het TEE netwerk was een netwerk van snelle, grensoverschrijdende dagtreinen te creëren, dat het hoofd zou moeten bieden aan de opkomende concurrentie van de [luchtvaart](#). Snelheidswinst zou bereikt moeten worden door afhandeling van grenscontroles en douaneformaliteiten in de trein, alsmede door het gebruik van [treinstellen](#), waardoor het [kopmaken](#) op [kopstations](#) minder tijd kostte en het wisselen van locomotieven aan grenzen niet nodig was. De TEE was vooral gericht op de zakenreiziger en had alleen 1<sup>e</sup> klas rijtuigen en (vrijwel) altijd een restauratie. De kleurstelling van de treinen was in heel Europa (vrijwel) gelijk. In [1987](#) werd de TEE meestal vervangen door de [EuroCity](#) en later ICE's, TGV's en andere hoge snelheidstreinen. De internationale trajecten zijn echter vrijwel allemaal verdwenen.



Netwerk in 1979



Kleurstelling van de TEE – (Rheingold panorama rijtuig)

Hoewel het TEE 2.0 netwerk hier en daar wellicht wat vergezocht is en ook uitgaat van acceptatie van erg lange reistijden (tot zo'n 13-14 uur) bevat het wel degelijk goede, rechtstreekse en vooral ook nieuwe verbindingen over grotere afstanden: precies wat nodig is om mensen die **niet willen** vliegen een acceptabel alternatief te bieden. En nee: de zakenreiziger zal alleen op kortere afstanden (tot zo'n 4- 6 uur reistijd) met de TEE gaan.

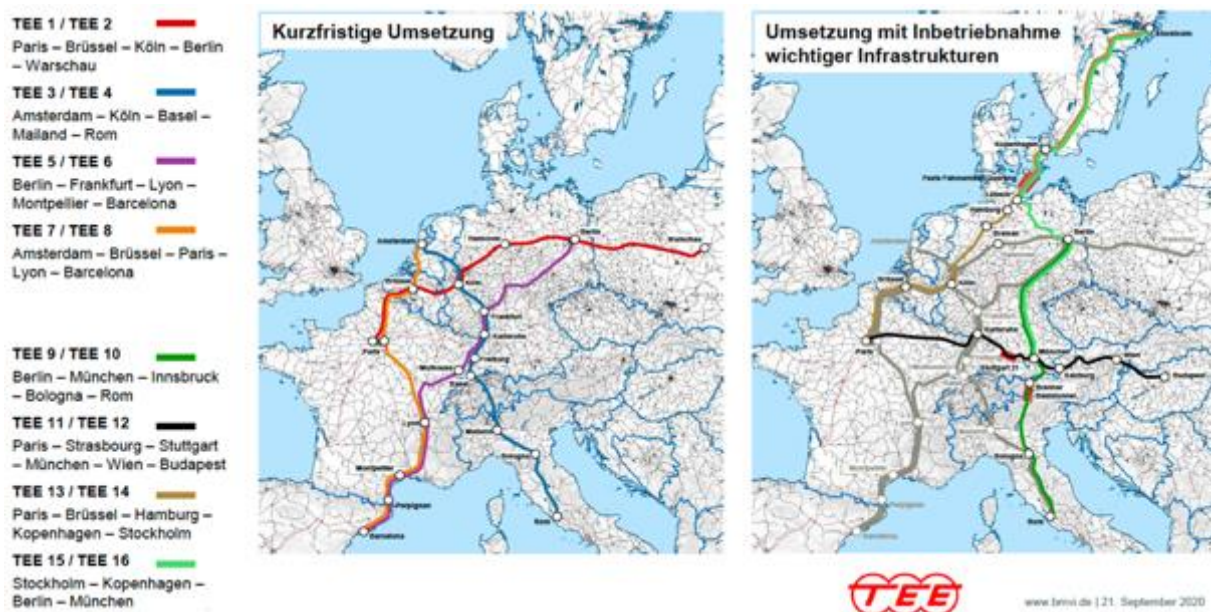
Het netwerk gaat uit van reistijden die op bestaande infrastructuur al mogelijk zijn en in te passen zijn in het Taktfahrplan van Duitsland, Oostenrijk en Zwitserland en binnen Nederland op een ICE-pad passen. Dat maakt realisatie van het netwerk nu al voor een groot deel direct

*mogelijk. Het geeft ook een ontwikkelperspectief voor verbeteringen die mogelijk worden door infrastructuur die nog in aanleg is (en dat is best veel! Karlsruhe – Basel 0,5 u sneller, Stuttgart - München 0,5 u sneller, Brenner Basistunnel 45 min sneller).*

*In het voorstel van het BMVI wordt uitgegaan van samenwerkingsverband van de zittende vervoerders. Deze zouden het netwerk kunnen realiseren omdat ze het personeel en deels ook het materieel al hebben dat geschikt is voor realisatie van de verbindingen. En nee dat levert dan niet de concurrentie op die de EU graag ziet, maar wel een bruikbaar netwerk voor de reiziger dat op pragmatische wijze stap voor stap kan worden geïntroduceerd en kan groeien.*

*Aanbesteden van dit netwerk in delen en al dan niet met subsidie vergeven van concessies is een andere optie. De facto ontstaan daardoor echter ook monopolistische netwerkjes die dan weer niet samenhangen met elkaar en last af te stemmen zijn.*

*Het TEE 2.0 concept een kortere en langere termijn fasering.*



*Voor de kortere termijn zorgt het netwerk al voor interessante lange afstandsverbindingen, namelijk:*

- *Amsterdam – Rotterdam – Brussel – Parijs – Lyon- Montpellier - Perpignan – Barcelona*
- *Amsterdam – Keulen – Frankfurt – Karlsruhe Freiburg – Basel – Bern – Milaan – Bologna – Rome*

*In mijn beleving is dit netwerk te eng en zijn ook verbindingen naar München en Oostenrijk belangrijk. Hoewel hier met de nieuwe Nightjet al een nachttrein gaat rijden is ook een dagtrein hier zinvol. Ik heb hiervoor eerder suggesties gedaan zoals op onderstaand kaartje staan. Hierin zit een snelle verbinding naar Rome (echter niet vanuit Nederland), maar ook versnelling van IC Berlijn, rechtstreeks naar Hamburg, München. Wat mij betreft zijn dit zeker zinvolle aanvullingen op het door BMVI voorgestelde TEE netwerk. Om er een TEE 2.0 verbinding van te maken moeten extra voorwaarden gelden:*

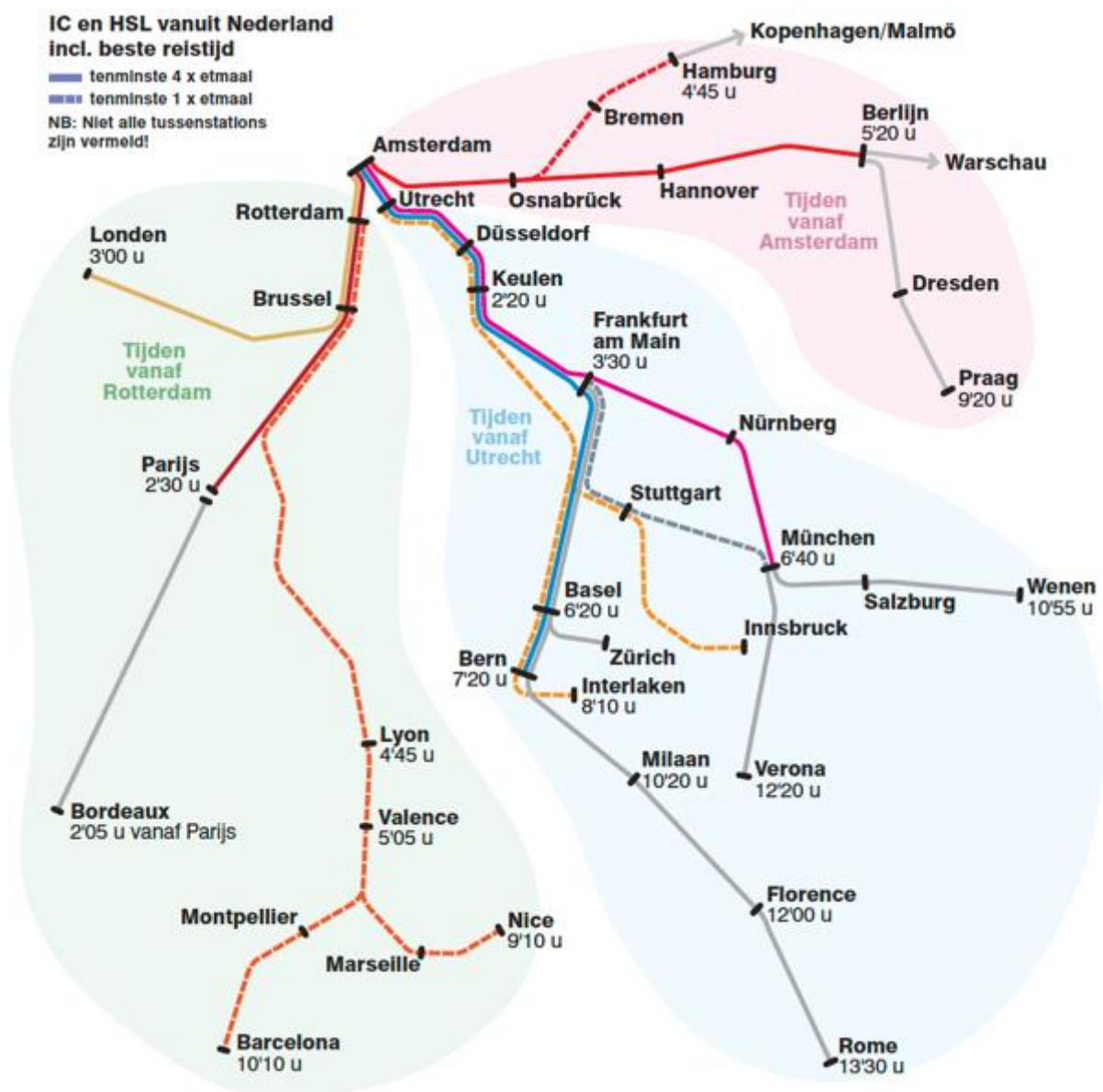
- *Stopt alleen in de grootste plaatsen, daardoor korst mogelijke reistijd*
- *Lange tijd van tevoren boekbaar, ook via App*
- *Restaurant / warme en koude catering op de plaats*

- *Reisgarantie en klantenservice*

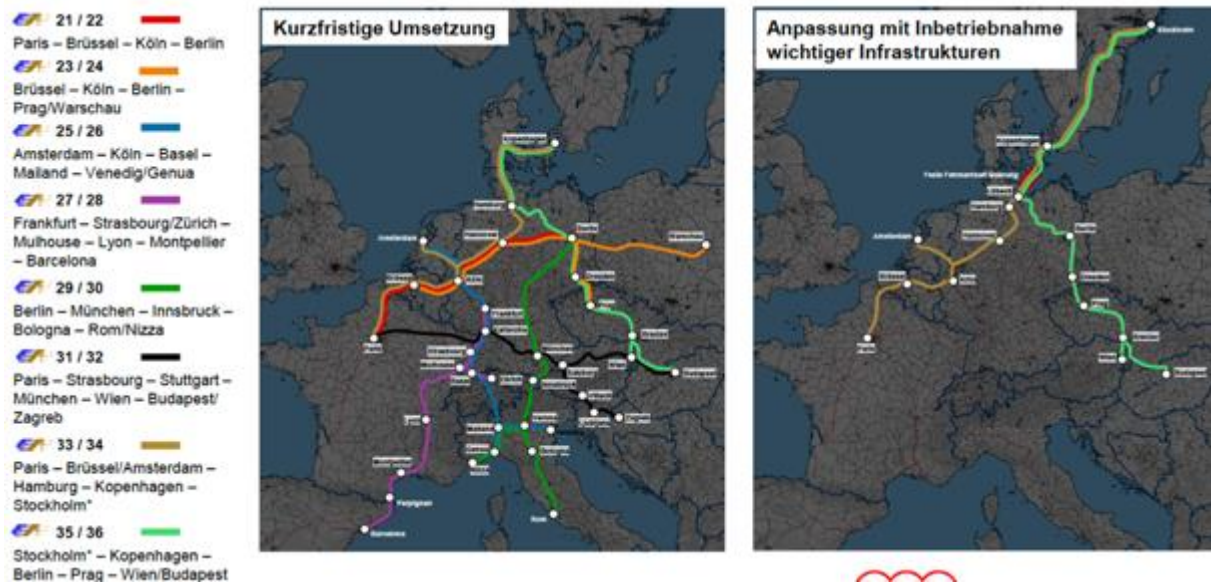
Dus wat mij betreft werken we gezamenlijk aan realisatie van het TEE 2.0 netwerk en bezien we welke verbindingen hierbij nog ontbreken die voor ons van belang zijn. Dat zijn wat mij betreft:

- *Amsterdam – Hamburg – Kopenhagen / Malmö: zo wordt een slechte verbinding verbeterd en ontstaat met één overstap een verbinding met heel Zweden*
- *Huidige EC Münster – Innsbruck: om te zetten naar Den Haag - Utrecht (of Eindhoven) – Innsbruck: interessant voor toeristisch vervoer via Rijnvallei en Oostenrijk*
- *IC Berlijn opwaarderen naar TEE 2.0 en door naar Warschau*
- *Amsterdam - Nürnberg – München (plus aansluiting naar Verona/Venezia) – Salzburg - Wenen*

Deze rechtstreekse TEE 2.0 verbindingen kunnen in eerste instantie eenmaal per dag rijden.



Er is ook veel aandacht voor realisatie van een nachttreinennetwerk. Daarmee kan worden ingespeeld op de ook door RHDHV aangegeven grote groeipotentie van de nachttrein.



Vanuit Nederland zijn er twee nachttreinen gedacht:

- Amsterdam – Kopenhagen (via Duisburg / Keulen ☺), na realisatie van de Fehmarnbelttunnel door te trekken naar Stockholm. In mijn perceptie zou deze niet via Duisburg Keulen, maar via Bad Bentheim / Hannover moeten rijden)
- Amsterdam – Basel - Milaan – Venezia

### Samengevat

1. Realisatie van een integraal netwerk vergt sturing van bovenaf. Om dit op Europees niveau te krijgen is een vergezicht zoals het TEE 2.0 netwerk nuttig
2. Aansluiten bij bestaande spoorwegmaatschappijen is wellicht in strijd met de gedachte dat concurrentie het voor de klant wel gaat oplossen. Echter: meer concurrentie betekent ook meer winkeltjes en dat is nu juist net het probleem: versnippering in combinatie met een krappe infrastructuur is niet de juiste weg. Het ontwikkelen van een TEE 2.0 vervoerder die inkoop bij onderaannemers is een goede stap.
3. Een overkoepelende vervoerder als exploitant voor het TEE 2.0 netwerk heeft als groot voordeel voor de reiziger dat alle winkeltjes van afzonderlijke vervoerders zijn gecombineerd; daardoor ontstaat niet alleen één aanspreekpunt, maar zorgt ook voor helderheid over reizigersrechten. (en ja: het gevaar van een bureaucratische moloch bestaat, al laten bedrijven als ÖBB wat mij betreft zien dat klantgericht en efficiënt gecombineerd kan worden)
4. Het TEE 2.0 netwerk biedt perspectief op echt lange afstand verbindingen: precies wat er nodig is om een alternatief voor vliegen te bieden. Voor de zakelijke reiziger is het netwerk alleen op afstanden tot zo'n 6 uur reistijd attractief.
5. Het TEE 2.0 netwerk behoeft nog aanvulling met meer verbindingen. De belangrijkste vanuit Nederland zijn Amsterdam/(of Utrecht) – Berlijn – Warschau en Amsterdam/(of Utrecht)– Hamburg - Kopenhagen – Malmö.

6. Grijp deze kans nu aan en kijk naar wat er mogelijk is, niet alleen naar nadelen of onmogelijkheden zoals zo vaak in de railsector. Start! (en geef dat ouderwetse logo een opfrisbeurt....)