

Door afschaffing van de subsidie op rode diesel is het rijden met dieseltreinen een stuk duurder geworden. Dat maakt elektrificatie van dieselspoorlijnen aantrekkelijker. Na elektrificatie van Zwolle–Kampen wordt de exploitatie al gauw een half miljoen euro per jaar goedkoper.

Elektrificatie regio spoor loont

GASTAUTEUR HENK DOEKE VAN WAVEREN

Een gezelschap van vervoerders, ov-autoriteiten, inframanager en adviseurs boog zich 26 september over 'het spoor in 2063'. Aanleiding was de vijftigste verjaardag van adviesbureau Goudappel Coffeng. Over een van de gespreksonderwerpen was vrijwel iedereen het eens: de elektrificatie van regionaal spoor is kansrijker dan ooit. Regionaal spoor is van bijzaak hoofdzaak geworden. Waar het Rijk en NS het regionale spoor vooral zagen als onrendabel, zien de provincies sinds de decentralisatie in 1998 de spoorlijnen als ruggengraat van het ov en als kapstok voor ruimtelijke ontwikkelingen. Het voorzieningenniveau is verbeterd, de frequenties zijn toegenomen, materieel en stations vernieuwd. Het resultaat is een toename van het aantal reizigers. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid verwachtte in 2009 dat het vervoer tot 2020 groeit met 35 tot 55 procent. Die verwachting is nog steeds reëel.

Vijftien van de 21 regionale spoorlijnen zijn diesellijnen. Dat is historisch zo gegroeid, maar verre van wenselijk, want elektrische lijnen zijn goedkoper in de exploitatie. De kosten voor het energieverbruik van regionale elektrische treinen zijn al gauw 50 procent lager dan van vergelijkbaar dieselmaterieel. Het aanschaffen of leasen van elektrisch materieel is 10 tot 20 procent goedkoper. En ook de onderhoudskosten liggen ruim 30 procent lager.

Dieseltreinen stoten schadelijke stoffen uit en veroorzaken meer geluid en bodemverontreiniging. Sinds de overheid dit jaar de subsidie op rode diesel heeft afgeschaft is een liter diesel ruim 20 procent duurder geworden. En aangezien diesel sterk drukt op de exploitatie zijn energiezuinige elektrische treinen al gauw 15 tot 20 procent goedkoper te exploiteren.

Dat prijsverschil is nu vooral een kans. Overstap-

pen op elektrische tractie vergt weliswaar een eenmalige investering, maar voor drukke lijnen is deze investering terug te verdienen binnen de levensduur van de infrastructuur. Recente doorrekeningen op de lijnen Zwolle–Enschede en Zwolle–Kampen laten dit zien. Het beste moment voor de elektrificatie is een wisseling van concessie waarbij vaak nieuw materieel wordt ingezet. Op drukke regionale verbindingen komt elektrificatie optimaal tot zijn recht. De treinen trekken sneller op en kunnen dus meer stations bedienen. Hier liggen kansen voor bijvoorbeeld Leeuwarden–Groningen, Nijmegen–Roermond en Arnhem–Doetinchem.

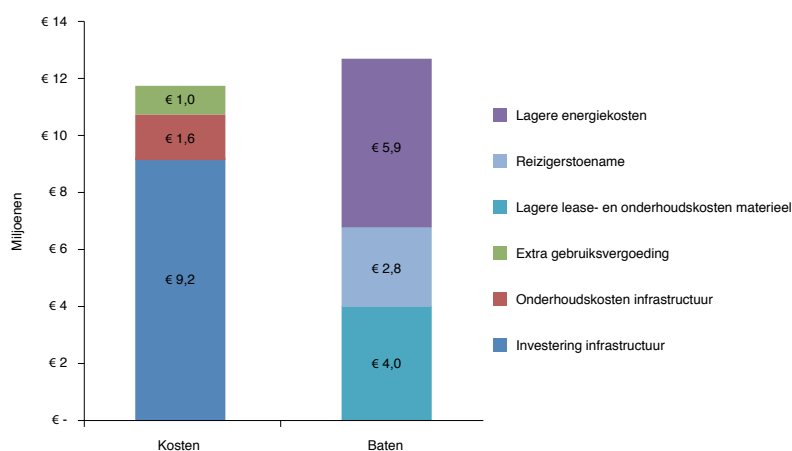
Zwolle–Kampen

De provincie Overijssel doet onderzoek naar de toekomst van de Kamperlijn. Het uitbouwen van de treinverbinding is een van de opties. Een mogelijk eerste stap is elektrificatie en toevoeging van de halte Stadshagen. Met die extra stop kan één elektrische trein nog steeds binnen een half uur heen en weer rijden tussen Zwolle en Kampen.

Vóór het afschaffen van de rode diesel vielen de kosten van elektrificatie van de Kamperlijn – gerekend over 40 jaar – 1,6 miljoen euro hoger uit dan de baten. Na afschaffing van de dieselsubsidie vallen de baten hoger uit. Het positief saldo van het project is over de volledige looptijd 0,9 miljoen euro.

Op minder drukke regionale lijnen is elektrificatie niet rendabel; de terugverdientijd valt buiten de levensduur van de infrastructuur. Daar kunnen dus het beste dieseltreinen blijven rijden, tegen weliswaar hogere exploitatiekosten. Als dergelijke gaten in de exploitatie niet structureel worden gedicht kan de kwaliteit van het spoorvervoer onder druk komen te staan.

Bij elektrificatie van Zwolle–Kampen zijn de baten (12,7 miljoen euro) hoger dan de kosten (11,8 miljoen). Het positief saldo van het project – gerekend over 40 jaar – is 0,9 miljoen euro.



Netto Contante Waarde

De belangrijkste kosten en baten van elektrificatie hebben we in een quick scan inzichtelijk gemaakt. Om de eenmalige investering in de infrastructuur en de jaarlijks terugkerende bedragen onderling te kunnen vergelijken is voor terugkerende kosten en baten de Netto Contante Waarde (NCW) voor 2013 bepaald. Hierbij zijn we uitgegaan van een interne rentevoet van 5,5 procent en een levensduur van 40 jaar.



Henk Doeke van Waveren is adviseur spoor en ov bij Goudappel Coffeng