

# Het is tijd!



**Vertrekpunt voor het nieuwe reizen**

**» 42 ideeën voor beter reizigersvervoer per spoor «**

## » Het is tijd voor nieuwe ambitie «

De grote spoorprojecten in Nederland zijn gereed. Het laatste grote project, de Hanzelijn, komt binnenkort zonder problemen tijdig in gebruik. Na deze mega-investeringen in beton en staal is de grote projecten-centenpot leeg.

Tegelijkertijd zijn er in de dienstverlening richting de reiziger nog altijd hardnekkige hiaten. En blijven kansen onbenut.

Tijd dus om na een afwezigheid van overtuigende wils- en slagkracht, in het komende spoordecennium de aandacht hernieuwd te richten op het verder verbeteren van het spoorvervoer. Nieuwe infrastructuur is nodig. Maar het zijn juist ook de kleine ingrepen die het verschil maken. Op het spoor. In de dienstverlening. Voor de reiziger.

Kortom, het is tijd voor nieuwe ambitie.

Dit ideeënboek laat zien dat met een beetje creativiteit veel kan verbeteren. Doe er je voordeel mee, maar laat het vooral ter inspiratie zijn voor je eigen oplossingsgerichtheid!

## » Het is tijd voor inhoud «

Het is tijd voor nieuwe ambitie	...	1
Het is tijd voor sneller rijden	...	2
Het is tijd voor een slimmer netwerk	...	5
Het is tijd voor betere reisinformatie	...	7
Het is tijd voor meer comfort	...	8
Het is tijd voor betaalbaar en groen reizen	...	10
Het is tijd voor praktische zaken	...	11
Het is tijd voor meer goede ideeën	...	13
Het is tijd voor het colofon	...	13

## » Het is tijd voor sneller rijden «

### ✓ *Idee*

Op elk groot station rijden treinen over diverse wissels naar de juiste perrons. Het optimaliseren van deze routes -vooral het rechte trekken er van- scheelt tijd. Want er kan later geremd worden, en er kan sneller opgetrokken worden.

Stel dat bij elk station op zowel het emplacement voor als na het station 20 seconden wordt gewonnen, dan scheelt dat op een lijn als Amsterdam – Maastricht (ongeveer zes tussenstations) zomaar  $6 \times 2 \times 20 = 4$  minuten rijtijdwinst. Verhoudingsgewijs snel verdiende winst.

Let wel: dit pleit niet voor minder wissels. Die blijven nodig voor flexibiliteit en bijsturing. Maar de meest bereden verbindingen moeten zonder getreuzel bereden worden.

### ✓ *Idee*

Veel treinmaterieel in Nederland is geschikt voor 160 km/h. In de praktijk wordt hier geen gebruik van gemaakt. Voorzichtig zijn de eerste politieke stappen genomen om op enkele trajecten de toegelaten snelheid te verhogen. Maar erg 'snel' gaat dat nog niet.

<u>Bijvoorbeeld:</u> 20 km rijden duurt
9,2 minuten - 130 km/h
8,6 minuten - 140 km/h
7,5 minuten - 160 km/h
6,0 minuten - 200 km/h

Reissnelheid is niet alleen hard rijden, maar ook lange stukken dóórrijden. Dus zo weinig mogelijk afremmen. Verhoudingsgewijs wordt het voordeel nog spectaculairder op trajecten waar nu nog lage snelheden gelden. De noordelijke lijnen zijn daarvan een goed voorbeeld, waar deels nog 80 km/h geldt. Maar zeker ook op emplacementen wordt vaak nog langzaam gereden zoals het eerste idee aanduidt.

Investeer daarom eerst op trajecten met een lage snelheid; emplacementen en bogen.

### ✓ *Idee*

Het aanpassen van bogen zoals het toepassen van een grotere boogverkanting maakt veel mogelijk voor een hogere rijnsnelheid. Vergeleken met vroeger hebben treinen bovendien steeds betere rij-eigenschappen waardoor de baan bij dezelfde verkanting en onderbouw-kwaliteit gerust een hogere snelheid kan 'toelaten'. Niet overal is het nodig uit te gaan van de maatgevende loodzware goederentrein met slechte rij-eigenschappen.

## ✓ Idee

Neem bij regulier spooronderhoud kleine snelheidsverhogingen mee. Het exact herleggen van de oude situatie (bijv 130 km/h) is een raar gegeven. De moeite is klein om het nieuwe spoor direct op bijvoorbeeld 160 km/h te leggen. Bij autowegen is het immers een goed gebruik om bij groot onderhoud kleine verbeteringen door te voeren. Denk niet alleen in beheer maar ook in slim investeren.



## ✓ Idee

Voorkom dat door de drang naar treinpunctualiteit de wachtmarges op stations steeds meer uitdijen. Nu staat een trein na een vlotte rit vier of vijf minuten stil op een groot station om maar speling in te bouwen. Zonde, voor het in- en uitstappen van de reizigers is zoveel tijd helemaal niet nodig. Idealiter vertrekt de trein meteen als het in- en uitstappen voltooid is.

Eventuele speling kan beter ingebouwd worden door een iets lagere kruissnelheid aan te houden; dat bespaart nog energie ook.

## ✓ Idee

Reizigerspunctualiteit gaat boven treinvertrekpunctualiteit. Laat bij *laag*-frequente aansluitingen treinen wachten op een andere trein, in plaats van reizigers te laten wachten op de volgende trein.

Stuur als overheid de spoorwegen niet aan op alleen treinpunctualiteit, maar zet in op reizigerspunctualiteit. Dat betekent op tijd rijden, maar niet ten koste van aansluitingen. Het motto moet zijn: "Wij zorgen dat u op tijd aankomt op uw bestemming" in plaats van "wij zorgen dat onze treinen op tijd rijden".

Geen 'achterlicht-aansluitingen' svp.

## ✓ Idee

Zorg bij aansluitingen van twee *hoog*-frequente treindiensten, bijvoorbeeld op Leiden, voor om-en-om aansluitingen. Bij elke tien minuten een trein per richting, dan heb je elke vijf minuten een trein op hetzelfde perron. Dit in tegenstelling op elkaar wachtende treinen op hetzelfde moment. Dat zorgt voor ongewenste afhankelijkheden in de dienstregeling.

De overstapgarantie is dus altijd vijf minuten, zonder haastig gesjouw met koffers naar de overkant van het perron. Ideaal: een vijf-minuten overstap is betrouwbaar zonder dat het vervelend lang is. Het zorgt bovendien dat een trein niet hoeft te wachten op een aansluiting, en kan dus direct na aankomst weer vertrekken. Ook voor doorgaande reizigers een voordeel, want sneller weer onderweg. Het perronspoor is snel weer beschikbaar en zo ontstaat er extra capaciteit.

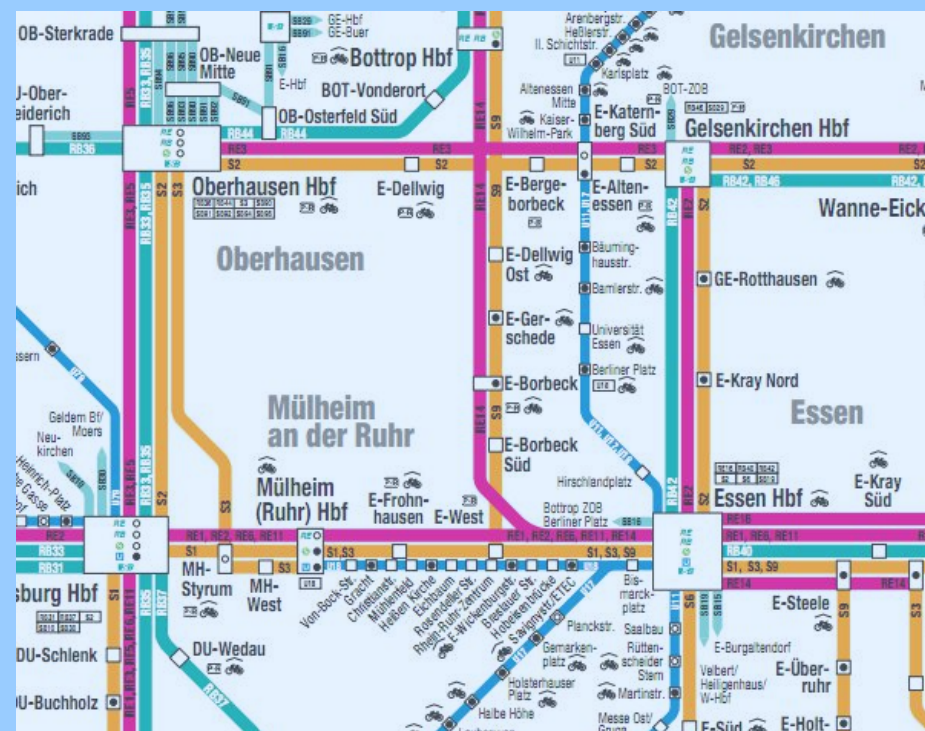
## ✓ Idee

Zet in op goede treintransferia: rechtstreeks overstappen van auto op de trein. Over langere afstanden is dit een interessant alternatief voor de auto.

Aandachtspunt is dan om vanaf een gemakkelijk bereikbare autoparkeerplaats, een trein te kunnen nemen die rechtstreeks naar een binnenstadsbestemming spoort. Je wil immers niet eerst met je auto naar een binnenstadsstation rijden waar je lastig je auto

kwijt kan. Een automobilist kiest niet voor het verplaatsen van zijn file- of parkeerprobleem.

Dus bijvoorbeeld: parkeren bij Den Haag Ypenburg, en dan rechtstreeks door naar Utrecht. En andersom: parkeren bij Utrecht Leidsche Rijn, rechtstreeks naar Den Haag. Dat vraagt dus om snelle treindiensten waarbij niet gestopt wordt op tussengelegen grotere stations.



## » Het is tijd voor een slimmer netwerk «

### ✓ Idee

Creeër een snelle verbinding Randstad – Keulen via de volgende route: Den Haag – Rotterdam – [HSL] – Breda – Tilburg – Eindhoven – Venlo – Mönchen-Gladbach – Köln.

Deze verbinding kan grotendeels gereden worden met 160 km/h, op de HSL zelfs sneller. Een eenvoudige trein met rijtuigen, getrokken door een meerspanningsloc, volstaat.

### ✓ Idee

Creeër een snelle verbinding Randstad – Keulen via de volgende route: Alkmaar – Amsterdam – Utrecht – Eindhoven – Heerlen - Aachen

Deze verbinding kan eveneens grotendeels gereden worden met 160 km/h, zo niet harder. Ook hier volstaat een eenvoudige trein met rijtuigen, getrokken door een meerspanningsloc.

Mocht elektrische exploitatie tussen Heerlen en Aachen een probleem zijn, hang dan achter de bestaande Intercity naar Heerlen een DM'90-dieseltrein, welke (met kleine aanpassingen?) koppelbaar is met de Dubbeldekker-Intercity's. De snelheid is dan wel beperkt tot 140 km/h.

### ✓ Idee

Leg de HSL-Oost aan. (Amsterdam-) Utrecht – Arnhem met hogere rijsnelheden door scheiding van langzaam en sneltreinen extra capaciteit. Maak -net als tussen Amsterdam en Utrecht- het traject viersporig en rij op de middelste sporen 200 km/h. De extra sporen bieden bovendien extra capaciteit voor de regionale treinen.

### ✓ Idee

Een spoorlijn Breda – Utrecht (gebundeld aan de A27) kan plaatsen als Oosterhout, Gorinchem en Vianen beter ontsluiten. Daarnaast biedt het een interessante internationale verbinding Amsterdam – Utrecht – Breda – België en verder.

### ✓ Idee

Het Nederlandse tweetreinen-systeem (Sprinter-stoptrein en Intercity) vormt een helder concept maar het knelt. Er zijn in Nederland vele plaatsen die gezien hun vervoerpotentie meer dan alleen een stoptrein nodig hebben. Die plaatsen worden nu onderbediend, of bediend door een intercity die daardoor eigenlijk te langzaam wordt. Voorbeelden: Zoetermeer, Harderwijk, Driebergen-Zeist, Veenendaal-De Klomp, Rotterdam Lombardijen, Leiden – Utrecht. Zo wordt het tweetreinenconcept geweld aangedaan en is het concept verwaterd. Er is dus behoefte aan een treintype in de

hiërarchie tussen stoptrein en intercity; de oude sneltrein of interregio-trein. In het buitenland heeft men nog altijd een drie of meer treinsysteem, waarom zou dat voor Nederland niet werken?

### ✓ Idee

Een andere idee is de zonetrein. Voor een deel van de route een stoptrein, daarna snel doorrijdend naar een grote plaats. Bekendste voormalige voorbeeld hiervan was Zwolle – Amersfoort – Utrecht, waarbij op de Veluwe overal werd gestopt, maar na Amersfoort een zeer snelle verbinding werd geboden naar Utrecht. De huidige trein van Enkhuizen – Hoorn – Amsterdam voldoet hier ook aan, evenals Den Helder – Alkmaar – Amsterdam. Dit concept is op meerdere plaatsen toepasbaar. Den Haag – Zoetermeer – Gouda – Utrecht, Bergen op Zoom – Roosendaal – Breda – Tilburg – 's Hertogenbosch – Utrecht (Brabant – Utrecht). Het biedt veel rechtstreekse verbindingen en toch snelheid.

### ✓ Idee

Stap af van de zogeheten 'symetrie'-dienstregeling. Nu komt het voor dat op trajecten een stoptrein vlak voor een Intercity uit rijdt, om verder de lijn aansluiting te geven op diezelfde IC. Met het risico op het vertragen van de achterliggende Intercity. Met hoge frequenties (6x/uur) van stop- en sneltreinen in de Randstad kan er ook voor gekozen worden om de symetrie -niet meer

dan een planningsmiddel- los te laten. Daarmee kan je dan altijd eerst een snelle IC laten rijden en pas daarna een stoptrein.

Bovendien voorkom je daarmee dat treinen op een traject ongelijkmatig belast worden, afhankelijk van de rijrichting. Immers, de eerstrijdende trein pikt de meeste reizigers op, en nu is dat soms de stoptrein.

[http://nl.wikipedia.org/wiki/Symmetrische\\_dienstregeling](http://nl.wikipedia.org/wiki/Symmetrische_dienstregeling)



## » Het is tijd voor betere reisinformatie «

### ✓ Idee

Zorg voor lijnfolders met (patroon)treintijden. Gratis te verspreiden bij postkantoren, gemeentehuizen en natuurlijk op de stations en in de trein. Een PDF-versie hoort thuis op de website.

### ✓ Idee

Zorg voor een heuse lijnnetkaart van het spoornet. Het verschil met de huidige spoorkaart is de zichtbare hiërarchie in de lijnen (IC dik, stoptrein dun) en het kenbaar maken van de routes van de treinseries. Dit maakt het aanbod van treindiensten veel transparanter.

### ✓ Idee

Aanvullend daarop: voorzie de voorkant van de trein van een bestemmingsaanduiding met lijnnummer zoals de bus en tram die al sinds heugenis kennen. Met de toenemende frequenties op het spoor is dat een heel logische stap. Elke treinserie is dan een lijnnummer. In Duitsland doen ze het ook al jaren.

### ✓ Idee

Laat kaartautomaten ook reisadviezen geven, al dan niet tegelijk met het kopen van een vervoerbewijs. Zo geef je actuele elektronische reisinformatie.

### ✓ Idee

Voorkom dat kaartautomaten kaarten verkopen op gestremde trajecten waar een verstoring of werkzaamheden zijn. Of informeer in elk geval de klant.





## ✓ Idee

Zorg dat spoorpersoneel dat op een perron aanwezig is, de stationsomroep kan bedienen. Door een kastje met microfoon op het perron, maar technisch zal het ook geen probleem zijn om via een normale mobiele telefoon de omroep te bedienen. Dat zorgt voor meer en gerichtere informatie.

## ✓ Idee

Verzorg 'augmented reality' via het mobieltje voor 9292-reisinformatie. Waar is die bushalte? Dynamische vertrektijden terwijl je over straat loopt. Kan het makkelijker en klantgerichter?

[http://nl.wikipedia.org/wiki/Toegevoegde\\_realiteit](http://nl.wikipedia.org/wiki/Toegevoegde_realiteit)

## ✓ Idee

Vermeld bij spoorwerkzaamheden de concrete aanleiding. "Waarom ondervind ik als reiziger overlast? Wat gebeurt er aan het spoor?" Maak duidelijk welk voordeel de reiziger op langere termijn heeft: capaciteit, veiligheid, comfort? In het buitenland is men hier veel opener in. Dat helpt in voorkomende gevallen begrip op te brengen voor overlast.

## » Het is tijd voor meer comfort «

### ✓ Idee

De trein is een van de meest ontspannen vervoerwijzen. De individualisering treedt ook/juist op in het openbaar vervoer. Speel in op deze trend opdat optimaal in de intrinsieke wensen van de individuele klanten wordt voorzien. Denk in leefstijl-zones in het treininterieur.

### ✓ Idee

Aan stiltecoupes is behoefte. Zorg dat het concept ook daadwerkelijk werkt. Plaats een tekst op het klaptafeltje voor je. Maak duidelijk dat sommigen bewust in de stiltecoupe gaan zitten voor de rust. Geen vierzitters zodat gezelligheid wordt vermeden. Plaats glazen schotten zodat je in rust kan afzonderen.

### ✓ Idee

Zorg dat het treininterieur een verzorgde, warme uitstraling heeft. Schoon, onbeschadigd, stijlvol. Geldt natuurlijk ook voor de stations.

## ✓ *Idee*

Het interieur moet overzichtelijk zijn. Open en transparant, maar een zitplaats moet ook een beetje *eigen* gemaakt kunnen worden. Je eigen 'personal space'. Die selling-point van de auto moet de trein kopiëren. Reizen is een individuele ervaring geworden.

## ✓ *Idee*

Faciliteer de laptop/smartphone/tablet. Dus: zowel een eenvoudig tafeltje, als een stroomvoorziening en betrouwbare en gratis wifi-verbinding.

Actief of juist passief kunnen zijn tijdens het reizen is een sterk punt van openbaar vervoer. Lezen, werken, praten, surfen, mailen of een film kijken. Spoorwegen hoeven deze vormen van tijdsverdrijf niet op te dringen, slechts te faciliteren. De reiziger kiest vervolgens wat hij/zij op dat moment wil.

## ✓ *Idee*

Graag betalen we met onze OV-chipkaart ook zaken als: de OV-fiets, het toilet op het station, de koffie en een broodje bij de Kiosk.

## ✓ *Idee*

Waar is die goede oude wachtruimte gebleven? De enkele reiziger die nog in zo'n vissenkomp op het perron treft, ziet ook verwaaide krantjes en lege bierflesjes. Een volwaardig wachtlokaal is uiteraard niet op elk stationnetje te bieden, maar wel op de grote stations. Een comfortabele wachtruimte centraal nabij de treinen, wellicht met toezicht. Sinds de komst van de chipkaart is het mogelijk om als reiziger op het gewenste moment zelf te kiezen voor gebruik van een bewaakte warme wachtruimte. Even inchecken om je te identificeren.

## ✓ *Idee*

Hetzelfde geldt voor een basale voorziening als een toilet. Daarvan is algemeen geaccepteerd dat hiervoor geld wordt gevraagd, mits het hygiënisch schoon is. Betalen natuurlijk met de chipkaart.

## » Het is tijd voor betaalbaar en groen reizen «

### ✓ Idee

Nog altijd heeft het openbaar vervoer een blinde vlek als het gaat om het vervoeren van groepen. Families, collega's, vrienden, de sportclub.

Hoewel het een collectieve vervoerdienst is, richt de trein zich vreemdgenoeg voornamelijk op individuen. Menig gezin maakt op basis van de (zichtbare) kosten al gauw de keuze voor de auto. Met meer dan twee personen is het OV al gauw ronduit duur.

En dat terwijl kleine groepen vaak reizen op tijdstippen dat er voldoende restcapaciteit is in het OV. Uitgaan, familiebezoek, vakantie zijn reismotieven die niet gebonden zijn aan spits tijden.

Doe een serieus voorstel voor voordelige groeps- en gezinskaarten!

### ✓ Idee

Het spoor 'groen' maken? Kijk naar een trambaan! Leg tussen de rails bakken met een laaggroeiende grassoort.

Doe de grasbakken niet bij ingewikkelde constructies als wissels of viaducten, maar houd het simpel: een grasbaan bij de vele strekkende meters spoorbaan in Nederland. Dan heb je in Nederland al gauw honderden kilometers aan 1,2 meter brede grasstroken. Werkt wellicht zelfs geluidabsorberend.

Bij werkzaamheden hijs je de bakken zo aan de kant.



## » Het is tijd voor praktische zaken «

### ✓ Idee

Stel een reisgids op die de reiziger vertelt wat er langs een spoorlijn allemaal te zien is. Kan op papier in boekvorm of op de mobiele telefoon via GPS en 3G.

“Links ligt plaatsje X met historisch centrum. U ziet de indrukwekkende kerktoren Y uit 1578 boven het dorp uitsteken.”



### ✓ Idee

Informeer machinisten over de situatie voor hun trein. Dat kan met een dynamisch seinstelsel (zoals Routelint), waarbij treinen de gepaste snelheid rijden. Daarmee wordt de spoorcapaciteit vergroot wordt en wordt er zuiniger gereden.

<http://www.youtube.com/watch?v=60aXpM6hkUI>

### ✓ Idee

Denk over grenzen heen. De reislust van de Nederlander houdt niet op aan de grens. Noch die van Duitsers en Belgen trouwens. Het autoverkeer maakt al geen onderscheid meer tussen landsgrenzen. Toch is het lokale grensverkeer momenteel met het OV slecht af. De spoorwegnetten staan met de rug naar de grens. Laat de trein uit het westen van Heerlen doorrijden naar Aachen. En de trein in Emmerich door naar Arnhem. Wanneer rijdt de trein naar Maastricht door naar Luik?

### ✓ Idee

Voorzie elke trein gewoon van een toilet. Een nieuwe concessie voor de NS of een andere vervoerder is een bij uitstek geschikt moment om dat af te dwingen.

## ✓ Idee

Rust toiletten uit met een veer zodat de damesbril vanzelf omhoog staat, dat voorkomt ongewenste mannelijke spetters op de bril. Voorzie de toiletdeur van een eenvoudige dranger zodat de deur niet open blijft als het toilet niet in gebruik is; wel zo prettig voor eventuele mensen op het balkon.

## ✓ Idee

Hang bij zitplaatsen-per-vier een horizontale stang onder de banken. Zo kunnen mensen die een onweerstaanbare drang voelen om hun voeten ergens op te zetten, de stang gebruiken in plaats van de bank tegenover hen.

## ✓ Idee

Waarom is er eigenlijk geen kruimeldief of een stoffer en blik binnen handbereik voor de conducteur, opdat tijdens de rit gemorste en gekruimelde zaken eenvoudig opgeruimd kunnen worden? De conducteur als gastheer van de trein.

## ✓ Idee

Investeer in het spoor. Maar doe dat liever in probleemoplossende zaken dan in grote prestige-projecten als een HSL. Ook met kleine projecten kan het spoor verbeteren. Daarbij geldt dat duizend euro in een klein project vaak meer waard (lees: meer effect) is dan in een groot project. En sneller gerealiseerd.

## ✓ Idee

Geef op het perron aan hoe lang de trein is zodat reizigers zich kunnen verspreiden over het perron. Bijvoorbeeld door led-lichtjes in de perronrand. Geef eventueel aan welk deel van de trein al druk bezet is en waar nog ruimte is (groene/rode leds).

## » Het is tijd voor meer goede ideeën «

### ✓ *Idee?*

Heb jij ook een goed idee? Stuur het op via <http://batenvariant.ovcentraal.nl/hetistijd> en wellicht komt het in een volgende versie van Het is tijd!

Het is tijd! is geheel bedacht door De Batenvariant. Maar ook wij hebben maar een beperkte fantasie. Er is altijd ruimte voor meer goede ideeën: creatieve en realistische.

Dus: wie doet er mee? Grijp je kans, kies je inspiratie, werk het idee uit, stuur het in!

### Voorwaarden deelname

Vernieuwende dingen worden gewaardeerd;

Het moet praktisch zijn;

Have fun!

## » Het is tijd voor het colofon «

### ✓ *Idee... en realisatie*

Maarten Batenburg juni 2012

<http://batenvariant.ovcentraal.nl/hetistijd>

foto's: Arthur Engels, Maurits Vink, Martijn van Vulpen, Tukka, Qualle, Udo Ockema, VRR, eigen werk  
alle foto's publiek domein of CC-BY 2.5

