



De eerste Europese hogesnelheidstrein waar de reizigers gelijkvloers kunnen instappen

Rapport over de verbetering van de toegankelijkheid en het milieu met betrekking tot internationale verbindingen

Voorwoord

Afgelopen jaren hebben de meeste Europese landen het VN verdrag inzake de rechten van personen met een handicap en het VN klimaatverdrag van Parijs geratificeerd . Hierdoor hebben de landen een inspanningsverplichting. Ook willen wij benadrukken dat alleen een goed toegankelijkheid veel verder gaat dan een rolstoel zitplaats. Er zijn verschillende soorten mensen met een beperking. Het doel van het Actiecomité mensen met een beperking zonder grenzen, is de internationale verbindingen beter toegankelijk worden gemaakt voor reizigers met een beperking en de uitstoot van CO₂ en andere schadelijke stoffen wordt teruggedrongen. Ook wordt er met onze doelgroep onvoldoende rekening gehouden.

F.Wu
Tel: 06-49722400

31 mei 2018

1. Inleiding

Volgens het tijdschrift Nederlands Vervoer no. 8 van oktober 2012 pagina 20, heeft Nederland de hoogste CO₂ voetprint van Europa met betrekking tot toerisme. Vliegtuigen en cruiseschepen geven de grootste CO₂ uitstoot. Het hoge aantal vliegvakanties wordt mede veroorzaakt door het ontbreken van aantrekkelijke alternatieven.

2. Doel

Nederland zou initiatieven moeten nemen om binnen Europa een net van hogesnelheidstreinen naar de vakantieplaatsen en zakencentra tot stand te brengen.

Voor het publiek moet duidelijk zijn dat het om een hoogwaardig en ecologisch verantwoord transportsysteem gaat. Ecotrainspeed moet binnen Europa afstanden overbruggen tot maximaal 2000 km tot 2500 km. Dit kunnen zowel dag- als nachttreinen zijn. De treinen rijden 100% op duurzame energie (zon, wind of waterkracht. Ook kan door het Nederlandse initiatief het imago schade van de Fyra ongedaan worden gemaakt.

3. Waarom directe treinen?

- De reiziger wil niet overstappen en wordt nerveus in het bijzonder wanneer een trein vertraging heeft.
- Voor de reisbureaus en ook voor elektronische tickets is het moeilijker treinkaartjes te verkopen met overstappen met name bij gebruik van twee verschillende boekingsystemen en de verschillende tariefsystemen in de afzonderlijke landen of maatschappijen.
- Voor gehandicapte reizigers en reizigers met een lichamelijke ziekten is het probleem van overstappen (in en uit de trein) groter. Ook voor reizigers met grote koffers is het groot probleem.
- Minder reistijd met een directe trein.

4. Het nieuwe netwerk en treinen

Een netwerk van internationale treinen HST (niet overstappen in Parijs). Deze treinen HST zullen alleen duurzame energie verbruiken (+ / -150% van het verbruik van de trein) en geen CO₂ uitstoot.

Volgens de Vereniging in Nederland Railforum is een uitstoot van CO₂:-

a) elektriciteitsverbruik	37,5 gram	69%	CO ₂
b) de aanleg van infrastructuur	6,5 gram	12%	CO ₂
c) overige	10,0 gram	19%	CO ₂

Totaal in 2012 per reiziger K.M.	54,0 gram	100%	
	====	=====	

Bron: OV Magazine mei 2012

Over het energieverbruik zijn slechts beperkt gegevens beschikbaar, daarom

hebben wij het CO₂ uitstoot genomen.

Deze nieuwe HST zullen 25% minder energie verbruiken per zitplaats dan de huidige HST. De consument en het milieu zijn de belangrijkste omgeving voor het bedrijf. Onlangs heeft de Spaanse Spoorwegen 30 nieuwe HST van het type Avril bij Talgo besteld. Hiervan zijn 15 HST variabel voor 1435 mm of 1668 mm. Alle treinen zijn voor 3 voltages 1500 V (NS en SNCF), 3000 V (Renfe en NMBS) en 25000 V 50 Hz voor alle hogesnelheidslijnen behalve Duitsland. Deze HST treinen verbruiken 12% minder energie per trein kilometer of per zitplaats 36% omdat er meer reizigers vervoerd kunnen worden. De kostprijs per kilometer is gedaald met 18% exclusief infraheffingen ofwel 41% per zitplaats ten opzichte van de huidige HST.

5. De reiziger

De reiziger vraagt om een nieuw product:

- a) het perron (760mm) is gelijk aan de vloer van het rijtuig. De stations Ecotrainspeed zullen alleen perrons van 760mm hebben.
- b) het maximum van de spleet tussen het perron en het rijtuig mag niet meer dan 5 cm. zijn, maar beter is 2 ½ cm. Het is beter voor oudere reizigers en / of reizigers met een handicap.
Bron: SP Amstelveen
- c) Zowel op de stations als in de trein zijn minimaal 2 rolstoelen aanwezig.
- d) de stoelen zijn verstelbaar en staan in de rijrichting.
- e) de reizigers kunnen naar buiten kijken op alle zitplaatsen.
- f) de rijtuigen hebben ruimte voor een koffer per reiziger (is ook veiliger).
Elke rijtuig heeft dezelfde bagage ruimte en zal bij de deur zijn.
- g) De vloer van het bagagerek heeft hetzelfde niveau als het rijtuig.
De vloer van de bagagerek is gereserveerd voor bagage van oudere reizigers en /of reizigers met een handicap (Gouden kaart of een speciale kaart). De Spaanse spoorwegen geven gouden kaart (kortingskaart) voor 60+ en speciale groepen af kost ongeveer EUR5,00. De gouden kaart zou Europees moet worden ingevoerd.
- h) Voor reizigers met problemen, ouderen en gehandicapte reizigers is er een toilet met speciale automatische deuren, enz. Ook is er een aantal plaatsen waarvan de hoogte van de stoel verstelbaar is voor reizigers met knieproblemen (dit vergt faciliteiten in het reserveringssysteem).
- i) rijtuigen met en zonder video en pc aansluiting.
- j) bagagerijtuig voor minimaal 2 scootmobielen met een maximaal lengten van 150cm en 70cm breed, fietsen, brieven en expres zendingen.
- k) een automaat voor warm en koud drinkwater. Geen water zal worden verkocht in plastic flessen.
- l) het rijtuig bar/restaurant met gunstige prijzen. Er zullen zitplaatsen zijn. De producten zullen eco zijn. Het biljet voor de business klas en voor de toeristenplus klas zijn inclusief de maaltijd.
- m) Het bedrijf zal de tickets aan de ingang van het perron controleren. Minder kans op dieven en problemen in de trein.
- n) De treinen zijn schoon. Om de vier uur worden de treinen schoongemaakt.
- o) Een kantoor en vergaderruimte voor zakenreizigers.

6. Financiering

Het bedrijf zal aandelen uitgeven. Alle spoorweg- luchtvaartmaatschappijen, touroperators, overheden, de EU Eurofima en andere instellingen kunnen aandelen kopen, maar kunnen niet het statuut van de reizigers en duurzaam product wijzigen. Tegenwoordig moeten de bedrijven CO₂ rechten kopen. De waarde van deze rechten is veel te laag. Sommige maatschappijen krijgen een gedeelte van deze rechten gratis. Denk aan luchtvaartmaatschappijen. Dit is in feite een subsidie. De opbrengst van de CO₂ rechten zou in Europees verband voor Ecotrainspeed gebruikt kunnen worden. Om tot een goed bedrijfsplan te kunnen komen moet er contracten over de bijdrage aan de infrastructuur op lange termijn worden afgesloten. Een HST kost ongeveer €20 per trein.

7. Verkoop van tickets en tarieven

Ecotrainspeed stelt de tarieven vast, waarbij rekening wordt gehouden met de marktprijzen. Het streefplan van een bezettingsgraad van 95% in het hoogseizoen en 60% in het laagseizoen.

Ecotrainspeed gaat vooral contracten met touroperators afsluiten. Hiernaast stelt Ecotrainspeed een aantal goedkope tickets voor alle reizigers beschikbaar zoals vroegboekers en lastminuteboekers. Om de zakenmarkt van de vakantiereizigers te scheiden stelt Ecotrainspeed dat de goedkope tickets minimaal een zaterdag en zondag moet vallen. De tickets worden verkocht via de gebruikelijke kanalen en internet.

8. Het netwerk

De belangrijkste steden voor het bedrijfsleven en het toerisme zijn de bestemmingen voor Ecotrainspeed. Bijvoorbeeld Amsterdam, Malgrat, Salou (april tot eind oktober), Barcelona en in de toekomst Benidorm. ADIF zal een nieuwe lijn moeten bouwen. Later meer lijnen, niet alleen voor Spanje, maar ook voor andere landen. Via de nieuwe Gothardtunnel kan Amsterdam met Milaan en Rome verbonden worden.

Een maximale reistijd 12-15 uur en de afstand zal meer dan 1000 km. zijn.

9. Website

De overheid moet verplichten een prijsvergelijking en reistijd inclusief aanvullend transport enz. CO₂ uitstoot.

10. Aanbesteding treinen

Voor de aanbesteding van de nieuwe HST voor dag en nachtverbindingen zijn naast de prijs ook de eisen van de reiziger (4 en 5b t/m 5j) van groot belang. Ook zullen de fabrikanten worden getoetst op betrouwbaarheid, grondstoffenverbruik, recycling eco labels en maatschappelijk ondernemen.

11. Scheiding van afval

12.Problemen met instappen

Voorbeelden van perrons met verschillende HST treinen. Het perron van 760mm boven de rails is standaard.

Een samenvatting van de problemen voor senioren (60 + jaar) om de trein in te stappen.

Treden	Zonder Assistentie		Assistentie Nodig	
	Zonder bagage	Met bagage	Zonder bagage	Met bagage
0-1	5%	7.5%	1%	4%
2	7%	17.5%	1%	7%
3	17%	30%	2%	11%
3-4	30%	55%	19%	21% *

De cijfers zijn niet exact maar slechts een illustratie.

- * De dubbeldekkers hebben twee verdiepingen, de bovenste verdieping heeft meer dan 4 treden en de benedenste hebben minder dan 4 treden. Het personeel weet dit probleem niet. In veel landen is er geen/of onvoldoende personeel voor hulp of is erg duur met name voor bagage.

Bron: Improving Railway Vehicle Accessibility for all Persons with Reduced Mobility (9th World Congress on Railway Research May 22-26, 2011)

In de komende jaren zal het aantal reizigers van 65+ en reizigers met een beperking snel stijgen. Alleen in Nederland zijn er 4 miljoen 65+ in 2040 en 2 miljoen in 2012.

In principe ECO Speed treinstations maakt geen gebruik van de perrons van 550 mm boven de spoorstaaf, maar de politiek kan er ook voor 550 mm. kiezen. Als er twee soorten perrons zijn (760 mm en 550 mm) moeten de treinen worden uitgerust met een telescopische treeplank. Deze treeplank vormt een helling voor de 550 mm perrons.



De rytuigen Talgo 7, HST serie 102, 112, 130 en de nieuwe Avril hebben dezelfde instaphoogte als de standaardhoogte (760mm boven de rails). Volgens de Nederlandse wetgeving mogen de medewerkers van de spoorwegen niet de reizigers te helpen met bagage. Hierdoor is een gelijkvloerse instap zeer belangrijk met name voor oudere reizigers en reizigers met een gebrek. Voor alle reizigers is dit gemakkelijk instappen niet alleen voor rolstoelgebruikers reizigers, maar ook voor oudere reizigers met lichamelijke ziekten en handicaps. Veel Spoorwegpersoneel kan niet zien dat de reizigers problemen hebben. De treeplank aan het rytuig moet aansluiten met het perron. Dit kan nog verbeterd worden.



Voor alle reizigers is het moeilijk instappen. Dit kost meer tijd en geld. De kans van een val is groter met een trap dan zonder trap speciaal voor senioren. Een val is een ongeval en kost een veel geld. De kosten van ziekte en de mogelijke vergoeding voor vertragingen.

13. Vergelijkingen met andere vervoersmiddelen

	Vliegtuig		HST		Bus	
	Aantal Overstap	Tijd (Min)	Aantal Overstap	Tijd	Aantal Overstap	Tijd
Wachten in A'dam CS		15		30 min		30 min **
Airport Train	1	15				
Inchecken		120				
Reistijd		120		9 h *	1	22 h ***
Uitchecken		30				
Sans Airport Trein	1	30				
Wachten		15				
Sans Malgrat	1	75				
Totaal	3	7 h	0	9,30	1	22.30

* Door Figueras wisselaar Vilafant **Amsterdam Zuidoost *** Wachten 2 uur in Maarheze inbegrepen



Foto Spoorwisselaar installatie bij Sevilla, Spanje

14. Reistijd voorbeelden

Amsterdam - Barcelona	Minimaal	Maximaal
Avril of AVE112 of TGV	9.5 uur	11.0 uur
Nachtrein Talgo 250	13.0 uur	15.0 uur
Nachtrein Talgo 200	15.0 uur	18.0 uur
Amsterdam – Rome		
Nachtrein Talgo 250	12.0 uur	15.0 uur
Nachtrein Talgo 200	13.0 uur	16.0 uur

15. Tijdelijke oplossing

Via de HSL naar Barcelona is de reistijd ongeveer 12 uur met een maximale snelheid van 200 KM per uur. De Spaanse spoorwegen hebben slaaprijtuigen en relaxrijtuigen te koop of te huur aangeboden. De nieuwe hoteltreinen hebben slaapwagens met een, twee, drie en vier persoonscompartimenten en relaxstoelen 1 en 2 klas. De rijtuigen hebben een vloerhoogte van 550 mm in plaats van de 760 mm boven de rails (standaard perronhoogte). Ook bestaat er een mogelijkheid een eenheid gedurende zomermaanden (april t/m oktober) toe te voegen voor de Spaanse zonzakantiebestedingen.

In Frankrijk kan beter niet tussen 6.30 - 9.00 uur en tussen 17.00 - 20.00 uur gereden worden omdat de vervoersbijdrage het hoogst is.

16. Energieverbruik en CO₂

De Ecotrainspeed treinen zijn uitgerust met elektriciteitsmeter. Ecotrainspeed treinen betalen de bijdrage voor de infrastructuur door middel van het werkelijke elektriciteitsgebruik en een opslag. De elektriciteitsmaatschappijen moeten aantonen dat de productie van zon, wind of waterkracht minimaal met elektriciteitsverbruik van de Ecospeed treinen is toegenomen. Hierdoor is dit transportsysteem niet alleen CO₂ neutraal maar ook energieneutraal.

Avion 100 kg CO₂? Gebruik nu A320

Trein 45 kw/h als het mogelijk is maximum 55kw/h. 0 CO₂

Bus 76 kw/h Euro5 (Bron: VDL Eindhoven)

17. Voorkoming van misleidende voorlichting

Thans komt het voor dat de vliegtuigmaatschappijen niet de transfer prijs en de tijd op de website zetten (van de luchthaven naar de stad). Ook willen sommige luchtvaartmaatschappijen beweren dat zij een lage CO₂ uitstoot per reiziger hebben en eco vriendelijk zijn. Dit is ten onrechte omdat de stoelafstand kleiner is, dus een lager comfortklasse.

Geadviseerd wordt een energielabel in te voeren voor transport over de lange Afstand, dit voorkomt misleidende voorlichting.