

De treinverbinding Randstad-Vlaamse Ruit; wat was het en wat kan het worden?

Kees van Goeverden
TUDelft, Faculteit CiTG, Sectie Transport & Planning
c.d.vangoeverden@tudelft.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
20 en 21 november 2014, Eindhoven**

Samenvatting

De treinverbinding Randstad-Vlaamse Ruit; wat was het en wat kan het worden?

De ontwikkeling van de treindienst tussen de Randstad en de Vlaamse Ruit is een pijnpunt in vervoerland. Met het oog op een verbetering van onder meer deze treindienst werd de HSL-Zuid aangelegd, maar ondanks of zelfs dankzij deze lijn is de kwaliteit van de verbinding juist verslechterd. De paper begint met een historisch overzicht van de ontwikkeling in het treinaanbod op deze relatie. Het laat zien hoe de treindienst zich ontwikkelde tot de Benelux-dienst die jarenlang de verbinding onderhield en hoe deze recent aftakelde. De aftakeling is mede veroorzaakt door het technische falen van de treinen die deze dienst over het hogesnelheidsspoor hadden moeten verzorgen, maar ook zonder dit technische falen zou de kwaliteit van de verbinding in een aantal opzichten belangrijk verslechterd zijn. Vervolgens bespreekt de paper plannen en alternatieve voorstellen voor toekomstige verbeteringen. De huidige plannen richten zich op een zeer geleidelijke terugkeer naar de kwaliteit die tot voor kort geboden werd en voorzien pas in de verre toekomst in een lichte verbetering. Alternatieven die Van Witsen presenteerde gaan veel verder en zorgen voor een serieuze kwaliteitssprong. Zij maken ook als enige gebruik van de potentiële meerwaarde die de HSL biedt. Ze vereisen echter een veel grotere treininzet. Als hulp bij de beoordeling of de vervoervraag voldoende toeneemt om deze te rechtvaardigen is een analyse van de vervoervraag uitgevoerd. Deze laat zien dat het treinaandeel in de corridor Roosendaal/Breda-Antwerpen zeer laag is, zo'n 5%, althans indien een beperking gemaakt wordt tot reguliere verplaatsingen. Diverse bijzondere verplaatsingen met een vermoedelijk relatief hoog treingebruik zoals reizen met Europese railpassen zijn niet meegenomen. Het lage treinaandeel in dit vervoer, dat overwegend over wat langere afstanden gaat waar de trein doorgaans behoorlijk competitief is, doet vermoeden dat er potentie is voor een forse vervoergroei en daarom ook voor een flinke uitbreiding van het aanbod mits deze leidt tot een sterke verbetering van de kwaliteit. Of bij realisatie van de voorstellen van Van Witsen de vervoergroei voldoende zal zijn voor een rendabele verbinding durven we met onze eenvoudige analyse niet te zeggen. Mocht dit niet het geval zijn, dan lijkt een uitgeklede versie van zijn voorstellen ons beter dan de officiële plannen die er nu liggen.

1. Inleiding

Op de vorige editie van het CVS hebben we een paper gepresenteerd over 40 jaar ontwikkeling in het treinaanbod voor reizigersvervoer over lange afstand (Van Goeverden, 2013). Deze paper liet zien dat het aanbod in die periode een metamorfose heeft ondergaan en in sommige opzichten sterk verbeterd en in andere opzichten sterk verslechterd is. Vanwege de gerichtheid op grote afstanden werd geen aandacht geschonken aan ontwikkelingen op middellange afstanden, zeg 100-500 km. Ook hier zijn vooral in het internationale vervoer belangrijke en, wat betreft de relaties naar en van Nederland, negatieve ontwikkelingen geweest. Zo zijn de verbindingen tussen Nederland en Duitsland aanzienlijk verslechterd door opheffing van alle sneltreinverbindingen voor de middellange afstand. Veertig jaar geleden reden er sneltreinen tussen de Randstad en het Ruhrgebied/Keulen via twee routes, tussen Groningen en Bremen, tussen Nijmegen en Keulen, en tussen Maastricht en Aken. Het belangrijkste pijnpunt betreft echter de ontwikkeling in de verbinding tussen de Randstad en de Vlaamse Ruit. Ten behoeve van deze verbinding is een dure hogesnelheidslijn aangelegd, maar ondanks of zelfs dankzij deze lijn is het treinaanbod flink verslechterd. Over de ontwikkelingen bij deze verbinding valt zoveel te zeggen, dat we er een speciaal paper aan wijden.

De paper bestaat uit twee delen. Het eerste deel geeft een schets van de ontwikkeling van het treinaanbod tussen de Randstad en de Vlaamse Ruit. Deze beperkt zich niet tot de laatste 40 jaar of de meer recente verslechtering van de treindienst, maar gaat terug naar het begin; zo wordt een kleine bijdrage geleverd aan de herdenking van 175 jaar spoor in Nederland. Het tweede deel benoemt en bediscussieert de plannen en alternatieve voorstellen voor de toekomst. Voor een beoordeling van deze plannen bevat het ook een analyse van de vervoervraag.

2. Wat was het?

Dit hoofdstuk beschrijft de ontwikkeling van de treindienst tussen de Randstad en de Vlaamse Ruit vanuit het perspectief van de reiziger. Zo komen met name factoren die voor de reizigerskwaliteit van belang zijn, zoals treinfrequenties, exploitatieperiodes en reistijden aan de orde. De beschrijving is overwegend gedaan voor reizigers van Nederland naar België en verder, maar geldt ook voor de tegenrichting; de kwaliteit van het treinaanbod en de ontwikkeling daarvan is steeds in beide richtingen (nagenoeg) gelijk. Ook de genoemde aantallen treinen per dag of uur betreffen één richting. Voor de aantallen van twee richtingen samen moet men ze verdubbelen.

2.1 19^e en 20^{ste} eeuw, opkomst en volwassenheid

In 1855 startte de Société Anonyme des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam een stoptreindienst Moerdijk-Antwerpen met aansluitende bootverbinding uit Rotterdam. De verbinding Rotterdam-Antwerpen werd enkele malen daags geboden en duurde 4 uur en 20 minuten. De treinrit Moerdijk-Antwerpen kostte 1 uur en 50 minuten. Na opening van de bruggen bij Moerdijk en Rotterdam (1872 en 1877) konden de treinen direct van Rotterdam naar Antwerpen rijden en begon een lange periode waarin de treindienst

uitgebreid en versneld werd. Bij het aanbreken van de eerste wereldoorlog werden er 11 dagelijkse verbindingen geboden tussen de Randstad en de Vlaamse Ruit; er reden 4 doorgaande treinen Amsterdam-Brussel, 4 verbindingen met één of meer overstappen, en 3 exprestreinen Amsterdam-Brussel-Parijs waarvan één nachttrein. Eén van de gebroken verbindingen werd ten dele verzorgd door een exprestrein Hamburg-Wezel-Boxtel-Rosendaal-Antwerpen. De reis van Amsterdam naar Brussel duurde 4,5 uur, die naar Parijs 9 uur.

In het interbellum werd de treindienst uitgebreid met eerst één en daarna twee dagelijkse luxe treinen met Pullman-materieel van Amsterdam naar Parijs en met drie doorgaande treinen richting Luxemburg. Deze laatste betroffen twee D-treinen van Den Haag of Rotterdam naar Basel en soms verder naar Italië, en een luxe Pullman-trein van Amsterdam naar Zürich. De reistijd Amsterdam-Parijs werd teruggebracht tot 7 uur voor de D-treinen en 6 uur 40 minuten voor de luxe treinen.

In de periode na de tweede wereldoorlog verdwenen de D-treinen naar Basel één voor één. De drie luxe treinen, twee naar Parijs en één naar Zürich, gingen rijden onder TEE-vlag. Er kwam een trein Amsterdam-Parijs-Côte d'Azur bij met als eindpunt Ventimiglia. Aanvullende doorgaande treinen Amsterdam-Brussel verdwenen grotendeels en werden vervangen door een ongeveer uurlijks uitgevoerde treindienst Roosendaal-Antwerpen met aansluitingen uit Amsterdam en naar Brussel. Begin jaren 60 was de overstap in Roosendaal weer opgeheven en werd samen met de D-treinen naar Parijs ongeveer een uurdienst geboden tussen Amsterdam en Antwerpen, waarbij 7 gewone treinen doorreden naar Brussel. In 1974 werd de TEE naar Zürich ingekort tot Brussel-Zürich en verdween de laatste doorgaande trein Randstad-Bazel en verder via Brussel.

De treindienst Amsterdam-Brussel met gewone treinen werd iets geïntensiveerd. Vanaf 1976 reed alle dagen van de week elk uur van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat een trein van Amsterdam naar Antwerpen, die bijna altijd doorreed naar Brussel. Toch duurde het tot 1987 voor een volledige klokvaste uurdienst Amsterdam-Brussel alle dagen van de week een feit was. In hetzelfde jaar werd de frequentie tussen Roosendaal en Antwerpen verdubbeld door de inleg van een uurdienst Roosendaal-Antwerpen-Oostende. Antwerpen was nu elk half uur vanuit de Randstad bereikbaar, zij het dat eenmaal per uur in Roosendaal overgestapt moest worden. In de vroege jaren 90 kregen de Benelux-treinen telefoon aan boord, een faciliteit die de trein bijzondere status verschafte omdat telefoons maar bij weinig andere treindiensten ingevoerd werden. Overigens waren de telefoons niet 100% betrouwbaar. Het aanbod van de treinen was nu op zijn hoogtepunt. In 1994 werden de treinen Roosendaal-Oostende op zaterdag en zondag ingekort tot Antwerpen-Oostende en in 1998 verdwenen ze geheel tussen Roosendaal en Antwerpen. In 1999 werd de telefoon weer afgeschaft; de ontwikkeling van de mobiele telefoon zal hier debet aan geweest zijn.

Een grote verandering vond plaats in de verbinding Amsterdam-Parijs. In 1996 werden alle bestaande dagtreinen op deze route opgeheven en vervangen door hogesnelheidstreinen die aanvankelijk alleen in Frankrijk en later ook in België ten zuiden van Brussel met hoge snelheid reden. Ook de treinen naar Zuid-Frankrijk sneuvelden. De nachttrein Amsterdam-Parijs bleef nog een paar jaar rijden maar werd vervolgens

eveneens opgeheven, eerst alleen in de winterperiode, daarna ook 's zomers. De reistijd Amsterdam-Parijs, die in de afgelopen jaren al was gedaald tot 6 uur voor de D-treinen en 5 uur voor de TEE-treinen daalde verder tot 4 uur en 10 minuten. De nieuwe treindienst, Thalys, veranderde de reiscondities drastisch. Gewone treinkaartjes werden niet meer geaccepteerd, een eigen tariefsysteem uitgaande van de filosofie van yield management werd ingevoerd, en het reserveren van een zitplaats werd verplicht gesteld. Voor de reiziger betekende dit gemiddeld hogere tarieven en de creatie van onzekerheden over zowel het tarief als het verkrijgen van toegang tot de gewenste trein (Van Goeverden, 2013). De combinatie van kortere reistijden en verslechterde reiscondities leidde tot zowel het aantrekken van veel nieuwe reizigers als tot het wegvallen van een substantieel deel van de oude reizigersmarkt (Savelberg *et al*, 1998 en Van Goeverden, 1998). Het maakte de treinen naar Parijs ook minder geschikt als alternatief voor reizen tussen de Randstad en de Vlaamse Ruit. Klein (1997) laat zien dat een vergelijkbare vervanging van klassieke exprestreindiensten door hogesnelheidsdiensten met yield management en reserveringsplicht tussen Parijs en Zuidwest-Frankrijk leidde tot een gevoelige daling van het aantal treinreizigers op afstanden onder de 300-400 km. Op de middellange afstanden wegen de voordelen van hoge snelheid blijkbaar bij lange na niet op tegen de nadelen van de ongunstige reiscondities.

2.2 21^{ste} eeuw, neergang

Voorzien was dat vroeg in de 21^{ste} eeuw de HSL-Zuid Schiphol-Rotterdam-Antwerpen geopend zou worden en de Benelux-dienst vervangen zou worden door een hogesnelheidsverbinding. In verband daarmee werd de bestaande dienst gereden met materieel dat niet meer verbeterd werd en steeds slechter ging functioneren; er vielen regelmatig treinen uit. Ervaring van de auteur is, dat er in Nederland bij uitval geen vervanging geregeld werd en dat het ook niet toegestaan was met een gelijktijdig met de uitvallende trein vertrekkende Thalys te reizen. In België werden (soms?) wel vervangende treinen geregeld die je tot Roosendaal brachten waar je moest wachten op de eerstvolgende reguliere NS-trein voor het vervolg van de reis.

In 2009 verviel de stop in Brussel Noord. Dit is een verbazingwekkende beslissing met ernstige negatieve consequenties voor een aantal reizigers. Ten eerste is Brussel Noord een belangrijk overstappunt in het langeafstandsverkeer. Reizigers uit Nederland kunnen daar overstappen op treinen naar het oosten en zuidoosten van België en daarachter gelegen landen. Door het opheffen van de stop ging onder meer de aansluiting op de IC naar Luxemburg verloren, waardoor de reis naar onder meer deze stad opeens een uur langer ging duren. Ook is Brussel Noord het aangewezen overstapstation voor belangrijke bestemmingen in de Brusselse regio, zoals luchthaven Zaventem en de Europese wijk (bij station Schuman). Tenslotte is de omgeving van Brussel Noord zelf belangrijk, onder meer omdat daar veel kantoren gevestigd zijn waaronder diensten van de Vlaamse Gemeenschap.

In 2011 werd de avonddienst vanuit Brussel ingekort, met uitzondering van de zaterdag. Waar je decennia lang altijd na tien en soms zelfs na elf de laatste trein uit Brussel naar Nederland kon nemen, vertrok de laatste nu om 21:18 uur. Nederlanders konden na een dagje Brussel (anders dan de zaterdag) daar niet meer goed dineren en vervolgens

met de trein huiswaarts keren. Overstappers van ver weg, zoals Londen en Parijs, moesten nu vroeger vertrekken om nog de laatste trein naar Nederland te halen. Ook deze inkorting is verbazingwekkend in het licht van de aanstaande vervanging door hogesnelheidstreinen. De laatste maken het juist mogelijk om later dan voorheen te vertrekken en toch op een redelijke tijd op de bestemming te arriveren.

De achteruitgang van de Benelux-treindienst ging gepaard met een verbetering van de Thalys-diensten. In 2009 werd de HSL-Zuid geopend waardoor de Thalys een reistijdwinst van 50 minuten kon boeken tot 3 uur en 20 minuten tussen Amsterdam en Parijs en 1 uur en 50 minuten tussen Amsterdam en Brussel. Ook het aantal dagelijkse Thalys-treindiensten werd flink uitgebreid, van 6 in 2008 tot 9 in 2013.

Eind 2012 vond de vervanging van de gewone treindienst naar Brussel door een hogesnelheidsdienst plaats. Deze gaf de potentie voor een flinke verbetering van de bestaande dienst. Echter, afgezien van de sterk verkorte reistijden werd de dienst flink verslechterd. Het aantal dagelijkse verbindingen werd verminderd van 17 (in de situatie van vóór 2011) tot 10 en de strakke uurdienst werd vervangen door een onregelmatige dienst met soms intervaltijden van een uur en soms van twee uur. De latere avondtrein uit Brussel werd nu ook op de zaterdag afgeschaft. De grootste verslechtering was echter wellicht de invoering van yield management met reserveringsplicht. De spoorwegonderneming, NS Hispeed (marktnaam van High Speed Alliance), leek hier de heersende mode in het langeafstandstreinaanbod te volgen en niet behept te zijn met kennis over de zeer negatieve impacts in met name de door de Benelux-treinen primair bediende afstandsmarkt. De invoering leidde dan ook tot grote protesten onder de reizigers. Belangrijke protesten kwamen van de dagelijkse forensen. De abonnementen waarop zij gewend waren te reizen werden afgeschaft. NS Hispeed leek door de protesten pas te beseffen dat ze abonneementhouders onder haar reizigerspopulatie had en voerde de abonnementen opnieuw in.

De reistijdverkortung tussen de Randstad en Brussel werd gedeeltelijk teniet gedaan door slechte aansluitingen in Brussel. De nieuwe hogesnelheidstrein, Fyra, had dezelfde aankomst- en vertrektijden in Brussel als de Benelux-trein en stopte eveneens niet in Brussel Noord. De reis van bijv. Amsterdam naar Luxemburg duurde daarom langer dan enkele jaren terug toen de klassieke treinen nog in Brussel Noord stopten. De reserveringsplicht van de Fyra maakte verder duidelijk dat vermeende aansluitingen van de treinen uit Brussel op de Eurostar-treinen uit Londen niet geboden werden. Bij het gelijktijdig reserveren van de beide treinen hanteerden de spoorwegen een minimale overstaptijd in Brussel-Zuid die net iets langer was dan de op zich haalbare overstaptijden volgens de dienstregeling en werd de Fyra van één of twee uur later geboekt. En wie een weekendje naar Kent ging en zondagavond vanaf Ashford terugreisde met de enige Eurostar-trein die daar op zondag stopte en even na negenen in Brussel arriveerde, kon de laatste Fyra niet meer boeken en werd geacht in Brussel te overnachten en de volgende ochtend verder te reizen.

Een majeure en onverwachte ontwikkeling die kort na ingebruikname van de Fyra-dienst plaatsvond was het uitvallen van de Fyra-treinen. De treinen bleken van inferieure kwaliteit en niet bestand tegen de winterse omstandigheden waaronder ze vanaf het begin dienst moesten doen. De treindienst werd al in januari 2013 gestopt en daarmee

viel de vervanging van de Benelux-treindienst volledig weg. Reizigers waren nu aangewezen op de Thalys of de omslachtige en langdurige reis met gebruik van de stoptrein Roosendaal-Antwerpen. Overigens werden tijdelijk de sneltreinen Brussel-Essen doorgetrokken naar Roosendaal om wat meer en betere verbindingen te bieden. De verbinding Randstad-Vlaamse Ruit was nu op een absoluut dieptepunt beland. In de loop van het voorjaar van 2013 werd geleidelijk weer een beperkte klassieke treindienst onder gewone condities opgestart tussen Den Haag HS en Brussel, eerst tweemaal daags, later elke twee uur. Op zaterdag en zondag reden de treinen niet verder dan Antwerpen. De reistijden vanuit Den Haag en Rotterdam waren op doordeweekse dagen weer gelijk aan die met de oude Benelux-trein, op de weekenddagen duurde de reis naar Brussel fors langer. Bij de inzet van vervangende treinen werd verzuimd om de randen van de dag af te dekken conform de Fyra-dienstregeling. De eerste trein naar Brussel vertrok pas vrij laat, te laat voor veel pendelaars, en de laatste trein terug uit Brussel al vroeg in de avond.

Eind 2013 werd de dienst in de drukke uren verdicht tot een uurdienst, gingen de treinen in het weekend weer doorrijden naar Brussel, maar werd op werkdagen de reistijd met 12 minuten verlengd vanwege onder meer een langdurige stop in Roosendaal. Er werd 's ochtends weer een vroegere verbinding met Brussel geboden, maar de avonddienst uit Brussel, die wel iets verlaat werd, bleef vroeg beëindigd worden en die uit Den Haag werd zelfs vervoegd. Zowel uit Brussel als uit Den Haag vertrok de laatste trein vóór 21:00 uur.

Tegelijk met de veranderingen in de Benelux-treindienst eind 2013 werden twee extra Thalys-treinen ingevoegd tussen Amsterdam en Brussel die verder reden naar Lille. De laatste trein richting Nederland, vertrekkend iets voor tien uit Brussel, vulde het gat in de avonduren dat de Benelux-trein en Fyra hadden laten vallen. Deze trein reed dagelijks behalve op zaterdag.

Zo is de gespannen situatie ontstaan dat enerzijds de treindienst die primair bedoeld is voor vervoer tussen de Randstad en de Vlaamse Ruit aan kwaliteit heeft ingeboet en anderzijds er een groeiend aanbod aan hogesnelheidstreinen is met een prima reistijd kwaliteit maar waarvoor condities gesteld worden die hun geschiktheid voor het vervoer op deze markt sterk beperken. Vermoedelijk hebben de ontwikkelingen geleid tot een verschuiving van de vervoervraag van Benelux-trein naar Thalys en een overall daling van het vervoer per trein. Helaas hebben wij hier geen cijfers van.

3. Wat kan het worden?

In dit hoofdstuk gaan we in op plannen en voorstellen voor de toekomst van de treinverbinding Randstad-Vlaamse Ruit. Teneinde deze te kunnen beoordelen op haalbaarheid is bekeken hoe groot de vervoervraag is. Spoorwegondernemingen krijgen geen subsidie voor het verzorgen van internationale verbindingen zodat een redelijke gemiddelde treinbezetting een voorwaarde is. Men bedenke hierbij wel dat er een wisselwerking is tussen de kwaliteit van het aanbod en de vraag.

3.1 Bestaande plannen

De plannen zijn om de Benelux-treinen weer in Amsterdam te laten beginnen en het aantal verbindingen per dag geleidelijk te verhogen totdat in 2018 opnieuw een volledige uurdienst met 16 treinen per dag geboden wordt (NRC-Handelsblad, 2013). De reistijd zou vanaf eind 2014 echter aanzienlijk toenemen en dan 26 minuten langer zijn dan die met de oude Benelux-treinen (De Jong, 2013). De reistijdverlenging wordt mede veroorzaakt door een voorziene omweg via luchthaven Zaventem die 9 minuten extra kost. Vanaf eind 2016 gaat de trein ten zuiden van Rotterdam via het hogesnelheidsspoor rijden en treedt een beperkte reistijdverkortung op. Maar zelfs dan zou de reistijd niet korter te zijn dan die met de oude Benelux-trein (De Jong, 2013), onder andere omdat niet met hoge snelheid gereden wordt en een tijdrovende stop in Breda gemaakt wordt waar de treinen kop moeten maken. Pas na 2020 zullen de treinen vervangen worden door iets snellere treinen die 200 km/u rijden en wordt mogelijk voor het eerst sinds de opening van de HSL-Zuid een verbinding geboden die iets beter is dan wat hij vroeger was. Er lijken geen plannen te zijn om yield management en reserveringsplicht opnieuw in te gaan voeren.

De gemeente Den Haag, die er geen vertrouwen in had dat het met de Benelux-treinverbinding weer goed zou komen, heeft plannen gehad voor het laten rijden van een eigen treindienst tussen Den Haag en Brussel die tenminste de kwaliteit heeft van de oude Benelux-treindienst. Inmiddels lijkt het erop dat deze plannen niet verwezenlijkt gaan worden.

Wat betreft de langeafstandstreindiensten zijn er plannen voor twee nieuwe dagelijkse verbindingen Amsterdam-Londen die mogelijk eind 2016 gaan rijden en een verdere uitbreiding van het aantal Thalys treinen. Dit worden alle treinen met reserveringsplicht.

3.2 Alternatieven

Alternatieve voorstellen voor een verbeterde treinverbinding zijn gedaan door Van Witsen (2011). Hij stelt voor een halfuurdienst per hogesnelheidstrein te bieden tussen Amsterdam en Brussel die Breda niet aandoet. De langeafstandstreinen naar Parijs en mogelijk andere bestemmingen kunnen hierin geïntegreerd worden. Aanvullend wordt een halfuurdienst geboden op de relatie 's Hertogenbosch-Breda-Brussel, die eventueel al in Amsterdam begint en dan ook Utrecht bedient. Elders ventileert hij de mening dat de "hinderlijke verplichting een zitplaats te reserveren moet verdwijnen" (Van Witsen, 2013). Waar de bestaande plannen gericht zijn op een langzame terugkeer naar de oude kwaliteit en mogelijk een lichte verbetering in de verre toekomst, zorgen de voorstellen van Van Witsen voor een flinke kwaliteitssprong. Zijn voorstellen zijn ook de enige die goed gebruik maken van de potentiële meerwaarde die de HSL biedt.

Wij menen dat dit goede voorstellen zijn die, mits haalbaar, te prefereren zijn boven de bestaande plannen. Wel denken we dat het beter is de treinen via Breda niet in Amsterdam te laten beginnen maar in het natuurlijk achterland van Breda, bijvoorbeeld Arnhem of Eindhoven (of alternerend in beide steden). Amsterdam heeft al een goede verbinding en Utrechtenaren kunnen zonder om te reizen in Rotterdam opstappen. De

treinen uit de Randstad zouden alternerend in Amsterdam en Den Haag kunnen beginnen.

Indien vier grensoverschrijdende verbindingen per uur iets teveel van het goede zou zijn denken we dat aan de volgende elementen van Van Witsens voorstellen tenminste vastgehouden moet worden:

- Er rijden naast elkaar treinen uit de Randstad die de tijdrovende stop in Breda niet maken en treinen die in het achterland van Breda beginnen en via Breda naar Antwerpen en eventueel verder rijden. Beide treinsoorten moeten minimaal een uurdienst bieden.
- Er is geen reserveringsplicht. Wij voegen hieraan toe, dat de tarieven voor de reizigers helder en voorspelbaar moeten zijn en niet veel hoger mogen liggen dan die in het binnenlands vervoer. Bij integratie van langeafstandstreinen in de treindienst tussen de Randstad en de Vlaamse Ruit dienen de reserverings- en tariefcondities ook voor deze treinen te gelden op althans het traject Amsterdam-Brussel.

3.3 Vervoervraag

Teneinde iets te kunnen zeggen over de haalbaarheid van Van Witsens voorstellen hebben we een analyse van de vervoervraag gedaan. Met gebruik van nationale en supranationale verplaatsings- en reisbestanden hebben we het aantal verplaatsingen geschat dat, indien per trein gemaakt, vermoedelijk via de corridor Roosendaal/Breda-Antwerpen ging in de periode vóór de aftakeling van de Benelux-treindiensten. De gebruikte bestanden zijn jaarbestanden van het Nederlandse MON (2004 t/m 2007), van het Vlaamse OVG (1994 en 2008), en bestanden van het Europese DATELINE-onderzoek naar langeafstandsreizen door inwoners van de EU, gehouden in 2001 en 2002. Er is ook een Vlaams OVG uit 2000, maar de data van dit onderzoek geven geen informatie over de locaties van herkomsten en bestemmingen in het buitenland en konden daarom voor de analyse niet gebruikt worden. De selectie van verplaatsingen is gedaan op basis van nuts3-gebieden van herkomst en bestemming; alleen in het gebied van de corridor zelf is de fijnere indeling in gemeentes gehanteerd. Verplaatsingen korter dan 30 km hemelsbreed hebben we altijd buitengesloten.

Met de data uit deze verplaatsingsonderzoeken kunnen niet alle verplaatsingen 'gevangen' worden. Nederlandse of Belgische luchtreizigers die hun vliegreis op een Belgische respectievelijk Nederlandse luchthaven beginnen kunnen niet goed als landreiziger via de corridor geïdentificeerd worden en zijn niet meegenomen. Ook reizen van inwoners buiten de EU anno 2002 (15 landen) zijn niet meegeteld. De laatste omvatten onder meer de talrijke Noord-Amerikanen en Australiërs die met een Europese railpas Europa 'doen'. Verplaatsingen via de corridor door inwoners van de EU-landen die een rondreis door Europa maken zijn mogelijk ook niet alle geïdentificeerd en zullen ten dele ontbreken; hiertoe behoren onder meer verplaatsingen met een interrailkaart.

Het aantal ontbrekende verplaatsingen is vermoedelijk relatief groot bij de trein en omvat mogelijk een substantieel deel van de treinpopulatie. Dit vermoeden wordt ondersteund door vergelijking van de waargenomen aantallen per trein met gepubliceerde cijfers. Wij schatten het aantal reizigers per Thalys tussen Nederland en

Frankrijk op 425.000-550.000, terwijl de Thalys zelf op zijn website voor 2001 het aantal van 850.000 publiceerde. Dit is 1,5 tot 2 keer zo hoog. Het aantal reizigers per Benelux-trein schatten wij op 1,5-1,7 miljoen, terwijl Savelberg *et al* (1998) voor 1997 een aantal van 2,6 miljoen noemen, 1,5 tot 1,7 maal zo hoog. Misschien zijn de verschillen geheel te verklaren door de niet waargenomen verplaatsingen, misschien geven de opgehoogde verplaatsingen uit de gebruikte bronnen een onderschatting van de geregistreerde treinmobiliteit of van de gehele mobiliteit.

In de verdere bespreking beperken we ons tot de verplaatsingen uit de gebruikte bronnen die we aan zullen duiden als "reguliere verplaatsingen". Men houde in zijn of haar achterhoofd dat er meer verplaatsingen zijn en wel vooral bij de trein. Tabel 1 toont de omvang van de reguliere verplaatsingen, zowel totaal als per trein en andere modaliteit, uitgesplitst naar verplaatsingen van Nederlanders en buitenlanders.

Tabel 1: Aantal reguliere verplaatsingen per jaar via de corridor Roosendaal/Breda-Antwerpen naar woonland en modaliteit, in twee richtingen

	Alle reizigers	Woonachtig in Nederland	Woonachtig in ander land
Totaal	47,8 mln	31,2 mln	16,6 mln
Trein	2,1 mln (4,5%)	1,5 mln (4,8%)	0,6 mln (3,8%)
Bus	3,2 mln (6,6%)	2,0 mln (6,3%)	1,2 mln (7,0%)
Vliegtuig	5,6 mln (12%)	3,5 mln (11%)	2,1 mln (13%)
Auto	35,7 mln (75%)	23,6 mln (75%)	12,1 mln (73%)
Anders	1,3 mln (2,7%)	0,7 mln (2,3%)	0,6 mln (3,4%)

De tabel laat zien dat de totale markt groot is. Als alle 48 miljoen verplaatsingen per trein gemaakt zouden worden zou er bij een constante verdeling over 16 uren van de dag en over de dagen van de week elke 10 minuten een lange trein moeten rijden die zo'n 700 reizigers vervoert. Aangezien de verdeling niet constant is zou soms een flink hogere frequentie noodzakelijk zijn.

De tabel laat echter ook zien, dat het treinaandeel uitzonderlijk laag is, nog geen 5%. De trein is de minst gebruikte van de vier langeafstandsvervoerwijzen. In dit langere afstandsvervoer had een veel hoger aandeel verwacht mogen worden. Van Goeverden (2009) laat zien dat binnen Nederland de trein op de wat langere afstanden aandelen heeft van 10-50%, afhankelijk van de kwaliteit van de treinverbinding, waarbij het gemiddelde iets onder de 20% lijkt te liggen. Overigens heeft hij ook laten zien, dat bij langeafstandsreizen het treinaandeel in het internationale vervoer fors lager is dan in het binnenlandse vervoer (Van Goeverden, 2007). Dit zal ten dele komen door de vaak relatief slechte kwaliteit van het internationale treinaanbod. Dit laatste geldt ook voor de verbinding Randstad-Vlaamse Ruit. Indien beide gebieden in hetzelfde land hadden gelegen zou er minimaal elk half uur een trein hebben gereden. Maar het lage treinaandeel in het internationale vervoer heeft mogelijk ook andere oorzaken die bij een verbeterde verbinding parten kunnen blijven spelen.

Tabel 2 laat zien hoe de verplaatsingen verdeeld zijn over reismotieven; ook toont hij de treinaandelen bij de verschillende motieven.

Tabel 2: Aandelen reismotieven en treinaandelen per motief

	Alle reizigers	Woonachtig in Nederland	Woonachtig in ander land
Pendel (werk en onderwijs)	9,7% Treinaandeel 0,9%	5,8% Treinaandeel 2,4%	17% Treinaandeel 0,0%
Zakelijk	17% Treinaandeel 3,2%	16% Treinaandeel 5,2%	19% Treinaandeel 0,0%
Visite, logeren	12% Treinaandeel 3,7%	10% Treinaandeel 2,7%	14% Treinaandeel 5,2%
Ontspanning, vakantie	51% Treinaandeel 4,3%	59% Treinaandeel 5,0%	36% Treinaandeel 2,0%
Anders	11% Treinaandeel 12%	9,1% Treinaandeel 7,1%	14% Treinaandeel 17%

De trein blijkt het juist bij pendel waar het OV doorgaans goede marktaandelen heeft bijna geheel af te laten weten. Maar ook bij de andere gespecificeerde motieven ligt het treinaandeel bijzonder laag. Alleen bij het niet gespecificeerde "anders" stelt het nog iets voor. Opgemerkt moet worden dat de laagste treinaandelen op weinig waarnemingen gebaseerd zijn en daarmee een flinke marge hebben. Het meest extreme voorbeeld is pendel. De databestanden bevatten slechts één waargenomen pendelaar per trein. Het aantal waarnemingen voor alle modaliteiten samen is echter zo groot (bij pendel 69 pendelaars), dat met zekerheid gezegd kan worden dat de treinaandelen hoe dan ook zeer laag zijn.

We hebben verder gekeken naar de verdeling over herkomst- en bestemmingsregio's. In Nederland hebben we drie regio's onderscheiden op basis van type trein waar men in Nederland vermoedelijk in- of uitstapt. We definiëren daarvoor, mede op basis van de voorstellen van Van Witsen, vier treintypen die in de corridor Roosendaal/Breda-Antwerpen de grens overgaan, te weten een treindienst Randstad-Vlaamse Ruit, een treindienst voor de lange afstand die in Nederland ook de Randstad bedient, een treindienst van of via Breda naar de Vlaamse Ruit, en een (stop)treindienst Roosendaal-Antwerpen. Voor sommige herkomstlocaties blijft deze laatste de snelste manier om naar Antwerpen en verder te reizen. De drie gedefinieerde Nederlandse regio's zijn de Randstad met achterland, Breda met achterland en Roosendaal met achterland. Het achterland van de Randstad omvat resterend Midden- en geheel Noord-Nederland, het achterland van Breda Zuidoost Nederland, het KAN, de Achterhoek en Twente, en het achterland van Roosendaal het gebied ten westen van deze stad inclusief de Zeeuwse eilanden.

Verplaatsingen van/naar Breda en Roosendaal en hun achterlanden hebben we altijd toegedeeld aan de treinen die deze steden bedienen. Verplaatsingen van/naar de Randstad en achterland hebben we verdeeld over de gewone trein en de hogesnelheidstrein. Hierbij zijn we ervan uitgegaan dat reizigers naar/van België of overstappend in België altijd de gewone trein nemen, dat conform de nu bestaande situatie de langeafstandstreinen alle doorrijden naar Parijs en reizigers naar bijvoorbeeld Londen in Brussel moeten overstappen, dat reizigers naar Zuidwest-Frankrijk en verder

de langeafstandstrein naar Parijs nemen en daar overstappen, en dat reizigers naar Zuidoost-Frankrijk in Brussel overstappen op één van de daar vertrekkende TGV's. Vanuit Brussel is er een goede TGV-verbinding met Zuidoost-Frankrijk en met een overstap in Brussel in plaats van in Parijs wordt een verplaatsing tussen twee Parijse stations vermeden.

Hierbij komen we op de regionale indeling buiten Nederland. We onderscheiden Centraal-, West- en Noordoost-België met noordwestelijk grensgebied van Frankrijk (Nord-Pas de Calais), Zuidoost-België met zuidelijk Luxemburg en Elzas-Lotharingen, Groot-Parijs (Ile de France), Groot-Londen, Zuidwest-Frankrijk plus een groot deel van Spanje, Zuidoost-Frankrijk plus de Spaanse noordoostkust, en het zuidwesten van het Verenigd Koninkrijk waar voor de OV-reiziger gebruik van de trein via de Kanaaltunnel meer voor de hand ligt dan van één van de veerboten. Het onderscheiden van het gebied ten zuidoosten van Brussel maken we om inzicht te krijgen in de omvang van gedupeerde langeafstandsreizigers door de opheffing van de stop in Brussel Noord.

Tabel 3 geeft de omvang van de HB-relaties weer, waarbij we die van en naar de Randstad+achterland hebben uitgesplitst naar de twee treintypen die de Randstad bedienen. Bij elke relatie worden de marktaandelen van de trein vermeld.

Tabel 3: Verdeling over HB-relaties en aandelen van de trein

	Randstad en achterland		Breda en achterland	Roosendaal en achterland	Totaal
	Randstad-trein	Langeafst.-trein			
België excl. zuidoosten	13,8 mln Trein: 7,3%	0	10,8 mln Trein: 2,5%	4,5 mln Trein: 1,1%	29,0 mln Trein: 4,6%
Zuidoostelijk van Brussel	1,2 mln Trein: 0,7%	0	0,5 mln Trein: 0,0%	0,3 mln Trein: 4,4%	2,1 mln Trein: 1,1%
Parijs	0	2,1 mln Trein: 14,8%	0,6 mln Trein: 1,4%	0,2 mln Trein: 15,0%	2,9 mln Trein: 12,0%
Londen	1,3 mln Trein: 6,1%	0	0,2 mln Trein: 36,5%	0,1 mln Trein: 16,9%	1,6 mln Trein: 10,3%
Zuidwest-Frankrijk, Spanje	0	3,5 mln Trein: 3,3%	1,1 mln Trein: 0,0%	0,4 mln Trein: 0,0%	4,9 mln Trein: 2,3%
Zuidoost-Frankrijk	3,7 mln Trein: 3,2%	0	1,3 mln Trein: 1,0%	0,4 mln Trein: 0,0%	5,5 mln Trein: 2,4%
Zuidwest-Verenigd Koninkrijk	1,7 mln Trein: 0,7%	0	0,2 mln Trein: 13,3%	0,0 mln Trein: 0,0%	1,9 mln Trein: 1,8%
Totaal	21,8 mln Trein: 5,7%	5,6 mln Trein: 7,7%	14,6 mln Trein: 2,6%	5,8 mln Trein: 1,8%	47,8 mln Trein: 4,5%

Zoals verwacht mag worden zijn de treinaandelen bij de verplaatsingen naar/van Parijs en Londen het hoogst. Gezien echter het feit dat hier een groot deel van de route met hoge snelheid gereden wordt en de trein wat dat betreft behoorlijk competitief is, zijn aandelen van iets boven de 10% toch laag. In de verplaatsingen naar/van Parijs is de

auto dominant (60%), in die naar/van Londen het vliegtuig (78%). Bij met name Parijs zal de beperkte treincapaciteit debet zijn aan het lage marktaandeel. Ten tijde van de gebruikte data reden er dagelijks slechts 6 enkele treinstellen van de Thalys tussen Nederland en Parijs. Bij reserveringsplichtige treinen is de maximale vervoeromvang gelimiteerd door de aangeboden treincapaciteit waardoor er ook een limiet is aan het te behalen marktaandeel. De recente inzet van meer treinen heeft vermoedelijk het marktaandeel doen toenemen.

Het aantal verplaatsingen naar en van Zuidoost-België, Luxemburg en verder is substantieel. Het is groter dan dat naar Londen en niet zoveel kleiner dan dat naar Parijs. Het treinaandeel is hier echter marginaal. Het aantal overstappende langeafstandsreizigers dat gedupeerd is door het opheffen van de stop in Brussel Noord zal daarom niet zo groot zijn, waarschijnlijk tussen de 50 en 100 per dag.

3.4 Haalbaarheid voorgestelde verbeteringen

Hoeveel treinreizigers bij uitvoering van de voorstellen van Van Witsen aangetrokken zullen worden is enigszins koffiedik kijken. We zullen met een vingeroefening proberen hier grip op te krijgen. De zeer lage waargenomen treinaandelen doen vermoeden dat de trein een grote groeipotentie heeft en dat een forse verbetering ook tot een grote vervoergroei zal leiden. De trein heeft dankzij de HSL de potentie om zeer competitief te zijn voor auto en vliegtuig en we denken dat een marktaandeel van 20% in de reguliere verplaatsingen haalbaar is. In het geval van de voorstellen van Van Witsen gaan we ervan uit dat zeker een aandeel van 10% gehaald zal worden (een verdubbeling ten opzichte van het aandeel volgens de gebruikte bronnen) en mogelijk een aandeel van 20%. Als we ook eenvoudigheidshalve veronderstellen dat de aandelen op de Randstad- en Breda-routes gelijk zijn, hetgeen een veel grotere vervoergroei op de Breda-route impliceert, zouden er op de Randstad-route jaarlijks 2,7 tot 5,5 miljoen reguliere verplaatsingen per trein gemaakt worden en op de Breda-route 1,5 tot 2,9 miljoen. Daar komen de niet-reguliere reizigers bovenop. Deze zijn mogelijk minder gevoelig voor kwaliteitsveranderingen en kunnen dan min of meer als een constante groep beschouwd worden. Afgaande op de verschillen tussen waargenomen en gepubliceerde aantallen zou het hier kunnen gaan om 1 tot 1,5 miljoen. Wij veronderstellen een aantal van 1,5 miljoen bij sterk verbeterde verbindingen waarvan 1 miljoen naar of van de Randstad gaat en 0,5 miljoen de Breda-trein neemt. Omgerekend naar dagelijkse aantallen zou het dan gaan om 10.000 tot 18.000 reizigers op de Randstad-route en 5.500 tot 9.500 op de Breda-route. Uitgaande van een 16-urige bediening zouden er per uur per richting gemiddeld 300-550 reizigers vervoerd worden op de Randstad-route en 170-300 op de Breda-route. Als we enigszins arbitrair stellen dat een treinbezetting van minimaal 300 reizigers gewenst is zal, gegeven een zekere fluctuatie van de vraag over de dag, op de Randstad-route in tenminste de drukkere dagdelen een halfuurdienst geboden moeten worden. Op de Breda-route lijkt een halfuurdienst wat veel te zijn, al kan het zijn dat in de spitsuren een uurdienst onvoldoende is en dan een verdichting nodig is. Opgemerkt moet worden, dat de door Van Witsen gesuggereerde bediening van Utrecht door de Breda-treinen een ander plaatje geeft. Als Utrecht met achterland (Noord-Nederland) toegedeeld wordt aan de Breda-trein worden de verplaatsingsaantallen op de beide routes ongeveer even groot en hebben beide vermoedelijk voldoende reizigers voor een halfuurdienst in de drukkere uren. Het beter vullen van de treinen op de Breda-route kan

een reden zijn om deze treinen toch in Amsterdam (of Utrecht, of Groningen?) te laten beginnen.

Behalve het netontwerp en de condities ten aanzien van tarieven en reserveren zijn ook andere factoren van belang voor de vervoervraag. Men denke aan het bieden van goede en betrouwbare aansluitingen op belangrijke overstaprelaties, goede en eenvoudig te vinden informatie over de verbindingen en de condities, en diverse andere zaken die de keuze van de reizigers voor de vervoerwijze beïnvloeden. Het is ook nuttig om te onderzoeken waarom de trein in sommige segmenten extreem lage marktaandelen heeft (pendel, verplaatsingen naar Zuidoost-België en verder). Misschien leveren ze inzichten in hoe het treingebruik hier met eenvoudige middelen substantieel verhoogd kan worden. Een algemeen onderzoek naar het waarom van het relatief lage marktaandeel van de trein in internationale verplaatsingen is ook zinvol. In hoeverre wordt dit verklaard door het slechtere aanbod en in hoeverre door andere factoren? En welke zijn deze factoren?

4. Tot besluit

Door allerlei in de paper beschreven verwikkelingen ligt er nu tussen de Randstad en Antwerpen een hogesnelheidslijn die maar weinig gebruikt wordt. Verder wordt via de oude lijn een treindienst geboden die een beduidend lagere kwaliteit heeft dan die welke enkele jaren geleden geboden werd. Er zijn plannen voor verbetering, maar die streven slechts naar herstel van de oude kwaliteit, een kwaliteit die zonder gebruik van de HSL verwezenlijkt kan worden. Wij zouden liever een veel ambitieuzere opstelling zien. Stel bijvoorbeeld ten doel een marktaandeel voor de trein van 20%. Dit is een soort OVx2, zij het in dit geval OVx4. Met de HSL als troef moet een dergelijk aandeel mogelijk zijn, al moet daarvoor misschien wel veel uit de kast gehaald worden.

De auteur wil zijn dank betuigen aan Broos Baanders die met hem meegedacht en gediscussieerd heeft over het onderwerp en een eerdere versie van de paper van nuttige aanvullingen en verbeteringen heeft voorzien. De meeste van diens suggesties zijn in de paper verwerkt.

Geraadpleegde literatuur

Goeverden, Kees van (1998) Thalys leidt ook tot uitstoot van reizigers, Verkeerskunde 1998, nr. 5, p. 46

Goeverden, C.D. van (2007) Train attractiveness in European long distance travel, Bijdrage aan de World Conference on Transport Research 2007

Goeverden, Kees van (2009) Kwaliteit Nederlands OV-aanbod voor de lange afstand, Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2009

Goeverden, Kees van (2013) Veertig jaar ontwikkeling van het treinaanbod voor de lange afstand; van overzichtelijk naar wildwest, Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2013

Jong, Eduard de (2013) Met slakkengang over de HSL, OV magazine nr. 5, pp. 6 en 7.

Klein, Olivier (1998) Le TGV-Atlantique et les évolutions de la mobilité: entre crise et concurrence, les Cahiers Scientifiques du Transport, 32, pp. 57-83

NRC-Handelsblad (2013) Hogere boetes NS en PoRail bij te veel late of uitgevallen treinen, 2 september 2014

Savelberg, Fons, Eric Kroes en Dick Ettema (1998) De aantrekkingskracht van de Thalys, Verkeerskunde 1998, nr. 4, pp. 30-33

Witsen, Maurits van (2011) Koppel hogesnelheidslijn aan het hoofdspoornet, OV magazine nr. 3, pp. 28 en 29

Witsen, Maurits van (2013) Fyra-drama dure les, OV magazine nr. 2, pp. 11 en 12