

Decentraal Spoor Centraal

Quicksan van de marktontwikkelingen in het
personenvervoer op gedecentraliseerde spoorlijnen



Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Decentraal Spoor Centraal

Quickscan van de marktontwikkelingen in
het personenvervoer op gedecentraliseerde
spoorlijnen

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

september 2008

Harry van Ooststroom
Fons Savelberg

Meer weten over mobiliteit.

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) maakt analyses van mobiliteit die doorwerken in het beleid. Als zelfstandig instituut binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW) maakt het KiM strategische verkenningen en beleidsanalyses. Het KiM richt zich op alle vormen van mobiliteit.

© 2008, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Tekst:
Harry van Ooststroom, Fons Savelberg

Verzorging omslag: 2D3D, Den Haag/ Anhem
Verzorging binnenwerk: SSO Repro Ministerie van Verkeer en Waterstaat

ISBN: 978-90-8902-034-5

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
Jan van Nassastraat 125
2596 BS Den Haag

Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Telefoon : 070 351 1965
Fax : 070 351 7576

Website : www.kimnet.nl
E-mail : info@kimnet.nl

Inhoudsopgave

Samenvatting 5

1. Inleiding 7

- 1.1 Achtergrond en doel 7
- 1.2 Werkwijze 8
- 1.3 Leeswijzer 9

2. Marktbeschouwingen 2002-2006 11

- 2.1 Inleiding 11
- 2.2 Uitkomsten van de LMCA 11
- 2.3 Vervoersomvang gedecentraliseerde lijnen 12
- 2.4 Determinanten van de groei 15

3. Marktprognose 2006-2020 19

- 3.1 Inleiding 19
- 3.2 Marktprognose spoorvervoer LMCA 19
- 3.3 Achtergrond prognoses decentrale overheden en vervoerders 20
- 3.4 Marktprognose KiM 22
- 3.5 Vergelijking LMCA-studie 24

Summary 27

Literatuur 29

Bijlage A Samenvattende informatie over regionale spoorlijnen 31

Bijlage B Factsheets per lijn 35

Bijlage C Toelichting berekening KiM 77

Samenvatting

Dit document bevat de resultaten van een studie van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) naar de marktontwikkeling in het personenvervoer op gedecentraliseerde spoorlijnen. De opdrachtgever voor de studie is het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. De opdracht is onderdeel van een project dat moet leiden tot beantwoording van een motie in de Tweede Kamer bij de begrotingsbehandeling 2007. In die motie is gevraagd om een quickscan van de markt en de capaciteit van gedecentraliseerde spoorlijnen in Nederland. Het doel van deze studie is dan ook om een goed en gedeeld inzicht te geven in de vraag naar personenvervoer over deze spoorlijnen in de afgelopen jaren (2002-2006) én in de toekomst (2006-2020). In een relatief korte periode zijn kwantitatieve en kwalitatieve gegevens bijeen gebracht en geanalyseerd. Onder 'gedecentraliseerde spoorlijnen' vallen die lijnen waarvoor de verantwoordelijkheid volgens de Concessiewet uit 2003 is overgedragen aan de decentrale overheden.

De betreffende spoorlijnen zijn in 2006 goed voor 7 procent van de totale omvang van het personenvervoer per spoor (gemeten in reizigerskilometers) in Nederland. De groei van het vervoer op deze lijnen tussen 2002 en 2006 is 11,5 procent (2,75 procent per jaar). De landelijke groei op het spoor in deze periode bedraagt 0,9 procent per jaar. Er is een grote spreiding in de groei per lijn. Er zijn enerzijds lijnen waar de vervoersomvang is gedaald of gelijk is gebleven. Anderzijds zijn er lijnen met een groei tot meer dan het dubbele van het gemiddelde voor alle lijnen samen. Deze studie maakt aannemelijk dat concessieverlening na aanbesteding tot maatregelen leidt die direct bijdragen aan vervoersgroei. Voorbeelden van die maatregelen zijn het verbeteren van het voorzieningsniveau in dagranden en weekeinden, het verhogen van de algemene frequenties op de lijnen, het vernieuwen van het materieel en het verbeteren van de integratie met het busvervoer in de regio. Een aantal van de nieuwe vervoerders komt tot deze maatregelen in de loop van een aantal jaren. Een aantal andere – vooral de vervoerders die de aanbestedingen in de afgelopen jaren hebben gewonnen – realiseert veel maatregelen ineens en rapporteert daarbij aanzienlijke groeicijfers per jaar. Voor een aantal van de gedecentraliseerde spoorlijnen is de aanbesteding nog in voorbereiding. Juist op die lijnen is de groei de afgelopen jaren minder groot geweest.

Veel van de maatregelen die worden genomen als uitvloeisel van aanbesteding en concessieverlening en die tot vervoersgroei leiden, kunnen eenmalig worden ingezet. Daar waar dit na 2006 is gebeurd of nog zal gebeuren, zal de vervoersomvang in de komende jaren toenemen. Lijnen waar de maatregelen al in de periode tot 2006 zijn ingezet, zullen voor vervoersgroei meer afhankelijk zijn van autonome ontwikkelingen (groei van bevolking, arbeidsplaatsen, economie) en

van nieuwe maatregelen zoals het openen van stations en verder verhogen van de frequenties.

Het KiM verwacht dat tussen 2006 en 2020 een vervoersgroei van 35 tot 55 procent optreedt. Decentrale overheden en de huidige spoorvervoerders op gedecentraliseerde lijnen verwachten een vervoersgroei tussen 2006 en 2020 van 53 procent. Deze uitkomst ligt dus rond de hoge raming van het KiM. Een belangrijk verschil is dat het KiM zich baseert op de recente omgevingsscenario's van de drie planbureaus CPB, MNP en RPB. Om uitdrukking te geven aan de onzekerheid over de toekomst heeft het KiM de marktverwachting in een bandbreedte uitgedrukt. De regionale vervoersmodellen die voor de prognoses van de decentrale overheden en vervoerders worden gebruikt, hanteren slechts één enkel omgevingsscenario met een relatief groot positief effect van autonome ontwikkelingen. Ook is het KiM minder optimistisch over de effecten van productverbeteringen. Het baseert zich daarbij op de bestaande literatuur. Dit houdt overigens geen diskwalificatie in van de aanpak van de decentrale overheden en vervoerders.

De vervoersgroei komt deels door de toename van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen binnen de invloedssfeer van de spoorlijnen tot 2020. Toename van het aantal studenten leidt tot een groei van ongeveer 8 procent. De resterende groei komt voor rekening van een verbetering van de concurrentiepositie ten opzichte van de auto (congestie, parkeren, prijsbeleid) en van voorgenomen maatregelen ter verbetering van de productkwaliteit van het gedecentraliseerde spoorvervoer.

Als onderdeel van de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse (LMCA) heeft het KiM in een eerdere studie een groei van het personenvervoer per trein becijferd van tussen 19 en 36 procent in de periode 2000-2020. De verwachte groeipercentages voor de gedecentraliseerde spoorlijnen liggen dus hoger. Een belangrijke verklaring van het verschil in groeipercentages ligt in het effect van de maatregelen na aanbesteding en concessieverlening. Voor een belangrijk deel van de markt voor gedecentraliseerde spoorlijnen zal dit effect nog optreden in de periode na 2006. De groei die daarenbovenop nog wordt verwacht ligt in lijn met de landelijke groeiprognoses.

Door de deelname van en samenwerking met (nieuwe) vervoerders en decentrale overheden berust deze studie op een grote hoeveelheid gegevens die nog niet eerder beschikbaar zijn gekomen. Niet alle gegevens zijn in officiële bronnen vastgelegd. De decentrale overheden zijn vanuit hun rol als concessieverlener verantwoordelijk voor de juistheid ervan.

1. Inleiding

1.1 Achtergrond en doel

Bij de begrotingsbehandeling van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in het najaar van 2007 is in de Tweede Kamer een motie aangenomen met de letterlijke tekst:

'De Kamer verzoekt de regering in samenwerking met de decentrale overheden een quickscan uit te voeren naar de markt en de capaciteit van de regionale spoorlijnen en de mogelijke financiering van de aanleg van inhaalsporen of dubbelspoor en de resultaten daarvan uiterlijk met de aangekondigde mobiliteitsvisie te presenteren.'

Het Directoraat-Generaal Mobiliteit (DGMO) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft deze quickscan uitgevoerd. Daarbij heeft DGMO aan het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (het KiM) gevraagd om de marktontwikkeling op de betreffende spoorlijnen te beschrijven.

Dit document bevat de resultaten van deze KiM-studie. Het doel van de studie is om een goed en gedeeld inzicht te geven in de vraag naar personenvervoer over gedecentraliseerde spoorlijnen in de afgelopen jaren én in de toekomst. Centraal daarin staan een terugblik op de marktontwikkeling en de verklarende factoren daarvoor in de afgelopen jaren (2002-2006) en een vooruitblik naar 2020. Het gaat om een zogenoemde quickscan. In relatief korte periode zijn kwantitatieve en kwalitatieve gegevens bijeen gebracht en geanalyseerd. Er zijn geen nieuwe berekeningen gemaakt met (regionale) vervoersmodellen. De basis voor het marktinzicht wordt gevonden in de informatie die van decentrale overheden en vervoerders is verkregen. Het KiM heeft deze informatie getoetst op plausibiliteit. Kosten en baten van eventuele investeringen om mogelijke groei van de markt te faciliteren zijn geen onderwerp van deze quickscan. DGMO heeft de inhoud van deze rapportage gebruikt voor zijn eindrapportage over de markt en capaciteit van de gedecentraliseerde spoorlijnen (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2008).

In de motie is gevraagd een quickscan uit te voeren voor de 'regionale spoorlijnen'. De Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Spoor (LMCA-Spoor), die in november 2007 is afgerond en waarvoor het KiM een vergelijkbare studie heeft uitgevoerd (Savelberg e.a., 2007), was vooral gericht op het zogenoemde hoofdrailnet. Op dit net heeft NS Reizigers een vervoersconcessie tot 2015. In de motie zijn enkele regionale lijnen met naam genoemd. Het gaat daarbij om de twintig spoorlijnen waarop sprake is van gedecentraliseerd spoorvervoer (zie figuur 1). De zeggenschap over al deze lijnen is overgedragen aan de decentrale overheden (provincies, bestuursregio's). Ten tijde van de exploitatie van deze spoorlijnen door NS zijn regionale lijnen ook min of meer

synoniem met 'onrendabele lijnen' en later 'contractsectorlijnen'. In deze quickscan wordt gesproken over 'gedecentraliseerde spoorlijnen' om aan te geven dat het gaat om die lijnen waarbij de decentrale overheden als concessieverlener zijn of zullen gaan optreden.

De spoorlijn Arnhem - Winterswijk wordt in deze quickscan onderverdeeld in de lijn Winterswijk - Doetinchem en Doetinchem - Arnhem. Ook de lijn die in de toekomst nog voor decentralisatie in aanmerking komt (Zwolle - Enschede), is in de quickscan meegenomen. De Minister heeft de Tweede Kamer toegezegd om de mogelijkheden te verkennen voor de (her)aanleg en exploitatie van een mogelijk nieuwe spoorlijn Groningen - Emmen. Die lijn kon in deze quickscan slechts voor een deel worden bestudeerd, omdat een studie in opdracht van de provincie Groningen nog niet is afgerond. Tot slot zijn op voorstel van de decentrale overheden drie grensoverschrijdende lijnen meegenomen: Nieuweschans - Leer (als onderdeel van de lijn Groningen - Nieuweschans), Hengelo - Bad Bentheim (onderdeel van Zutphen - Oldenzaal) en Heerlen - Aken (bij Maastricht - Kerkrade, vanuit het oogpunt van toekomstige integratie van regionale lijnen in Zuid Limburg).

Figuur 1
Gedecentraliseerde spoorlijnen
Bron: VenW

1. Groningen - Delfzijl
2. Groningen - Nieuweschans
(Veendam, Leer)
3. Groningen - Roodeschool
4. Leeuwarden - Groningen
5. Leeuwarden - Harlingen
6. Leeuwarden - Stavoren
7. Zwolle - Emmen
8. Zwolle - Kampen
9. Almelo - Mariënberg
10. Amersfoort - Ede-Wageningen
11. Apeldoorn - Zutphen
12. Arnhem - Doetinchem - Winterswijk
13. Tiel - Arnhem
14. Zutphen - Winterswijk
15. Zutphen - Oldenzaal
(Hengelo, Bad Bentheim)
16. Dordrecht - Geldermalsen
17. Gouda - Alphen aan den Rijn
18. Rotterdam - Hoek van Holland
19. Nijmegen - Roermond
20. Maastricht - Kerkrade
(Heerlen - Aken)



1.2 Werkwijze

In de motie is aangegeven dat de quickscan moet worden uitgevoerd in samenwerking met decentrale overheden. Bij de uitvoering van de quickscan zijn de decentrale overheden betrokken die voor de lijnen verantwoordelijk zijn en die langs deze weg beleidsmatige invloed uitoefenen op de markt voor gedecentraliseerd spoorvervoer. Ook de huidige vervoerders op de regionale spoorlijnen (Arriva, NS Reizigers,

Syntus, Connexion, Veolia Transport) hebben aan de quickscan meegewerkt.

Het KiM heeft deze studieopdracht besproken in een bijeenkomst met DGMO, decentrale overheden en vervoerders. In die bijeenkomst is een schema voorgesteld waarin de vervoerders en/of decentrale overheden relevante marktgegevens en marktprognoses hebben vastgelegd. Het gaat daarbij om kwantitatieve informatie over de gerealiseerde en de verwachte vervoersontwikkeling. Daarnaast heeft het KiM aan deze partijen gevraagd om in kwalitatieve termen te duiden welke gebeurtenissen van belang zijn voor zowel de achterliggende als de toekomstige periode. Ten slotte heeft het KiM gevraagd om zoveel mogelijk toetsbare onderbouwing te leveren bij de gegevens en informatie. Die onderbouwing kan bestaan uit (vervoerwaarde)studies uit het recente verleden, uit jaarverslagen of bijvoorbeeld verantwoordingsinformatie vanuit concessieovereenkomsten. Om het proces van verzameling van beschikbare gegevens op gang te brengen, heeft de projectleiding vier regionale bijeenkomsten georganiseerd. De fase van gegevensverzameling is afgesloten met opnieuw een voltallige bijeenkomst waarin ontvangen en ontbrekende informatie, eerste resultaten en de richting van rapportage zijn besproken.

Het KiM heeft de marktontwikkeling in de periode 2002-2006 met de verkregen informatie in beeld gebracht. Dit geeft antwoord op de vragen welke (groei van de) marktomvang de vervoerders op de gedecentraliseerde lijnen hebben gerealiseerd en hoe dit resultaat kan worden verklaard. De cijfers geven bovendien een indicatie voor de groeipotentie in de toekomst. Het KiM heeft een aantal berekeningen gemaakt om de plausibiliteit van de geleverde cijfers te toetsen. Vervolgens is er een gemiddelde groei in de achterliggende periode bepaald, waarna deze groei is vergeleken met de kwalitatieve informatie van vervoerders en decentrale overheden. In dit bestek is ook gebruikgemaakt van cijfers over kwaliteitsoordelen van reizigers (Goudappel Coffeng DTV, 2008) en van cijfers over de punctualiteit op de lijnen (Prorail, 2008).

Voorts heeft het KiM de toegeleverde informatie over de ontwikkelingen tot 2020 beoordeeld. Op grond daarvan heeft het KiM een eigen prognose opgesteld die aansluit bij de meeste recente inzichten in de effecten van omgevingsontwikkelingen (CPB, MNP en RPB, 2006). Daarnaast maakt de prognose een scherper onderscheid tussen de lijnen die al zijn aanbesteed en de lijnen waarbij dat nog niet het geval is. Daarbij heeft het KiM ook rekening gehouden met toekomstige onzekerheden door de resultaten in een bandbreedte uit te drukken. Naast een algemeen landelijk beeld is per gedecentraliseerde spoorlijn een overzicht gemaakt.

1.3 Leeswijzer

Na deze inleiding volgt in hoofdstuk 2 een algemene marktbeschouwing voor de periode 2002-2006 voor alle onderzochte

spoorlijnen gezamenlijk. Daarin is ook een vergelijking gemaakt met de uitkomsten van de landelijke studie naar markt en capaciteit in het spoorvervoer (LMCA-Spoor). In hoofdstuk 3 zijn de vervoersprognoses tot 2020 het onderwerp. De prognoses van decentrale overheden en vervoerders worden in dit hoofdstuk beoordeeld. Vervolgens presenteert het KiM eigen berekeningen in de vorm van groeifactoren op de huidige vervoersomvang. De verwachte groei wordt voor alle lijnen beschreven. Ook hier volgt een vergelijking met de uitkomsten van de LMCA-Spoor. Bijlage A bevat alle ontvangen gegevens van decentrale overheden en vervoerders. In bijlage B zijn de resultaten per lijn over de vervoersontwikkeling in het verleden en in de toekomst samengebracht. Ook wordt per lijn een korte beschrijving gegeven van de verklaringen voor de marktontwikkeling van een lijn. Bijlage C geeft een toelichting bij de berekeningen die het KiM heeft gemaakt.

2. Marktbeschouwingen 2002-2006

2.1 Inleiding

Zoals in het vorige hoofdstuk werd beschreven, heeft het KiM alle betrokken partijen gevraagd om relevante marktgegevens en marktprognoses te leveren. Alle ontvangen opgaven zijn in de vorm van het uitgevraagde invulschema samengebracht (bijlage A). Slechts in een enkel geval zijn officiële bronnen (zoals jaarverslagen, vervoerplannen of andere managementrapportages) geleverd waarmee de opgaven kunnen worden getoetst. De opgaven zijn merendeels afkomstig van de vervoerders. Het KiM gaat uit van de verantwoordelijkheid van de decentrale overheden omtrent het oordeel over de juistheid van de cijfers. In sommige gevallen zijn gegevens over bepaalde jaren afkomstig van NS als exploitant van treinvervoer voor de decentralisatie, aanbesteding en concessieverlening. Over het algemeen voldoen de opgaven aan de plausibiliteitstoets. De gemiddelde reisafstand (reizigerskilometers gedeeld door het aantal gemaakte reizen) moet minder zijn dan de baanvaklengte. De gemiddelde bezetting (reizigerskilometers gedeeld door treinkilometers) mag niet boven de maximale bezetting van treinen liggen.

2.2 Uitkomsten van de LMCA

In 2007 heeft het KiM een studie uitgevoerd voor de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse (LMCA) Spoor (Savelberg e.a., 2007). In die studie is de omvang van het personenvervoer per spoor in Nederland in 2006 becijferd op 15,7 miljard reizigerskilometers. Het marktvolume van de gedecentraliseerde lijnen is geraamd op 300 miljoen reizigerskilometers. Het gaat in deze eerdere studie om in totaal 9 lijnen van Arriva (6) en Syntus (3). Volgens de opgave door decentrale overheden en vervoerders aan het KiM, zijn op deze 9 lijnen in 2006 ruim 400 miljoen reizigerskilometers gerealiseerd. Een verklaring voor dit verschil is niet gevonden. De 20 regionale lijnen die onderwerp zijn van deze studie hebben in 2006 een vervoersomvang van 1,1 miljard reizigerskilometers. Dit is 7 procent van de totale marktomsang van het treinvervoer in Nederland.

De terugblik in de KiM-studie voor de LMCA-Spoor gaat over de periode 1991-2006, met daarbinnen bijzondere aandacht voor de periode 2000-2006. Alle factoren die het treingebruik in deze periode beïnvloeden, zijn beoordeeld. Vervolgens is het beeld van de vervoersontwikkeling verklaard. Tussen 2000 en 2006 blijkt de vervoersomvang landelijk (hoofdrailnet plus in de LMCA meegenomen regionale lijnen) gestegen van 14,9 naar 15,7 miljard reizigerskilometers (+5,4 procent; gemiddeld 0,9 procent per jaar). De groei van bevolking,

studenten, economie, benzineprijzen en files hebben tot een toename van het treingebruik geleid (+10,8 procent). Een stijging van tarieven, een gedaalde betrouwbaarheid van de reistijd per trein en ruimtelijke ontwikkelingen ten nadele van het treingebruik (spreiding) hebben tot vervoersverlies geleid (-5,4%). Opvallend is de daling van de vervoersomvang tussen 2000 en 2004 en het herstel ervan in de jaren 2005 en 2006. De belangrijkste verklaringen hiervoor zijn het herstel van de betrouwbaarheid en de relatief sterke stijging van het aantal studenten in deze periode.

2.3 Vervoersomvang gedecentraliseerde lijnen

Een aantal van de spoorlijnen in dit onderzoek wordt – in afwachting van aanbesteding – door NS Reizigers geëxploiteerd. De gedecentraliseerde lijnen in deze studie zijn niet meer alleen synoniem met de onrendabele lijnen (later: contractsectorlijnen) waar in de periode van NS-exploitatie van alle regionale lijnen sprake van was. Binnen de groep is bovendien verschil in functie ontstaan. De onrendabele lijnen hadden vooral een functie in de ontsluiting (bieden van vervoersmogelijkheden) van landelijk gebied; een aantal van de gedecentraliseerde spoorlijnen heeft ook functies gekregen in het verbinden en het bereikbaar houden van (regionale) economische (sub)centra.

Gedeeltes van twee noordelijke regionale lijnen (Sneek - Leeuwarden en Groningen - Zuidbroek) zijn van oudsher gericht op ontsluiting van de regio, maar hebben de laatste jaren een functie gekregen in de bereikbaarheid van beide provinciehoofdsteden. Beide provinciehoofdsteden hebben (in de spits) bereikbaarheidsproblemen per auto, waardoor de regionale trein (in de spits) vaker dan voorheen wordt gebruikt als alternatief.

Door deze functiever verschillen verschillen de spoorlijnen in deze quickscan ook in de vervoersvraag die ze moeten verwerken. Dat is te zien in tabel 2.1. Als lijnen regionale centra verbinden, zijn ze ingedeeld in groep A. Lijnen die één regionaal centrum als station hebben, zijn ingedeeld in groep B. De volgorde in de groepen is bepaald met het aantal reizigerskilometers. De eerste groep lijnen kent grotere reizigersaantallen dan de tweede groep. Vaak zijn de lengtes van de lijnen – en daardoor ook de omvang in reizigerskilometers – in dit geval ook groter. De laatste kolom van tabel 2.1 laat zien dat bij de lijnen die regionale centra verbinden, het aantal reizigerskilometers per kilometer baanvak ook relatief hoog is. Voor alle spoorlijnen in deze quickscan samen geldt dat over elke kilometer baanvak (soms enkel, soms dubbelspoor) jaarlijks 1,4 miljoen reizigerskilometers worden vervoerd. Voor het landelijke spoorweginet is de verhouding (15,7 miljard reizigerskilometers over 2776 kilometers) 5,7 miljoen reizigerskilometers per kilometer baanvak.

Tabel 2.1

Classificatie gedecentraliseerde spoorlijnen, cijfers 2006. Bron: KiM op basis cijfers DO's en vervoerders

	Reizen per werkdag	Reizigerskilometer per jaar (mln)	Reizigerskilometer per km spoor (mln)
A. 'Bereikbaarheid' economische centra			
Nijmegen – Roermond	18.076	162,2	1,6
Zwolle – Enschede	18.154	136,8	1,8
Groningen – Leeuwarden	6.647	127,9	2,4
Arnhem - Doetinchem	13.262	81,9	2,8
Doetinchem – Winterswijk	3.250	20,4	0,6
Zwolle – Emmen	8.475	100,0	1,3
Rotterdam - Hoek van Holland	19.404	66,0	1,7
Maastricht – Kerkrade	8.505	41,5	1,8
<i>Subtotaal</i>	<i>95.773</i>	<i>736,7</i>	<i>1,7</i>
B. 'Ontsluiting' subcentra			
Zutphen - Oldenzaal (Hengelo – Bad Bentheim)	7.236	53,8	0,9
Groningen - Nieuwesches (Veendam, Leer)	3.374	48,8	1,0
Dordrecht – Geldermalsen	7.915	45,8	0,9
Leeuwarden - Stavoren	2.552	32,1	0,6
Groningen - Delfzijl	2.072	31,0	0,8
Amersfoort - Ede-Wageningen	4.911	32,6	1,1
Zutphen - Winterswijk	3.563	29,6	0,7
Groningen - Roodeschool	2.461	28,1	0,7
Zutphen - Apeldoorn	4.447	24,1	1,3
Zwolle - Kampen	4.876	19,3	1,5
Leeuwarden - Harlingen	1.491	18,8	0,7
Arnhem - Tiel	2.440	18,9	0,5
Gouda - Alphen	5.414	18,8	1,0
Almelo - Mariënberg	1.343	4,4	0,2
<i>Subtotaal</i>	<i>54.095</i>	<i>406,1</i>	<i>1,1</i>
Totaal	149.868	1.142,8	1,4

De ontwikkeling van de vervoersomvang in reizigerskilometers tussen 2002 en 2006 is per lijn weergegeven in tabel 2.2. Daaraan is het aantal treinkilometers toegevoegd. In sommige gevallen heeft het KiM berekeningen gemaakt voor de vervoersomvang in 2002 omdat directe informatie van decentrale overheden of vervoerders niet beschikbaar is. Het KiM heeft een basis voor die berekeningen gezocht in de verhouding van het aantal in- en uitstappers van 2002 en 2006 vermenigvuldigd met de vervoersomvang in 2006.

De gedecentraliseerde lijnen verkeren in verschillende stadia van ontwikkeling doordat aanbesteding en concessieverlening in verschillende jaren plaatsvinden. Voor een aantal van de lijnen in deze studie heeft aanbesteding en concessieverlening in 2007 zijn beslag gekregen. Deze lijnen rapporteren voor het eerste jaar een aanzienlijke

vervoersgroei. De keuze voor 2006 als 'breukjaar' voor terugblik en prognose is in deze zin arbitrair.

Tabel 2.2

Vervoersgroei regionale lijnen in 2002-2006. Bron: DO's en vervoerders

	Groei reiz.km 2002-2006 (%)	Treinkilometer 2006 (*1000)
Geschat = vet		
Noord-Nederland		
Leeuwarden - Stavoren	1,3%	814
Leeuwarden - Harlingen	5,6%	582
Leeuwarden - Groningen	21,8%	1.571
Groningen - Nieuweschans	45,7%	1.256
Groningen - Roodeschool	4,5%	670
Groningen - Delfzijl	-5,5%	880
Oost-Nederland		
Winterswijk - Doetinchem	29,5%	728
Winterswijk - Zutphen	19,1%	871
Arnhem - Doetinchem	23,4%	995
Almelo - Mariënberg	24,0%	312
Arnhem - Tiel	-8,0%	688
Zutphen - Oldenzaal	53,5%	1.332
Amersfoort - Ede-Wageningen	3,4%	1.323
Zutphen - Apeldoorn	18,7%	404
Zwolle - Kampen	-7,2%	290
Zwolle - Emmen	2,7%	1.674
Zwolle - Enschede	14,4%	1.719
West-Nederland		
Gouda - Alphen	-5,1%	603
Geldermalsen - Dordrecht	5,1%	1.448
Rotterdam - Hoek van Holland	-9,7%	530
Zuid-Nederland		
Roermond - Nijmegen	11,2%	2.277
Maastricht - Kerkrade	4,3%	513
Totaal	11,5%	21.480

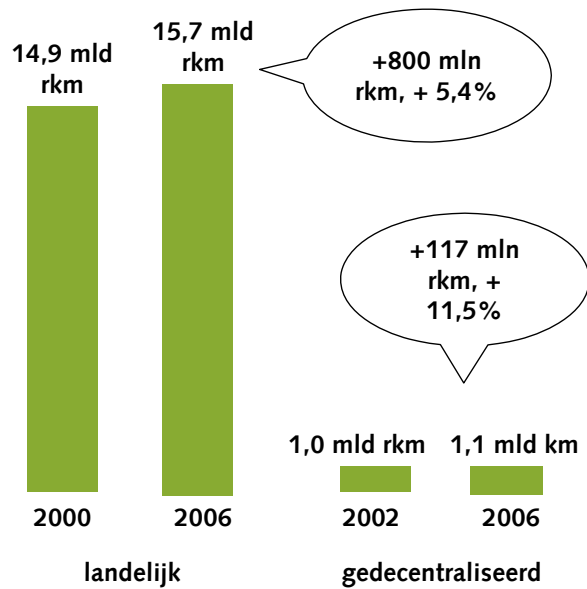
De groei van de vervoersomvang van de gedecentraliseerde spoorlijnen samen is in de periode 2002-2006 gemiddeld 2,75 procent per jaar. De stijging over de gehele periode is 11,5 procent. Dit groeitempo is ruim het dubbele van de vervoersgroei zoals in de LMCA gerapporteerd voor het landelijke personenvervoer per trein over de periode 2000-2006. De aandelen van spitsvervoer en studentenvervoer in de marktomvang liggen beide rond 40 procent. Ter vergelijking: het landelijke spitsaandeel bedraagt ongeveer 44 procent. Het aandeel studentenvervoer is landelijk 29 procent (Savelberg e.a., 2007).

In figuur 2.1 is de vervoersgroei gevisualiseerd.

Figuur 2.1

Marktontwikkeling 2002-2006.

Bron: KiM op basis cijfers DO's en vervoerders



2.4 Determinanten van de groei

Bij de ontwikkeling van de vervoersomvang op gedecentraliseerde spoorlijnen in de afgelopen periode, is een aantal opmerkingen te maken. Decentralisatie, aanbesteding en concessieverlening hebben aangezet tot en bijgedragen aan nieuwe mogelijkheden in de exploitatie. De nieuwe vervoerders en de decentrale overheden hebben maatregelen genomen die daarvoor zijn uitgebleven. Voorbeelden van genomen maatregelen zijn:

1. realisatie van kleine veranderingen in marketing – acties, speciale tarieven, promotie;
2. realisatie van veranderingen in de productie gericht op kostenverlaging – andere opzet planning rijdend personeel (eenmansbediening en efficiënte inzet machinisten), korte keringen en efficiënte materieelinzet, weinig staf en overhead;
3. uitbreiding van het voorzieningenniveau – meer treinen in dagranden en in weekeinden;
4. integratie met busvervoer – meer functie voor de bus in de ontsluiting van regionale gebieden; meer functie voor de trein in de verbinding van regionale (sub)centra;
5. opheffen van parallelle busverbindingen;
6. verhoging frequenties in spits en dal;
7. vernieuwing van materieel (mede mogelijk door kostenverlaging en duur van de concessies);
8. verbetering van stationsomgeving en halteplaatsen;
9. verbetering van het imago van de spoorlijn – versterken van klantgerichtheid, positieve aandacht via bijvoorbeeld regionale media.

Tabel 2.3 bevat per regionale lijn een beoordeling voor drie maatregelen (materieel, frequentie, integratie bus) die een relatief grote invloed hebben op de vervoersomvang.

Tabel 2.3
Kenmerken gedecentraliseerde spoorlijnen. Bron: DO's en vervoerders

	Start concessie na aanbesteding	Nieuw materieel	Verhoging frequentie	Integratie met bus	Omvang vervoer 2002-2006
Noord-Nederland					
Leeuwarden - Stavoren	2006	2007	Nee	Ja	Gelijk
Leeuwarden - Harlingen	2006	2007	Nee	Ja	Groei
Leeuwarden - Groningen	2006	2007	Ja	Ja	Groei
Groningen - Nieuweschans	2006	2007	Ja	Ja	Groei
Groningen - Roodeschool	2006	2007	Nee	Ja	Gelijk
Groningen - Delfzijl	2006	2007	Nee	Ja	Daling, 2007 groei
Oost-Nederland					
Arnhem - Doetinchem - Winterswijk	2001, aanbesteding volgt	2001	Ja	Ja	Groei
Winterswijk - Zutphen	1999, aanbesteding volgt	2001	Ja	Ja	Groei
Almelo - Mariënberg	1998/2007	2007	Ja	Ja	Groei
Arnhem - Tiel	2005	Nee	Ja	Nee	Daling
Zutphen - Oldenzaal	2003	2003	Ja	Ja	Groei
Amersfoort - Ede-Wageningen	2007	2007	Ja	Ja	Gelijk, 2007 groei
Zutphen - Apeldoorn	2004	Nee	Nee	Nee	Groei
Zwolle - Kampen	volgt	Nee	Nee	Nee	Daling
Zwolle - Emmen	volgt	Nee	Nee	Nee	Gelijk
Zwolle - Enschede	volgt	Nee	Nee	Nee	Groei
West-Nederland					
Gouda - Alphen	2007	2003	Nee	Nee	Daling
Dordrecht - Geldermalsen	2007	2008	Ja	Ja	Groei
Rotterdam - Hoek van Holland	volgt	Nee	Nee	Nee	Daling
Zuid-Nederland					
Roermond - Nijmegen	2007	2007	Ja	Ja	Groei
Maastricht - Kerkrade	2007	2008	Ja	Ja	Groei

In het overzicht valt op dat de vervoersomvang in de periode 2002-2006 daalde bij de zeven gedecentraliseerde spoorlijnen waar nog geen aanbesteding heeft plaatsgevonden (Arnhem - Doetinchem - Winterswijk, Winterswijk - Zutphen, Zwolle - Kampen, Zwolle - Emmen, Zwolle - Enschede, Gouda - Alphen, Rotterdam - Hoek van Holland). Op een van deze lijnen is de vervoersomvang gelijk gebleven en op drie lijnen is de omvang toegenomen (bij twee van die drie lijnen, Arnhem - Doetinchem - Winterswijk en Winterswijk - Zutphen, is een concessie aan een nieuwe vervoerder verleend op basis van een onderhandse gunning). Bij het merendeel van de dertien lijnen waar wel aanbestedingen hebben plaatsgevonden, groeide de

vervoersomvang wel. In veel gevallen gaat deze groei gepaard met verbetering van het aanbod in de vorm van bedieningsperiode, stationsomgevingen, frequentieverhoging, afstemming met het overig openbaar vervoer in de regio en/of nieuw materieel.

Specifieke studies die de (deel)effecten van de maatregelen cijfermatig vaststellen (bijvoorbeeld voor- en nastudies), zijn niet bekend. Wel bekend zijn praktijkervaringen op individuele lijnen met integratie van trein en bus (verbetering bediening, aansluiting en opheffen parallelle busverbindingen) bij Syntus en Veolia Transport. Deze ervaringen wijzen erop dat de verbeteringen tot een aanzienlijke groei van het aantal reizigers per trein kan leiden en dat ongeveer 25 procent daarvan afkomstig is uit de bus. Driekwart van de groei bestaat hier dus uit nieuwe reizen met het openbaar vervoer.

In de gevallen van concessies in Noord-Nederland (Arriva) en Oost-Nederland (Syntus, NS Reizigers) die in de periode voor 2000-2006 zijn gestart, is de groei over een aantal jaren verspreid. De eerste drie maatregelen die in het begin van deze paragraaf zijn genoemd, worden hierbij vooral in de eerste jaren van de concessie genomen (waarbij ook direct wordt gestart met een vermindering van de exploitatiekosten); de andere maatregelen volgen in de jaren erna. Op de noordelijke lijnen is pas in 2007 nieuw materieel ingezet. Het effect van verhoging van frequenties is daar nog beperkt. De vervoersgroei op deze groep spoorlijnen bedraagt in de periode 2000-2006 20 procent (van 434 naar 520 miljoen reizigerskilometers).

Bij een aantal van de huidige concessiehouders (Connexxion, Veolia, Arriva op de lijn Dordrecht - Geldermalsen) vindt de groei in het eerste jaar (2007) van de concessie plaats. In dat eerste jaar wordt ook een groot deel van het totale effect van bovenstaande maatregelen gerealiseerd. De vervoerders en decentrale overheden rapporteren groeicijfers over het eerste jaar van exploitatie van circa 40 procent.

De lijnen waarvoor nog een aanbesteding zal volgen, hebben de effecten van de beschreven maatregelen nog 'te goed'. Deze lijnen rapporteren in de periode 2000-2006 een vervoersgroei van 3 procent.

Samenvattend constateren we dat:

- de spoorlijnen die nog niet zijn aanbesteed, tussen 2000 en 2006 een vervoersgroei van 3 procent kennen;
- de spoorlijnen die in 2007 zijn aanbesteed, een groei rapporteren van ongeveer 40 procent in dat jaar;
- de spoorlijnen waarbij de concessie al een aantal jaren loopt (maar nog niet alle maatregelen hebben gerealiseerd), tussen 2000 en 2006 een vervoersgroei van 20% hebben gerealiseerd.

Tegen de achtergrond van deze bevindingen raamt het KiM het effect van maatregelen die in het proces van aanbesteding worden gerealiseerd, op een groeipercentage van 20 procent. Er zijn indicaties dat 25 procent van de groei afkomstig is uit de voorheen parallel rijdende bus. Enkele van de spoorlijnen hebben (een deel van) deze

groei tussen 2000 en 2006 gerealiseerd, andere zullen de groei realiseren in de periode 2006-2020.

3. Marktprognose 2006-2020

3.1 Inleiding

Het KiM heeft van decentrale overheden en vervoerders marktprognoses voor de periode 2006 – 2020 ontvangen. In bijlage A zijn deze bijeengebracht. Voor zover onderbouwde, toetsbare studies zijn aangeleverd, heeft het KiM de merites hiervan beoordeeld. Het KiM heeft de huidige situatie als uitgangspunt genomen en heeft met groeifactoren een vervoersprognose per lijn opgesteld (voor een toelichting zie bijlage C). Deze raming is vergeleken met de opgaven van de vervoerders en decentrale overheden en de bronnen daarbij, alsook met de kwalitatieve informatie die zij hierover hebben aangeleverd.

3.2 Marktprognose spoorvervoer LMCA

Voor de LMCA-Spoor heeft het KiM (Savelberg e.a., 2007) een vergelijking gemaakt tussen drie verschillende prognoses van de ontwikkeling van het personenvervoer per trein in Nederland tot 2020. Het betreft de berekeningen voor de Nota Mobiliteit (NoMo), voor de studie Welvaart en Leefomgeving (WLO) van de drie planbureaus (CPB, MNP en RPB, 2006) en voor de beleidsvorming bij NS Reizigers. Voor de eerste twee berekeningen is gebruikgemaakt van een vervoersmodel, het Landelijk Model Systeem (LMS). Van dit LMS gebruikt NS Reizigers de module die de autonome mobiliteitsontwikkeling genereert. Daarnaast heeft NS Reizigers een eigen model voor de beleidseffecten op treingebruik. Het KiM heeft een eigen verwachting ontwikkeld op grond van een analyse van de overeenkomsten en verschillen tussen de drie prognoses. Dat is te zien in tabel 3.1.

Tabel 3.1

Marktprognoses in LMCA-Spoor. Bron: Savelberg et al, 2007

Bron:	2020 (2000=100)	2020 (mld rkm)
Nota Mobiliteit	120	17,8
Welvaart en Leefomgeving	108 - 117	16,1 - 17,4
NS Reizigers	140 - 158	20,9 - 23,5
Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid	119 - 136	17,8 - 20,2

De KiM-verwachting gaat uit van de omgevingsscenario's uit de WLO-studie, omdat daarin de meest recente inzichten in bevolking, arbeidsplaatsen, economische groei et cetera zijn verwerkt. Vervolgens zijn drie elementen toegevoegd die vanuit het perspectief van het spoorvervoer niet goed in de WLO-scenario's zijn verwerkt: het gebruik

van de OV-studentenkaart, prijsbeleid op de weg en verbeteringen in het treinproduct voorzover deze niet in de scenario's waren opgenomen. Een belangrijke constatering is dat de scenario's die in bestek van de WLO-studie zijn gemaakt, tot lagere groei van de mobiliteit leiden vanuit autonome ontwikkelingen dan daarvoor in de studie voor de Nota Mobiliteit. De regionale vervoersmodellen zijn veelal nog geënt op de veronderstellingen uit de Nota Mobiliteit en geven voor wat betreft de autonome ontwikkelingen gemiddeld dus ook een hogere groei dan de WLO-scenario's.

3.3 Achtergrond prognoses decentrale overheden en vervoerders

De verwachtingen voor de vervoersontwikkeling tot 2020 en de wijze waarop deze verwachtingen zijn ontstaan lopen voor de verschillende lijnen uiteen. Tabel 3.2 geeft per lijn de gehanteerde benadering.

Tabel 3.2
Werkwijze en bron marktprognoses
Bron: DO's

	Werkwijze prognose:	Bron:
Noord-Nederland		
Leeuwarden - Stavoren	ambitie in concessieovereenkomst	opgave Arriva/provincie
Leeuwarden - Harlingen	ambitie in concessieovereenkomst	opgave Arriva/provincie
Groningen - Leeuwarden	modelstudies	Goudappel Coffeng en Movares
Groningen - Nieuweschans (Veendam, Leer)	modelstudie	Goudappel Coffeng
Groningen - Roodeschool	modelstudie	Goudappel Coffeng
Groningen - Delfzijl	modelstudie	Goudappel Coffeng
Oost-Nederland		
Arnhem - Doetinchem - Winterswijk	groefactor benadering, nieuw regionaal model (NRM)	Goudappel Coffeng
Winterswijk - Zutphen	groefactor benadering, NRM	Goudappel Coffeng
Almelo - Mariënberg	groefactor benadering, NRM	Goudappel Coffeng
Arnhem - Tiel	groefactor benadering, NRM	Goudappel Coffeng
Zutphen - Oldenzaal	groefactor benadering, NRM	Goudappel Coffeng
Hengelo - Bad Bentheim	modelstudie	Arcadis
Amersfoort - Ede-Wageningen	groefactor benadering, NRM	Goudappel Coffeng
Zutphen - Apeldoorn	groefactor benadering, NRM	Goudappel Coffeng
Zwolle - Kampen	ambitie	opgave provincie
Zwolle - Emmen	ambitie	opgave provincie
Zwolle - Enschede	ambitie	opgave provincie
West-Nederland		
Gouda - Alphen	modelstudie	Royal Haskoning
Dordrecht - Geldermalsen	ambitie	opgave provincie/Arriva
Rotterdam - Hoek van Holland	modelstudie	Goudappel Coffeng
Zuid-Nederland		
Nijmegen Roermond	modelstudie	4Cast
Maastricht - Kerkrade	modelstudie	4Cast

Voor een aantal lijnen is de prognose met een modelstudie onderbouwd. Bij de prognoses voor een aantal andere lijnen is – zonder nadere onderbouwing of studie – aansluiting gezocht bij de specificaties voor de aanbesteding. Het zijn dan prognoses als wensbeelden ('verdubbeling van de vervoersomvang'). In de factsheets per spoorlijn in bijlage B wordt ingegaan op de beoordeling van de verschillende werkwijzen.

Tabel 3.3 geeft de marktprognoses van decentrale overheden en vervoerders weer.

Tabel 3.3

Marktprognose decentrale overheden / vervoerders 2006-2020. Bron: DO's en vervoerders

	Rkm totaal 2006 (mln)	Rkm totaal volgens opgave 2020 (mln)	Groei volgens opgave (index 2006=100)
Noord-Nederland			
Leeuwarden - Stavoren	32,1	51,0	159
Leeuwarden - Harlingen	18,8	26,9	143
Leeuwarden - Groningen	127,9	206,0	161
Groningen - Nieuweschans	48,8	92,8	190
Groningen - Roodeschool	28,1	42,3	151
Groningen - Delfzijl	31,0	46,7	151
Oost-Nederland			
Winterswijk - Doetinchem	20,4	28,9	142
Winterswijk - Zutphen	29,6	38,4	130
Arnhem - Doetinchem	81,9	152,5	186
Almelo - Mariënberg	4,4	6,3	143
Arnhem - Tiel	18,9	26,7	141
Zutphen - Oldenzaal	53,8	67,9	126
Amersfoort - Ede-Wageningen	32,6	80,6	247
Zutphen - Apeldoorn	24,1	45,0	187
Zwolle - Kampen	19,3	29,3	152
Zwolle - Emmen	100,0	131,9	132
Zwolle - Enschede	136,8	180,5	132
West-Nederland			
Gouda - Alphen	18,8	30,1	160
Geldermalsen - Dordrecht	45,8	91,5	200
Rotterdam - Hoek van Holland	66,0	110,0	167
Zuid-Nederland			
Roermond - Nijmegen	162,2	210,9	130
Maastricht - Kerkrade	41,9	55,3	132
Totaal	1143	1751	153

In de factsheets (bijlage B) wordt per lijn aangegeven op welke maatregelen de prognoses zijn gebaseerd.

3.4 Marktprognose KiM

Het KiM heeft de toegeleverde informatie over de ontwikkelingen tot 2020 beoordeeld. Op grond daarvan heeft het KiM een eigen prognose opgesteld. De werkwijze daarbij komt overeen met die bij de studie naar de marktontwikkelingen in het kader van de LMCA-Spoor. Op de volgende punten wijkt deze methode af van die van de decentrale overheden en de vervoerders:

- Het werken met verschillende scenario's voor de invloed van omgevingsontwikkelingen. We sluiten hiertoe aan bij de meeste recente inzichten die de drie planbureaus in de WLO-studie hebben neergelegd (CPB, MNP en RPB, 2006).
- Het verwerken van de groei van het gebruik van de OV-Studentenkaart op basis van de groei van het aantal kaarthouders volgens het Ministerie van Onderwijs
- Het verwerken van de effecten van congestie en prijsbeleid conform de aanpak in de LMCA-Wegen
- Het maken van een scherper onderscheid tussen de lijnen die al zijn aanbesteed en lijnen die nog niet zijn aanbesteed.
- Rekening houden met onzekerheden door de resultaten in een bandbreedte uit te drukken.

Naast een algemeen landelijk beeld is per gedecentraliseerde spoorlijn een overzicht gemaakt.

Tabel 3.4 geeft het resultaat van de KiM-berekeningen. De resultaten per lijn zijn in bijlage B opgenomen. Bijlage C geeft de onderbouwing van de berekeningen en een samenvattend overzicht per lijn.

.....
Tabel 3.4
Marktprognose KiM 2006-2020
Bron: KiM

	Groei volgens KiM laag (index 2006=100)	Groei volgens KiM hoog (index 2006=100)
Noord-Nederland		
Leeuwarden - Stavoren	124	142
Leeuwarden - Harlingen	124	132
Leeuwarden - Groningen	128	156
Groningen - Nieuweschans	172	195
Groningen - Roodeschool	114	132
Groningen - Delfzijl	114	127
Oost-Nederland		
Winterswijk - Doetinchem	124	137
Winterswijk - Zutphen	128	141
Arnhem - Doetinchem	137	165
Almelo - Mariënberg	121	134
Arnhem - Tiel	122	135
Zutphen - Oldenzaal	117	130
Amersfoort - Ede-Wageningen	158	176
Zutphen - Apeldoorn	139	162
Zwolle - Kampen	155	178

Zwolle - Emmen	147	165
Zwolle - Enschede	139	157
West-Nederland		
Gouda - Alphen	151	174
Geldermalsen - Dordrecht	132	155
Rotterdam - Hoek van Holland	143	166
Zuid-Nederland		
Roermond - Nijmegen	129	147
Maastricht - Kerkrade	124	142
Totaal	135	155

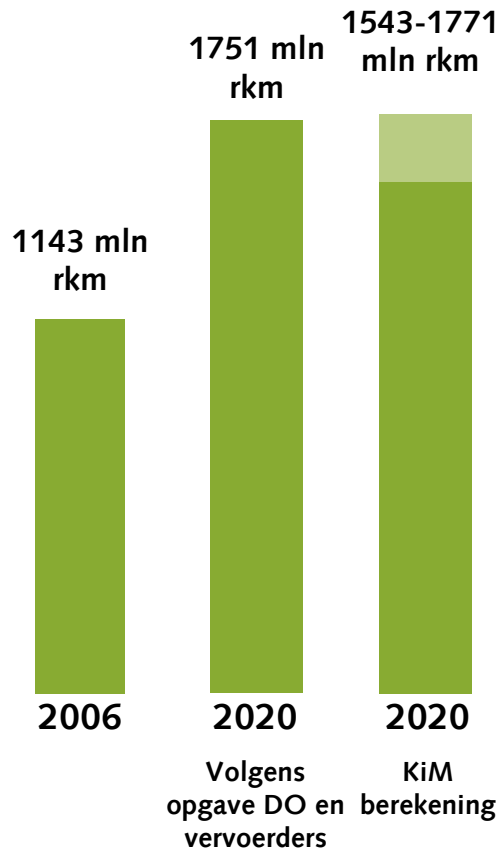
Een vergelijking van de tabellen 3.3 en 3.4 laat zien dat de prognose van vervoerders en decentrale overheden voor alle lijnen samen op het niveau ligt van de 'hoge' raming van het KiM.

Decentrale overheden en vervoerders voorzien een groei van gemiddeld 53 procent van het personenvervoer op de spoorlijnen tussen 2006 en 2020. Het KiM verwacht een vervoersgroei tussen 35 en 55 procent. De regionale vervoersmodellen die voor de prognoses van de decentrale overheden en vervoerders zijn gebruikt, hanteren slechts één enkel omgevingsscenario met een relatief groot positief effect van autonome ontwikkelingen. Ook is het KiM minder optimistisch over de effecten van productverbeteringen. Het baseert zich daarbij op de bestaande literatuur. Dit houdt overigens geen diskwalificatie in van de aanpak van de decentrale overheden en vervoerders.

Voorts is de KiM-verwachting enigszins lager voor de lijnen waar concessieverlening na aanbesteding al heeft plaatsgevonden in de periode 2002-2006. Als gevolg van de effecten van maatregelen hebben deze lijnen al een aanzienlijke vervoersgroei gerealiseerd. De lijnen waar nog aanbesteding zal volgen, kunnen nog extra 'profiteren' van de positieve effecten van het maatregelenpakket dat bij een aanbesteding veelal wordt geïmplementeerd.

In bijlage B wordt de vergelijking per lijn gemaakt. Figuur 3.1 geeft het totaalbeeld grafisch weer.

.....
Figuur 3.1
Marktontwikkeling 2006-2020
Bron: KiM



Na 2020 – zo is de overheersende verwachting in de meeste scenario's over deze periode – zal veel autonome groei van de personenmobiliteit tot staan gebracht worden. De belangrijkste oorzaak hiervoor is de afname van de bevolkingsgroei tot nul tot zelfs terugloop van de bevolking in Nederland. De veranderingen die zich na 2020 in het verplaatsingsgedrag zullen voordoen, hebben te maken met veranderd gedrag van personen. De ruimtelijke en economische ontwikkeling zal bij deze verandering nog wel een rol blijven spelen, maar de ontwikkeling 'meer mensen, meer mobiliteit' zal eindigen.

3.5 Vergelijking LMCA-studie

De verwachte groei voor de gedecentraliseerde spoorlijnen is hoger dan de prognoses in de LMCA-studie. Dit kan worden verklaard doordat er op een aantal lijnen na aanbesteding nog maatregelen zullen worden genomen die positieve effecten op de vervoersgroei hebben. Voor alle gedecentraliseerde lijnen geldt bovendien dat beleid wordt ontwikkeld dat is gericht op productverbetering. Vooral de gevolgen van frequentieverhogingen zullen een groter effect op vervoersgroei hebben dan bij de plannen voor het landelijke spoorwegnet, omdat de relatieve verbeteringen groter zijn (een verhoging van twee naar vier treinen per uur heeft bijvoorbeeld meer impact dan van vier naar zes). Ook de opening van nieuwe stations en haltes zal meer vervoer trekken.

Omdat het vervoer op de gedecentraliseerde lijnen harder gaat groeien dan dat op het landelijke net, gaat het marktaandeel van deze lijnen ook omhoog: van ongeveer 7 procent in 2006 naar ongeveer 9 procent in 2020 van het totale treinvervoer in Nederland. Tabel 3.5 geeft een samenvatting van de verschillen tussen het landelijke beeld uit de LMCA-studie en de quickscan voor de gedecentraliseerde lijnen.

Tabel 3.5

Inschatting KiM ontwikkeling
treingebruik 2006-2020. Bron: KiM

KiM-Landelijk	Ondergrens	Bovengrens
	In miljarden rkm's	
Basis WLO	16,1	17,4
OVstudentenkaart	1,3	1,3
Beprijzing wegverkeer	0	0,5
Productkwaliteit spoor	0,4	1,0
Totaal	17,8	20,2
<i>Groei 2006-2020, index 2006=100</i>	<i>114</i>	<i>131</i>

KiM-Decentraal	Ondergrens	Bovengrens
	In miljoenen rkm's	
Basis WLO	1223	1314
Maatregelen aanbesteding	151	151
OVstudentenkaart	94	94
Concurrentie wegverkeer	0	57
Productkwaliteit spoor	76	154
Totaal	1543	1771
<i>Groei 2006-2020, index 2006=100</i>	<i>135</i>	<i>155</i>

Summary

This document presents the results of a study conducted by the Netherlands Institute for Transport Policy Analysis (KiM) into the market trends in passenger transport on decentralised railway lines. Commissioned by the Ministry of Transport, Public Works and Water Management, the assignment is part of a project implemented in response to a motion in the Lower House of Dutch Parliament during the 2007 budget debate. The motion called for a quick scan of the market and capacity of decentralised railway lines in the Netherlands. This study is designed to provide accurate and shared insight into the demand for passenger transport on these railway lines both in recent years (2002-2006) and in the future (2006-2020). Qualitative and quantitative data were compiled and analysed in a relatively short period of time. 'Decentralised railway lines' includes those lines for which responsibility was transferred to local and regional authorities in accordance with the Concession Act of 2003.

In 2006, these railway lines accounted for 7 percent of all passenger rail transport in the Netherlands (expressed in passenger kilometres). Rail transport levels on these lines grew by 11.5 percent between 2002 and 2006 (i.e. 2.75 percent per year). During the same period, railway transport at the national level grew at a rate of 0.9 percent per year. Growth varied greatly from line to line. While some lines experienced stable or decreasing transport levels, others experienced growth of up to more than twice the average of all lines combined. This study makes a convincing case that tendered concessions lead to measures which contribute directly to growth in transport levels. Examples of these measures include improving service provision levels at the beginning and end of the day and at the weekends, increasing the general service frequencies on the lines, modernising rolling stock and improving the integration with regional bus transport services. While a number of new transport providers implemented these measures over the course of several years, others – particularly those who successfully took part in tendering procedures in recent years – implemented many measures all at once and reported significant annual growth figures. A call for tenders is still being prepared for a number of decentralised railway lines. These are the very lines that have experienced less growth in recent years.

Many of the measures taken following a tendering procedure and the granting of concessions, and which result in transport growth, can only be implemented once. In the years to come, the lines for which these measures have been implemented after 2006 will experience growth in transport levels. The lines for which this occurred prior to 2006 will be more dependent on autonomous developments (e.g. population growth, jobs, the economy) and new measures (e.g. the opening of

stations and further increases in service frequencies) for transport growth.

Between 2006 and 2020, KiM forecasts growth in transport levels ranging from 35% to 55%. Local authorities and current rail transport providers operating on decentralised lines, however, expect growth of 53% between 2006 and 2020 (i.e. the high end of KiM's forecast). A key difference is that KiM's forecast is based on the recent external scenarios of the three Dutch planning offices – Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis (CPB), Netherlands Environmental Assessment Agency (MNP), and Netherlands Institute for Spatial Research (RPB). To highlight the uncertainty regarding the future, KiM has expressed market forecasts in terms of ranges. The regional transport models implemented by local authorities and transport providers to develop forecasts make use of only one external scenario. Moreover, this scenario assumes a relatively substantial positive effect from autonomous developments. Drawing from current literature, KiM is also less optimistic about the impact of product improvements. This is, however, not meant to detract from the approach taken by local authorities and transport providers.

Until 2020, growth in transport levels will partly be the result of an increase in population and employment opportunities situated within the railway lines' sphere of influence. An increase in the number of students will result in a growth of approximately 8 percent. The remaining growth will come as a result of improvements in competitive position with respect to cars (e.g. congestion, parking, pricing policy) and planned measures aimed at improving the quality of decentralised rail transport services.

In a previous study conducted as part of the National Market and Capacity Analysis (*Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse, LMCA*), KiM estimated that passenger railway transport would grow between 19% and 36% during the 2000-2020 period. Accordingly, the forecasted rates of growth for decentralised railway lines are higher. A key explanation for the difference lies in the effect of the measures implemented following tendering procedures and the granting of concessions. This effect will also be noticeable after 2006 for a significant section of the decentralised railway line market. The expected additional growth is in line with national growth forecasts.

Due in part to the participation and cooperation of both new and existing transport providers and local authorities, this study was able to draw from a substantial and previously unavailable body of data. Not all of it has been recorded in official sources. In their role of granting concessions, the local authorities are responsible for the accuracy of these data.

Literatuur

Arcadis (2007). *Grensoverschrijdende spoorverbindingen HENGELO - .BAD BENTHEIM - NORDHORN EN RHEINE*, Haalbaarheidsonderzoek in opdracht van Regio Twente. Amersfoort: Arcadis.

CPB, MNP en RPB (2006). *Welvaart en Leefomgeving*. Den Haag/Bilthoven: CPB, MNP en RPB.

Goudappel Coffeng en Economisch Bureau Coulon (2002). *Een duurzame bereikbaarheidsstrategie voor een florerend Noord Nederland*. Deventer: Goudappel Coffeng.

Goudappel Coffeng (2006). *Gemeente Rotterdam – Doorkoppeling Hoekse Lijn – technische rapportage*. Deventer: Goudappel Coffeng.

Goudappel Coffeng (2006). *Vervoerkundige rapportage treinverbinding Groningen - Veendam*. Deventer: Goudappel Coffeng.

Goudappel Coffeng – Transumo (2008). *Bereikbaarheidskaart Nederland* www.bereikbaarheidskaart.nl

Goudappel Coffeng – DTV (2008). *OV-Klantenbarometer 2004-2007*. Breda: DTV.

Goudappel Coffeng (2008). *Vervoerwaardestudie Regiotram*. Deventer: Goudappel Coffeng.

Goudappel Coffeng (2008). *Provincie Gelderland – Quick scan markt en capaciteit regionale spoorlijnen*. Deventer: Goudappel Coffeng.

Kennisplatform Verkeer en Vervoer (2008). *Regionale trein is een blijvertje, KpVV Bericht nummer 58*. Rotterdam: KpVV.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2007). *Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Wegen*. Den Haag: VenW.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2008). Den Haag: VenW.

Movares Nederland (2008). *Gemeente Leeuwarden – Stations Werpsterhoek – Verkenningstudie Regionaal knooppunt*. Utrecht: Movares.

ProRail (2008). *Punctualiteit regionale spoorlijnen, Analysebureau Verkeersleiding (opgave handout 7 mei 2008)*. Utrecht: ProRail.

ProRail website: www.prorail.nl

Royal Haskoning (2008). *Provincie Zuid-Holland – Achtergrondrapport Vervoerwaarde en Exploitatie RijnGouwelijn-West*. Amsterdam

Savelberg, F., Bakker P., Ooststroom H. van & Annema J. (2007). *Marktontwikkelingen in het personenvervoer per spoor 1991-2020*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Stadsregio Rotterdam (2008). *Hoekse Lijn, Lightrail langs de Nieuwe Waterweg*. Rotterdam: SRR

Bijlage A Samenvattende informatie over regionale spoorlijnen

Gerealiseerde marktvaag bij huidig aanbod treindienst

	Jaartal	Reizen per werkdag (in beide richtingen samen)	w.v. Reizen spits (%)	w.v. Reizen SOV (%)	Rkm totaal mln	w.v. Rkm spits (%)	w.v. Rkm SOV (%)	Treinkm (*1000)
Noord-Nederland								geschat
Leeuwarden - Stavoren	2007	5.103	44%	43%	33,8	39%	39%	814
Leeuwarden - Harlingen	2007	2.981	36%	39%	20,0	30%	34%	582
Leeuwarden - Groningen	2007	13.293	41%	48%	131,0	36%	45%	1.571
Groningen - Nieuweschans	2007	6.749	32%	44%	48,7	27%	38%	1.256
Groningen - Roodeschool	2007	4.921	40%	31%	29,3	34%	27%	670
Groningen - Delfzijl	2007	4.143	39%	41%	33,2	34%	36%	880
		37.190	39%	41%	296,0	33%	36%	5.774
Oost-Nederland								
Winterswijk - Doetinchem	2006	3.250	43%	#NB	20,4	43%	#NB	728
Winterswijk - Zutphen	2006	3.563	41%	#NB	29,6	40%	#NB	871
Arnhem - Doetinchem	2006	13.262	44%	#NB	81,9	44%	#NB	995
Almelo - Mariënberg	2006	1.343	40%	45%	4,4	34%	45%	312
Arnhem - Tiel	2006	2.440	45%	#NB	18,9	45%	#NB	688
Zutphen - Oldenzaal	2006	7.236	44%	#NB	53,8	43%	#NB	1.332
Amersfoort - Ede-Wageningen	2006	4.911	45%	#NB	32,6	45%	#NB	1.323
Zutphen - Apeldoorn	2006	4.447	44%	#NB	24,1	35%	22%	404
Zwolle - Kampen	2006	4.876	#NB	#NB	19,3	28%	39%	290
Zwolle - Emmen	2006	8.475	#NB	#NB	100,0	33%	36%	1.674
Zwolle - Enschede	2006	18.154	#NB	#NB	136,8	29%	44%	1.719
		71.957	43%	45%	521,8	38%	37%	10.336

West-Nederland

Gouda - Alphen	2006	5.144	#NB	#NB	18,8	#NB	#NB	603
Geldermalsen - Dordrecht	2006	7.915	24%	35%	45,8	20%	31%	1.448
Rotterdam - Hoek van Holland	2006	19.404	59%	15%	66,0	61%	14%	530
		32.463	41%	25%	130,6	40%	22%	2.580

Zuid-Nederland

Roermond - Nijmegen	2006	18.076	#NB	#NB	162,2	28%	40%	2.277
Maastricht - Kerkrade	2006	8.505	#NB	#NB	41,9	30%	33%	513
		26.581	#NB	#NB	204,1			2.790

Totaal

		149.597			1.152			21.480
--	--	----------------	--	--	--------------	--	--	---------------

Prognoses 2020 volgens opgave decentrale overheden en vervoerders

	Jaartal	Reizen per werkdag (beide richtingen samen)	w.v. Reizen spits (%)	w.v. Reizen SOV (%)	Rkm totaal 2020 mln	w.v. Rkm spits 2020 (%)	w.v. Rkm SOV 2020 (%)
Noord-Nederland							
Leeuwarden - Stavoren	2020	7.710	44%	43%	51,0	44%	43%
Leeuwarden - Harlingen	2020	4.008	36%	39%	26,9	36%	39%
Leeuwarden - Groningen	2020	20.896	41%	48%	206,0	41%	48%
Groningen - Nieuweschans	2020	12.862	32%	44%	92,8	32%	44%
Groningen - Roodeschool	2020	7.113	40%	31%	42,3	40%	31%
Groningen - Delfzijl	2020	5.826	39%	41%	46,7	39%	41%
		58.416					
Oost-Nederland							
Winterswijk - Doetinchem	2020	3.606	43%	#NB	28,9	43%	#NB
Winterswijk - Zutphen	2020	4.197	85%	#NB	38,4	40%	#NB
Arnhem - Doetinchem	2020	15.782	40%	#NB	152,5	44%	#NB
Almelo - Mariënberg	2020	1.800	40%	45%	6,3	35%	45%
Arnhem - Tiel	2020	2.747	45%	#NB	26,7	45%	#NB
Zutphen - Oldenzaal	2020	7.822	44%	#NB	67,9	43%	#NB
Amersfoort - Ede-Wageningen	2020	5.944	45%	#NB	80,6	45%	#NB
Zutphen - Apeldoorn	2020	5.123	44%	#NB	45,0	44%	#NB
Zwolle - Kampen	2020	#NB	#NB	#NB	29,3	#NB	#NB
Zwolle - Emmen	2020	#NB	#NB	#NB	131,9	#NB	#NB
Zwolle - Enschede	2020	#NB	#NB	#NB	180,5	#NB	#NB
		47.021					
West-Nederland							
Gouda - Alphen	2020	6.800	#NB	#NB	30,1	#NB	#NB
Geldermalsen - Dordrecht	2020	12.219	24%	35%	91,5	24%	35%
Rotterdam - Hoek van Holland	#NB	33.000	53%	136%	110,0	55%	15%
Zuid-Nederland							
Roermond - Nijmegen	2020	#NB	#NB	#NB	210,9	#NB	#NB
Maastricht - Kerkrade	2020	#NB	#NB	#NB	55,3	#NB	#NB
Totaal					1751		

Actuele situatie aanbod

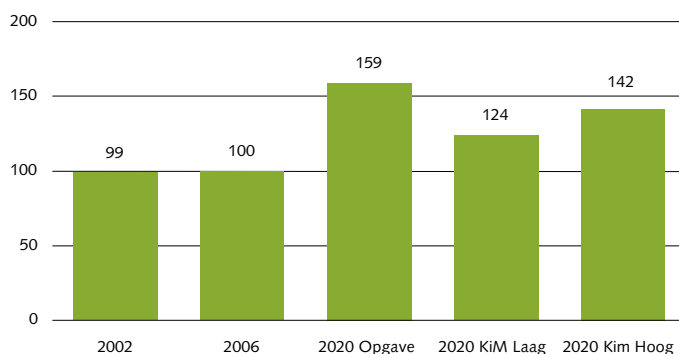
	Vervoerder	Decentrale Overheid	Baanvaklengte	Aantal sporen	Tractie	Maximum-snelheid	Frequentie basisuurpatroon	Materieel
			km			km/u	n/uur	
Noord-Nederland								
Leeuwarden – Stavoren	Arriva	Friesland	50	1	diesel	100	2 / 1	GTW (Spurt)
Leeuwarden – Harlingen	Arriva	Friesland	26	1	diesel	100	2	GTW (Spurt)
Leeuwarden - Groningen	Arriva	Friesland/Groningen	54	1 partieel 2	diesel	100 deels 140	3	GTW (Spurt)
Groningen - Nieuweschans	Arriva	Groningen	47	1	diesel	100	3	GTW (Spurt)
Groningen - Roodeschool	Arriva	Groningen	38	1	diesel	80	1	GTW (Spurt)
Groningen – Delfzijl	Arriva	Groningen	38	1 partieel 2	diesel	100 deels 120	2	GTW (Spurt)
			253					
Oost-Nederland								
Winterswijk - Doetinchem	Syntus	Gelderland	33	1	diesel	100	2	Lint
Winterswijk – Zutphen	Syntus	Gelderland	44	1	diesel	130	2	Lint
Arnhem – Doetinchem	Syntus	Gelderland	31	1	diesel	100	2 (in spits: 4)	Lint
Almelo – Mariënberg	Connexxion (Syntus)	Regio Twente	19	1	diesel	80	2	Lint
Arnhem – Tiel	Syntus	Gelderland/Utrecht	42	1 partieel 2	diesel/deels E	100 deels 140	2	DM90
Zutphen – Oldenzaal	Syntus	Regio Twente/Overijssel	58	1 partieel 2	diesel/deels E	100 deels 125	2	Lint
Amersfoort - Ede- Wageningen	Connexxion	Gelderland/Utrecht	30	1 partieel 2	diesel/deels E	80	4(Amf -Bnvn)	Protos
Zutphen – Apeldoorn	NSR	Gelderland	18	1	diesel	100	2	DM90
Zwolle – Kampen	NSR	Overijssel	13	1	diesel	100	2	DM90
Zwolle – Emmen	NSR	Overijssel/Drenthe	75	1 partieel 2	elektrisch	130 deels 140	2	Mat64 planV
Zwolle – Enschede	NSR	Regio Twente/Overijssel	77	1 partieel 2	diesel/deels E	140	2	DM90
			440					
West-Nederland								
Gouda – Alphen	NSR	Zuid-Holland	18	1	elektrisch	100	2(4spitsricht.)	A32 tram
Geldermalsen - Dordrecht	Arriva	Zuid-Holland	49	1	elektrisch	100	2	Plan V
Rotterdam - Hoek van Holland	NSR	Zuid-Holland	38	2	elektrisch	100	2(4spitsricht.)	Sprinter
Zuid-Nederland								
Roermond – Nijmegen	Veolia	Limburg	102	1 partieel 2	diesel	125	4	GTW (Velios)
Maastricht – Kerkrade	Veolia	Limburg	37	1 partieel 2	electrisch	100	4/2	GTW (Velios)
			125					
Totaal			818	(deels samengebruik HRN)				

Leeuwarden – Stavoren (Arriva)

De lijn ontsluit Zuidwest Friesland en heeft een toenemende functie voor de bereikbaarheid van en tussen Sneek en Leeuwarden. De lijn is vijftig kilometer lang, is enkelsporig en niet geëlektrificeerd en is beveiligd met ATB-NG en TPRB (Ter Plaatse bediend RelaisBlokstelsel). Deze beveiliging wordt bediend door de machinist. Sinds 2007 heeft Arriva nieuwe treinen ingezet. De 'Wadlopers' zijn vervangen door modern GTW (Spurt) materieel. Er is op het baanvak geen samengebruik met goederenvervoer.

Marktontwikkelingen

	2006
Reizigerskilometers (x mln)	32,1
* % spits	39%
* % OV studentenkaart	39%
Reizen werkdag (2007)	5.103
Groei 2002-2006	1,3%
Frequentie	2 spits, 1 dal
OV-monitor kwaliteit (rapportcijfer)	7,3
Aankomstpunctualiteit (% < 3 min)	92,6
Treinkilometers (x1000)	814



Toelichting

De groei van de vervoersomvang tussen 2002 en 2006 is beperkt gebleven tot 1,3%. Dit groeipercentage is voor Stavoren - Sneek bijna nul. Er zijn verschillen per station: het ene station laat een groei zien en bij andere stations is sprake van een daling van het aantal reizigers. De groei wordt geheel gerealiseerd op het deel Sneek - Leeuwarden. Dit deel is goed voor 80% van het vervoer. De frequentie is tussen Sneek en Leeuwarden in 2005 verhoogd van één naar twee treinen per uur. Gemiddeld maakt in 2006 39% van alle reizigers gebruik van de OV Studentenkaart en reist 39% op de lijn in de spits. Dit percentage

neemt toe omdat juist de groei tussen Sneek en Leeuwarden voor een belangrijk deel in de spitsperioden wordt gerealiseerd. Op de lijn is in 2007 nieuw materieel in gebruik genomen. De introductie is gepaard gegaan met een aantal problemen die de kwaliteit van de treindienst negatief hebben beïnvloed. Niettemin levert het nieuwe materieel een bijdrage aan het toenemende positieve beeld dat reizigers van de trein hebben. Tussen 2006 en 2007 is mede hierdoor de vervoersgroei 5%. De cijfers zijn afkomstig van Arriva en de provincie Friesland. Het rijden van een stoomtrein tussen Sneek en Stavoren zal zowel extra reizigers opleveren als invloed hebben op de dienstregeling van Arriva.

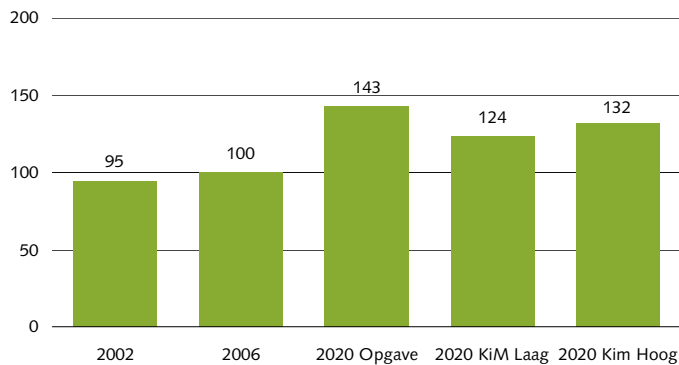
De verwachting bestaat dat de vervoersomvang tussen 2006 en 2020 zal toenemen met 59%. Deze prognose is gebaseerd op een rapport van Goudappell Coffeng en Economisch Bureau Coulon (*Een duurzame bereikbaarheidsstrategie voor een florerend Noord Nederland*, 2002). Als maatregelen om groei te realiseren wordt gedacht aan snelheid en frequentieverhoging (van twee naar drie treinen per uur tussen Sneek en Leeuwarden) en aan het openen van nieuwe stations. De berekening van het KiM komt uit op een groei van 24 tot 42%.

Leeuwarden - Harlingen (Arriva)

De lijn is 26 kilometer lang, niet geëlektrificeerd, enkelsporig en beveiligd met ATB-NG en TPRB (Ter Plaatse bediend RelaisBlokstelsel). Deze beveiliging wordt bediend door de machinist. De spoorlijn verbindt een aantal plaatsen in Noordwest Friesland met Leeuwarden. De aanvoer van reizigers die uit Harlingen Haven met de boot naar de Waddeneilanden reizen, is een bijzonder kenmerk van de lijn. Er is beperkt goederenvervoer op de lijn. Arriva exploiteert het reizigersvervoer en zet daarbij sinds 2007 modern GTW (Spurt) materieel in.

Marktontwikkelingen

	2006
Reizigerskilometers (x mln)	18,8
* % spits	30%
* % OV studentenkaart	34%
Reizen werkdag (2007)	2.981
Groei 2002-2006	5,6%
Frequentie	2 per uur
OV-monitor kwaliteit (rapportcijfer)	7,3
Aankomstpunctualiteit (% < 3 min)	84,4
Treinkilometers (x1000)	582



Toelichting

In de periode 2002-2006 is het treinvervoer op de lijn met 5,6% toegenomen. Opvallend is dat de groei in het laatste jaar (van 2006 naar 2007) is gerealiseerd. Dit doet vermoeden dat niet autonome ontwikkelingen (demografie, economie) de belangrijkste verklarende factoren zijn voor deze groei, maar vooral 'pullfactoren' zoals de verdubbeling van de frequentie en de vernieuwing van het materieel. Het aandeel van reizigers met een OV-studentenkaart en reizigers in de spits ligt met 34 en 30% lager dan bij de andere regionale lijnen.

De groeiverwachting van vervoerders en decentrale overheid belooft 43% tot 2020. Berekeningen of studies hierbij zijn volgens vervoerder Arriva en decentrale overheid gebaseerd op een rapport van Goudappel Coffeng en Economisch Bureau Coulon (*Een duurzame bereikbaarheidsstrategie voor een florerend Noord Nederland, 2002*).

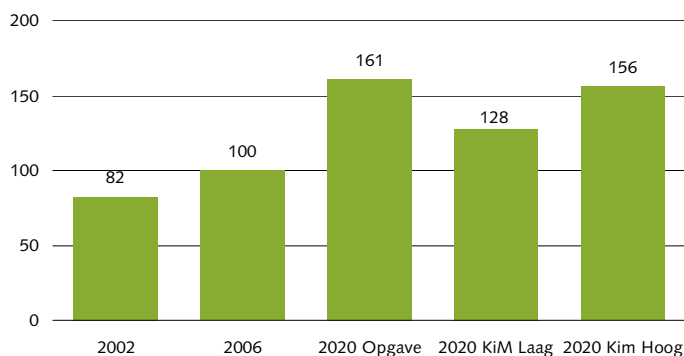
De groei is ook onderdeel van de afspraken set bij de concessieverlening. Product- en/of kwaliteitsverbetering voor de reiziger wordt door vervoerders en provincie niet voorzien. Wel bestaat de wens tot rijtijdversnelling teneinde de robuustheid van de dienstregeling bij de huidige logistieke keuzes (materieelinzet, keertijd te Harlingen Haven) te kunnen verbeteren. Het KiM komt op een groei tussen 24 en 32%.

Leeuwarden - Groningen (Arriva)

De lijn verbindt de provinciehoofdsteden Leeuwarden en Groningen en heeft in toenemende mate een functie voor de bereikbaarheid van beide centra. De lijn is 54 kilometer lang, niet geëlektrificeerd, beveiligd met ATB-NG en gedeeltelijk (ongeveer 30 kilometer tussen Grijskerk en Zwaagwesteinde) tweesporig. Op de lijn is er beperkt goederenvervoer dat tot capaciteitsproblemen leidt. Arriva bezit de vervoersconcessie en rijdt de dienstregeling met GTW materieel.

Marktontwikkelingen

	2006
Reizigerskilometers (x mln)	127,9
* % spits	36%
* % OV studentenkaart	45%
Reizen werkdag (2007)	13.293
Groei 2002-2006	21,8%
Frequentie	3 per uur
OV-monitor kwaliteit (rapportcijfer)	7,1
Aankomstpunctualiteit (% < 3 min)	84,8
Treinkilometers (x1000)	1571



Toelichting

Het reizigersvervoer tussen Leeuwarden en Groningen is tussen 2002 en 2006 met bijna 22% gegroeid. In 2007 komt daar nog een groei bij van ruim 2%. Omdat veel vervoersgroei in de spitsperiodes plaatsvindt, zitten de treinen in de spits overvol. De toename van files en parkeerproblemen in en rond de beide provinciehoofdsteden zijn een belangrijke factor voor de toename van het treingebruik. Het aandeel van reizigers met een OV studentenkaart bedraagt 45%. Ondanks de capaciteitsproblemen in de spits waarderen de reizigers de kwaliteit van de lijn met een rapportcijfer 7,1. Dat is een fractie hoger dan het landelijke gemiddelde (7,0).

Vervoerder en provincies verwachten en plannen een aanzienlijke groei (61%) in de periode tot 2020. De lijn is in deze studie ingedeeld bij de groep regionale lijnen met een functie in de bereikbaarheid van regionale centra, en heeft mede daarom veel potentie. De plannen voor productverbetering bestaan uit een verbetering van de rijtijd en reistijd,

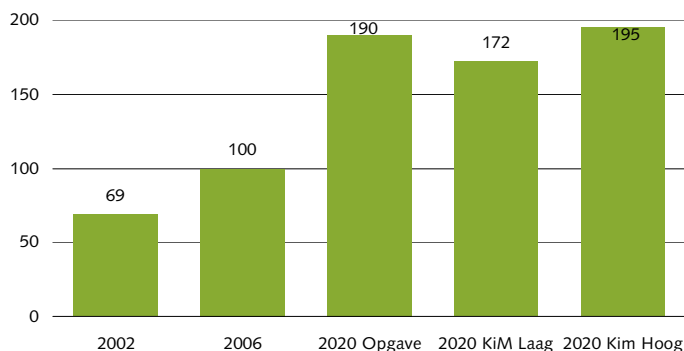
frequentieverhoging en doorkoppelen van treinen (naar Werpsterhoek en Assen-Zuid) waardoor meer en nieuwe stations zonder overstappen worden bediend. Daarnaast willen de provincies de frequentie verhogen van drie naar vier treinen per uur door een extra sneltrein toe te voegen. Een aantal studies met het regiospecifieke model ligt aan de groeiverwachting ten grondslag. De belangrijkste daarvan is een studie van Goudappel Coffeng (*Vervoerwaardestudie regiotram*, 2008). In een recente rapportage wordt voor de lijn een nog hogere groei berekend van 102% tussen 2004 en 2020. In de quickscan is de opgegeven waarde uit het businessplan van de vervoerder aangehouden. Het KiM verwacht op de lijn een groei tussen 28 en 56%.

Groningen - (Veendam) - Nieuweschans - Leer (Arriva)

De spoorlijn van Groningen naar Nieuweschans is 47 kilometer lang (gedeeltelijk tweesporig) en alleen geschikt voor dieseltreinen. Via Nieuweschans en Leer is er verbinding met Duitsland. In Leer kunnen reizigers overstappen op treinen naar Oldenburg en Bremen. Er is op de lijn relatief veel goederenvervoer waardoor in de capaciteitsplanning knelpunten ontstaan. Vanaf 2010 gaan er ook treinen rijden naar Veendam. De beveiliging is ATB-NG. De provincie Groningen heeft de concessie voor het reizigersvervoer gegund aan Arriva. Dit bedrijf rijdt op de lijn met GTW-treinen (Spurt).

Marktontwikkelingen

	2006
Reizigerskilometers (x mln)	48,8
* % spits	27%
* % OV studentenkaart	38%
Reizen werkdag (2007)	6.749
Groei 2002-2006	45,7%
Frequentie	3 per uur
OV-monitor kwaliteit (rapportcijfer)	6,7
Aankomstpunctualiteit (% < 3 min)	81,6
Treinkilometers (x1000)	1256



Toelichting

In de afgelopen periode is de vervoersmarkt op de lijn met ruim 45% gestegen. Het belangrijkste aandeel in de groei heeft de toename van het aantal reizigers tussen Zuidbroek en Groningen. De groei is gerealiseerd voordat de nieuwe treinen zijn ingezet en nog voor de uitbreiding van twee naar drie treinen per uur. De groei lijkt daarom veroorzaakt door het feederen van busreizigers op de trein en verbeteren van de dienstregeling. Ook file- en parkeerproblemen in de stad Groningen zorgen ervoor dat meer reizigers voor de trein kiezen. Het spitsaandeel op de lijn is met 27% laag in vergelijking met andere regionale lijnen. Het aandeel studenten ligt met 38% op het gemiddelde voor de regionale spoorlijnen. In deze quickscan is de verwachting uit het businessplan van vervoerder Arriva (90% groei tussen 2006 en 2020) aangehouden. De provincie hanteert voor de periode 2004-2020 een groei van 115%. Dit percentage is gebaseerd

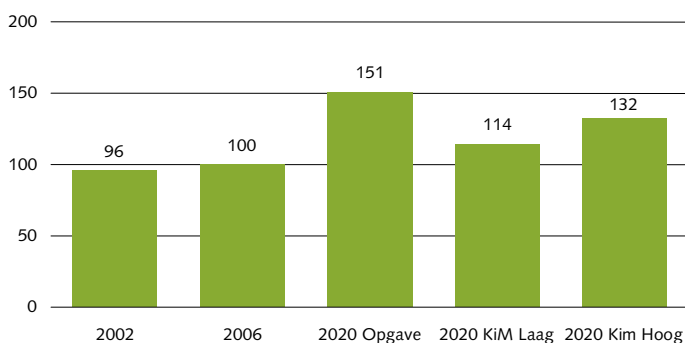
op twee studies van Goudappel Coffeng: *Vervoerkundige rapportage treinverbinding Groningen - Veendam* (2006) en *Vervoerwaardestudie regiotram* (2008). Beide studies zijn gebaseerd op het regiospecifieke model van Groningen. Naast autonome ontwikkelingen zal deze groei volgens deze opgave ontstaan als noordelijke lijnen worden gekoppeld (waardoor rond Groningen meer directe relaties worden aangeboden) en door reistijdverkorting. Ook gaat men de spoorlijn Groningen - Veendam in 2010 reactiveren en de buslijnen (Q-liners) in deze corridor opheffen. Dit leidt tot een groei van het aantal reizigerskilometers per trein van 50%. Samen met de andere geplande productverbeteringen komt het KiM tot een groeioprognose tussen 72 en 95%.

Groningen - Roodeschool (Arriva)

Groningen - Roodeschool is een enkelsporig dieselbaanvak, geschikt voor treinen met ATB-NG beveiliging. Er is goederenvervoer op het baanvak. Dit geeft problemen in de capaciteitsplanning. Arriva bezit de concessie voor de exploitatie van reizigersvervoer per trein. Het bedrijf rijdt in de spits twee treinen per uur per richting en buiten de spits één trein per uur per richting en zet daarvoor GTW materieel in.

Marktontwikkelingen

	2006
Reizigerskilometers (x mln)	28,1
* % spits	34%
* % OV studentenkaart	27%
Reizen werkdag (2007)	4.921
Groei 2002-2006	4,5%
Frequentie	1 per uur
OV-monitor kwaliteit (rapportcijfer)	6,7
Aankomstpunctualiteit (% < 3 min)	81,9
Treinkilometers (x1000)	670



Toelichting

In de periode 2002-2006 is het reizigersvervoer op deze lijn met 4,5% toegenomen. In 2007 is de vervoersgroei nog eens 4%. Omdat veel vervoersgroei in de spitsperiodes plaatsvindt, zitten de treinen in de spits overvol. De toename van file- en parkeerproblemen in en rond de stad Groningen is een belangrijke factor voor de toename van het treingebruik.

De frequentie is niet veranderd. Daarom moet de oorzaak voor deze groei – naast een toename vanuit autonome ontwikkelingen – vooral worden gezocht in het effect van het beter integreren van het bus- en treinvervoer. De groei tussen 2006 en 2007 kan zijn veroorzaakt door de inzet van nieuw materieel. Volgens de opgaven is het spitsaandeel 34% en het aandeel studenten 27%. Het oordeel van reizigers over de kwaliteit op de noordelijke lijnen is met rapportcijfer 6,7 relatief laag. Dit is waarschijnlijk voor een belangrijk deel te wijten aan de relatief lage punctualiteitscijfers.

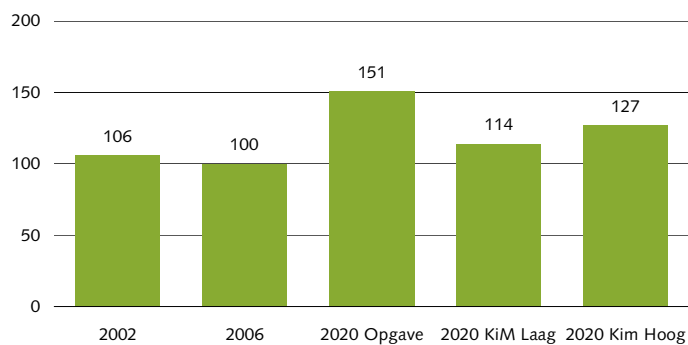
Provincie en vervoerder verwachten een groei van 51% tot 2020. Deze groei is gebaseerd op het rapport *Vervoerwaardestudie regiotram* (2008) van Goudappel Coffeng. De voorgenomen productverbetering bestaat uit frequentieverhoging en doorkoppelen van treinen op andere lijnen waardoor meer rechtstreekse verbindingen ontstaan. De berekeningen van het KiM leiden tot een groei tussen 14 en 32%.

Groningen - Delfzijl (Arriva)

De lijn Groningen - Delfzijl is 38 kilometer lang en grotendeels enkelsporig. De lijn is alleen geschikt voor dieseltreinen en is beveiligd met ATB-NG. Arriva rijdt twee treinen per uur per richting met GTW-treinen (Spurt). Op de lijn vindt ook goederenvervoer plaats maar dat levert geen grote knelpunten op. Op het traject Groningen - Delfzijl geldt wel een capaciteit- en lengtebeperking voor goederen.

Marktontwikkelingen

	2006
Reizigerskilometers (x mln)	31,0
* % spits	34%
* % OV studentenkaart	36%
Reizen werkdag (2007)	4.143
Groei 2002-2006	-5,5%
Frequentie	2 per uur
OV-monitor kwaliteit (rapportcijfer)	6,7
Aankomstpunctualiteit (% < 3 min)	87,5
Treinkilometers (x1000)	880



Toelichting

De vervoersomvang op de lijn is tussen 2002 en 2006 met 5,5% afgenomen. Na twee jaren (2002 en 2003) met groei is de vervoersontwikkeling gestagneerd en in 2006 weer onder het niveau van 2002 uitgekomen. De provincie Groningen wijt dat voor een deel aan het lagere voorzieningenniveau in 2004 na verlaging van de BDU-uitkering. In 2007 is opnieuw sprake van groei (7%). De introductie van nieuw materieel op de lijn heeft hieraan in belangrijke mate bijgedragen. Het spitsaandeel ligt op 34% en het aandeel studenten op 36%. Dit zijn voor de regionale lijnen gemiddelde aandelen.

Provincie en vervoerder verwachten tot een groei van 51% te komen tussen 2006 en 2020. Deze groei is onderdeel van het businessplan van vervoerder Arriva. De verwachting is gebaseerd op de conceptrapportage *Vervoerwaardestudie regiotram* van Goudappel Coffeng (2008). De belangrijkste productverbetering zit in het doorkoppelen van de noordelijke lijnen, waardoor meer relaties zonder

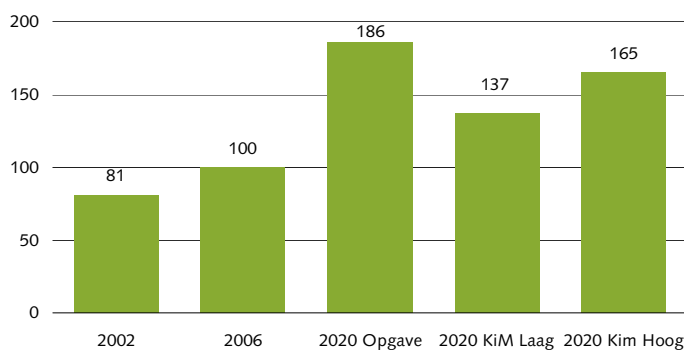
overstappen worden bediend en in een bekorting van de reistijd tot 30 minuten. De groei in de berekening van KiM ligt lager.

Arnhem - Doetinchem (Syntus)

De lijn vervult een rol in relatie tot de bereikbaarheid van de Achterhoek met de regio Arnhem - Nijmegen. Dit gebeurt mede met doorgaande treinen naar Winterswijk over deze spoorlijn. Het is een enkelsporige lijn tussen Zevenaar en Doetinchem (diesel en ATB NG) en tweesporig tussen Arnhem en Zevenaar. Syntus zet (gekoppelde) LINT-treinen in. Beide lijnstukken kennen een hoge graad van benutting. Op het baanvak Arnhem - Zevenaar wordt – tot volledige benutting van de Betuwelijn – ook goederenvervoer afgewikkeld. De capaciteitsverdeling op dit baanvak is complex (IC, stoptreinen NS, goederen op de IJssellijn).

Marktontwikkelingen

	2006
Reizigerskilometers (x mln)	81,9
* % spits	44%
* % OV studentenkaart	Nb
Reizen werkdag	13.262
Groei 2002-2006	29,5%
Frequentie	2 per uur, 4 (spits)
OV-monitor kwaliteit (rapportcijfer)	6,2
Aankomstpunctualiteit (% < 3 min)	59,7
Treinkilometers (x1000)	995



Toelichting

De vervoersvraag op de lijn is de afgelopen jaren fors toegenomen. Met een spitsaandeel van 44% in het totaal heeft dit in veel treinen tot capaciteitsproblemen geleid. Gevoegd bij de slechte punctualiteit op de lijn is het oordeel van de reizigers (6,2) een van de laagste van alle regionale lijnen. De hoge benutting van de beschikbare capaciteit levert in de uitvoering problemen op. De betrokken partijen (provincie, stadsregio Arnhem Nijmegen, ProRail en Syntus) hebben een omvangrijk pakket met performancemaatregelen afgesproken. Deze maatregelen zijn gericht op het verbeteren van de uitvoeringskwaliteit van de huidige dienstregeling en het terugdringen van vertragingen en onregelmatigheden.

De provincie en de stadsregio Arnhem Nijmegen verwachten een behoorlijke autonome groei op de lijn (+30%). Voor 2020 verwachten

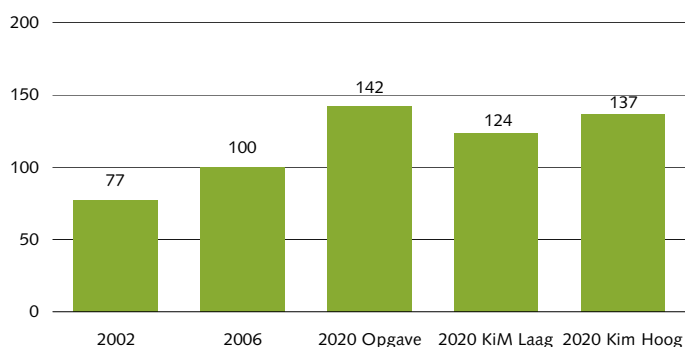
zij een vervoersgroei van 86% als daarnaast kwaliteitsverbeteringen worden genomen (uitbreiding van de frequentie tussen Zevenaar Oost en Arnhem tot acht treinen per uur) en als nieuwe stations, extra P&R, fietsenstallingen en een transferium bij Zevenaar Oost worden gebouwd. Ook wordt voorzien dat met drie gekoppelde treinstellen moet worden gereden om – bovenop de extra capaciteit door de frequentieverhoging – voldoende plaatscapaciteit per trein te bieden. Dubbeldeksrijtuigen zijn niet voorzien. Het KiM komt op een lagere groei maar ook bovengemiddelde groei tussen 37 en 65%.

Winterswijk - Doetinchem (Syntus)

Voor de provincie vervult de spoorlijn Arnhem - Winterswijk een belangrijke functie voor de bereikbaarheid van de Achterhoek met de regio Arnhem Nijmegen. Winterswijk - Doetinchem is het minder drukke deel van deze lijn. Het is een diesellijn met ATB NG waarop Syntus de treindienst uitvoert met LINT-treinen. Er vindt geen goederenvervoer plaats, maar bij de planning van de dienstregeling moet voor het lijndeel Zevenaar - Arnhem wel met andere spoorvervoerders rekening worden gehouden.

Marktontwikkelingen

	2006
Reizigerskilometers (x mln)	20,4
* % spits	43%
* % OV studentenkaart	Nb
Reizen werkdag	3.250
Groei 2002-2006	29,5%
Frequentie	2 per uur
OV-monitor kwaliteit (rapportcijfer)	6,2
Aankomstpunctualiteit (% < 3 min)	75,3
Treinkilometers (x1000)	728



Toelichting

De reiziger heeft op de lijn na de aanbesteding een halfuursdienst ter beschikking. Door deze frequentie en door nieuw materieel en parallelle maatregelen (integratie met busvervoer, stationsomgeving, ketenvoorzieningen) is de vervoersomvang tussen 2002 en 2006 met bijna 30% toegenomen. De reizigers geeft – door de slechte kwaliteit van de uitvoering van de treindienst – een relatief laag rapportcijfer (6,2). Er is door betrokkenen (provincie, ProRail en Syntus) een omvangrijk maatregelenpakket afgesproken. De kwaliteit van de uitvoering moet hierdoor verbeteren. Het spitsaandeel op de lijn is 43%.

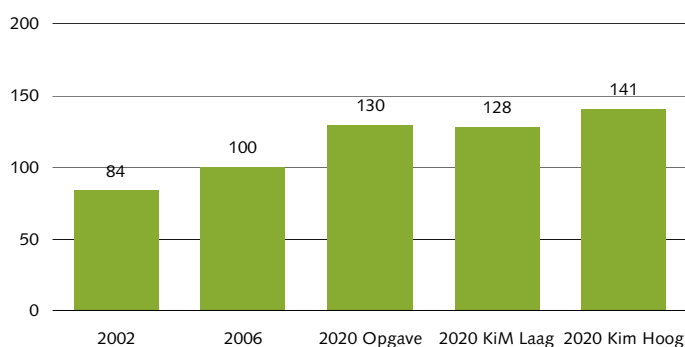
Provincie en vervoerder voorzien een groei tot 2020 van 42%. De groei ontstaat vooral door autonome ontwikkelingen. Verdere verhoging van de frequentie wordt niet voorzien. Wel komen er betere voorzieningen in treinen en op stations zoals betere reisinformatie. De groei kan worden opgevangen bij de bestaande kwaliteit door met gekoppelde treinstellen te rijden. Het KiM berekent een groei tot 2020 tussen 24 en 37%.

Winterswijk - Zutphen (Syntus)

De lijn Winterswijk - Zutphen is een enkelsporige diesellijn (ATB-NG) van 44 kilometer met 4 stations onderweg. De lijn wordt geëxploiteerd door Syntus, dat daarbij LINT treinstellen inzet. De spoorlijn is onderdeel van het zogenoemde Syntus-concept (onder andere een verbeterde afstemming tussen bus en trein).

Marktontwikkelingen

	2006
Reizigerskilometers (x mln)	29,6
* % spits	40%
* % OV studentenkaart	Nb
Reizen werkdag	3.563
Groei 2002-2006	19,1%
Frequentie	2 per uur
OV-monitor kwaliteit (rapportcijfer)	6,8
Aankomstpunctualiteit (% < 3 min)	75,3
Treinkilometers (x1000)	871



Toelichting

Het Syntus-concept heeft op de spoorlijn Winterswijk - Zutphen grofweg geleid tot een verdubbeling van het treinaanbod. Was er in de jaren negentig sprake van een uurdienst, tegenwoordig wordt er een halfuurdienst aangeboden. De vervoersomvang op de lijn is tussen 2002 en 2006 met 19% toegenomen. Het spitsaandeel bedraagt 40%. Het kwaliteitsoordeel van de huidige treinreizigers ligt met een 6,8 iets onder het gemiddelde van 7,0 voor de regionale spoorlijnen.

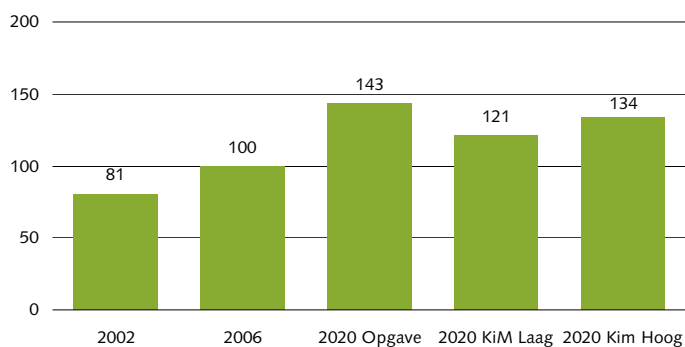
Op dit moment bedraagt de bezetting op het drukste punt (tussen Zutphen en Vorden) rond de 3.000 reizigers per dag. In 2020 zullen dit er naar verwachting ongeveer 3.700 zijn. De huidige dienstregeling biedt een capaciteit van rond de 5.000 reizigers en is dus toereikend. De frequentie zal worden verhoogd en de voorzieningen in treinen en op stations zoals reisinformatie zullen worden verbeterd. Van een verhoging van de frequentie op de lijn wordt geen noemenswaardige verschuiving verwacht van autogebruik naar het gebruik van de trein. Om deze redenen gaat de provincie Gelderland voor het jaar 2020 uit van de huidige capaciteitsbehoefte. De verwachte groei van 30% ontstaat vooral door autonome ontwikkelingen. Deze verwachting ligt binnen de bandbreedte van de KiM-berekening.

Almelo - Mariënberg (Connexxion / Syntus)

Deze lijn is als eerste van alle regionale spoorlijnen aanbesteed. In 1998 heeft Connexxion de concessie voor exploitatie gekregen. Deze concessie is in 2005 opnieuw aanbesteed en wederom aan Connexxion gegund. De diesellijn is 19 kilometer lang en beveiligd met ATB NG. Na een aantal jaren met oud NS-materieel (D-3, DH) te hebben gereden, rijden er sinds 2007 nieuwe treinen (LINT).

Marktontwikkelingen

	2006
Reizigerskilometers (x mln)	4,4
* % spits	34%
* % OV studentenkaart	45%
Reizen werkdag	1.343
Groei 2002-2006	6,3%
Frequentie	2 per uur
OV-monitor kwaliteit (rapportcijfer)	7,7
Aankomstpunctualiteit (% < 3 min)	91,9
Treinkilometers (x1000)	312



Toelichting

De treindienst maakt deel uit van de intermodale (trein- en bus-) concessie die de regio Twente heeft verleend. In mei 2007 is de frequentie verhoogd van één naar twee treinen per uur (in een 20/40 patroon) en is de aansluiting in Mariënberg naar Emmen verbeterd. In de *OV-Klantenbarometer 2007* krijgt de lijn het hoogste rapportcijfer (7,7) in de categorie regionale spoorlijnen. De vervoersomvang op de lijn is in de afgelopen periode met 6,3% gestegen. Het aandeel spits en studenten ligt met respectievelijk 40 en 45% in de nabijheid van de gemiddelden voor alle regionale lijnen.

De bestuurlijke wens van de provincie Overijssel, regio Twente en betrokken gemeenten is om de trein Almelo - Mariënberg door te laten rijden naar Hardenberg en daar aan te laten sluiten op de treinverbinding Zwolle - Emmen. In opdracht van regio Twente verricht ProRail momenteel een verkennende studie. De studie (die in de afrondende fase zit) richt zich op drie aspecten:

- Almelo - Mariënberg doorrijden naar Hardenberg;
- Frequentie-interval van 20/40 (huidig) naar 30/30 (toekomst);

-
- Verbetering 'aanlanding' in Almelo in verband met een betere betrouwbaarheid (aankomst en vertrekpunctualiteit). Deze laat op dit moment te wensen over als gevolg het doorkruisen van de goederenpaden en die van de intercity's.

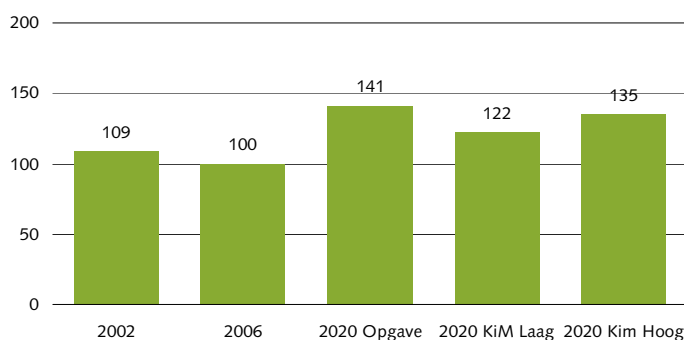
Als het doorrijden naar Hardenberg mogelijk blijkt (de eerste uitkomsten van de studie lijken gunstig), wil de regio Twente op termijn de bedieningsperiode in de avonden en de weekenden verruimen, zodat een volwaardige treindienst ontstaat. Zonder nadere onderbouwing met een vervoerwaardestudie wordt gestreefd naar een groei tot 2020 met 43%. Het KiM becijfert een groei tussen 21 en 34%. Ten opzichte van andere lijnen is de voorspelde groei van bevolking en arbeidsplaatsen rond de lijn relatief laag.

Arnhem - Tiel (Syntus)

De lijn Arnhem - Tiel is 42 kilometer lang, tussen Tiel en Elst enkel-sporig (diesel, ATB-NG) en tussen Elst en Arnhem tweesporig (geëlektrificeerd, ATB). Na de aanbesteding in 2005 is de exploitatie in handen van Syntus. Er wordt gereden met DM'90 treinen.

Markontwikkelingen

	2006
Reizigerskilometers (x mln)	18,9
* % spits	45%
* % OV studentenkaart	Nb
Reizen werkdag	2.440
Groei 2002-2006	-8%
Frequentie	2 per uur
OV-monitor kwaliteit (rapportcijfer)	7,0
Aankomstpunctualiteit (% < 3 min)	70,3
Treinkilometers (x1000)	688



Toelichting

Tussen 2002 en 2006 is de vervoersomvang met 8% teruggelopen. Per 2005 is de lijn gegund aan Syntus. Naar verluidt is daarna een vervoersgroei ingetreden (2005-2008: 27%). Er zijn maatregelen bekend die aanleiding kunnen hebben gegeven tot vervoersgroei. Het gaat om verbeterde treinbediening (trein weer in plaats van bus en extra treinen in spitsuren) en om het opwaarderen van bestaande stations en stationsomgevingen. De huidige reizigers geven een rapportcijfer 7,0 als algemeen oordeel over de kwaliteit. Dit is precies gelijk aan het algemene gemiddelde voor alle lijnen samen. Ook het spitsaandeel op de lijn ligt met 45% rond dit algemene gemiddelde.

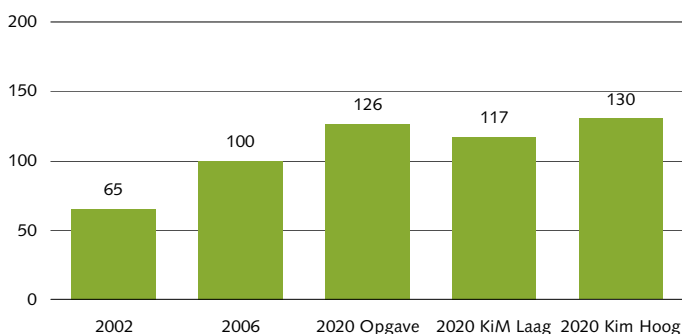
Naar de toekomst zijn er plannen voor versterking van de functie van de lijn, bijvoorbeeld via een toename van toeristisch-recreatieve functies in het gebied. Grootschalige verbeteringen zoals verhogen van de frequentie worden niet voorzien. Wel komen er betere voorzieningen in treinen en op stations zoals betere reisinformatie. Er wordt rekening gehouden met een knip in de treindienst in Elst. De provincie verwacht een groei van 41%. Er is nog een aanzienlijke autonome toename (27%) te verwachten door groei van economie en van bevolking en arbeidsplaatsen binnen de invloedssfeer van de lijn. Het KiM komt uit op een groei tussen 22 en 35%.

Zutphen - Oldenzaal (Syntus)

De spoorlijn Zutphen - Oldenzaal (58 kilometer, grotendeels enkel-sporig, diesel en ATB NG) maakt deel uit van de eerste openbare multimodale aanbesteding. Syntus is exploitant en rijdt de lijn met LINT materieel. Op het baanvak Hengelo – Oldenzaal (tweesporig) is sprake van samengebruik met (internationaal) reizigersvervoer en goederenvervoer.

Marktontwikkelingen

	2006
Reizigerskilometers (x mln)	53,8
* % spits	43%
* % OV studentenkaart	Nb
Reizen werkdag	7.326
Groei 2002-2006	53,5%
Frequentie	2 per uur
OV-monitor kwaliteit (rapportcijfer)	7,1
Aankomstpunctualiteit (% < 3 min)	91,5
Treinkilometers (x1000)	1332



Toelichting

Voor de aanbesteding kende de lijn een uurdienst, in de spitsuren ver-dicht tot een halfuurdienst. Sinds de aanbesteding kent de spoorlijn een integrale halfuurdienst. In de spitsuren is de frequentie dus niet ver-hoogd, maar zijn door de multimodale aanbesteding wél de parallel lopende buslijnen opgeheven. De frequentiesprong heeft geleid tot een reizigerstoename van rond de 53% tussen 2002 en 2006.

De regionale overheden verwachten een groei op de lijn van 26% tot 2020. Deze verwachting ligt in de bandbreedte van de KiM-berekening. De toename van bevolking en arbeidsplaatsen rond de lijn ligt relatief laag. Er bestaat bij de decentrale overheden de wens om tot een regio-nale spoorverbinding Hengelo - Oldenzaal - Bad Bentheim te komen. Op dit moment worden alleen de steden Hengelo en Bad Bentheim met elkaar verbonden en dat slechts vier keer per dag, waarbij reizigers worden geconfronteerd met buitenlandtarieven. In principe kan met de huidige treinen worden doorgereden omdat een dienstregeling precies tussen die van de internationale treinen en van de goederentreinen mogelijk is. Een verdere uitwerking door ProRail moet uitwijzen of de

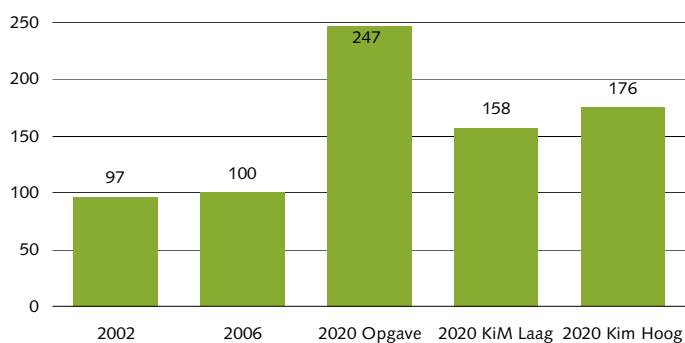
wensen daadwerkelijk gerealiseerd kunnen worden. In opdracht van de regionale overheden heeft Arcadis een aparte studie verricht naar de marktpotentie van de lijn.

Amersfoort - Ede-Wageningen (Connexxion)

De lijn is geheel geëlektrificeerd en enkelsporig tussen Ede-Wageningen en Barneveld Noord en dubbelsporig tussen Barneveld Noord en Amersfoort. Op het dubbelsporige baanvak vindt een lastige capaciteitstoedeling met NS reizigersvervoer en goederenvervoer plaats. De overbelastverklaring(en) hier zijn mede aanleiding voor de quickscan. In 2007 is de lijn aanbesteed door de provincie Gelderland. Connexxion is concessiehouder en rijdt met nieuw materieel (Protos).

Marktontwikkelingen

	2006
Reizigerskilometers (x mln)	32,6
* % spits	45%
* % OV studentenkaart	Nb
Reizen werkdag	4.911
Groei 2002-2006	3,4%
Frequentie	2 (deels 4) per uur
OV-monitor kwaliteit (rapportcijfer)	6,3
Aankomstpunctualiteit (% < 3 min)	94,0
Treinkilometers (x1000)	1323



Toelichting

De aanbesteding heeft geleid tot een hogere frequentie (van één en twee naar twee en vier treinen per uur de gehele dag) en nieuw materieel. Bovendien heeft de provincie geïnvesteerd in kwaliteitsverbetering van het gehele openbaar vervoer in het gebied (haltevoorzieningen, stationsomgevingen, informatie en publiciteit). De doorgaande verbinding van het gebied rond Barneveld met Utrecht is komen te vervallen. De groei van de vervoersomvang tussen 2002 en 2006 is beperkt (+3,4%) maar Connexxion rapporteert een aanzienlijk hoger groeipercentage (+46%) in het eerste jaar van haar exploitatie. Officiële publicaties over deze spectaculaire groei zijn niet beschikbaar. Connexxion kampt aanvankelijk met een slechte dienstuitvoering op de Valleilijn als gevolg van materieeltekort. De oude treinen moesten terug naar NS en de nieuwe werden te laat geleverd. Het relatief lage kwaliteitsoordeel van de reiziger (6,3 versus 7,0 voor alle regionale lijnen samen) bevestigt deze situatie. De groei in 2007 wordt verklaard door de sterke verhoging van het aanbod (+140%). Door de capaciteitsproblemen hecht de vervoerder sterk aan

kortetermijnverbeteringen in de infrastructuur boven
uitbreidingsplannen voor de (verre) toekomst.

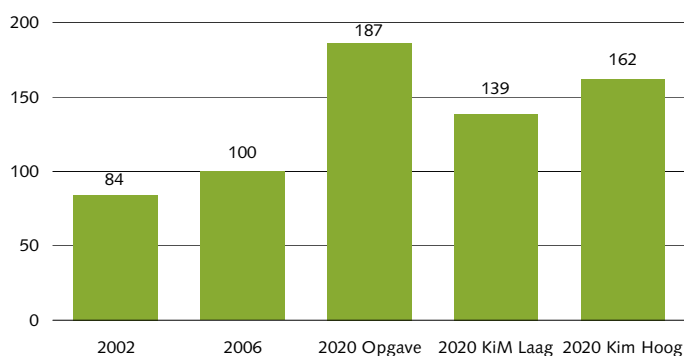
Voor de toekomst zijn de groeiverwachtingen aanzienlijk (+147%). Het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in het gebied zal sterk toenemen en er zijn plannen voor uitbreiding van stations (Hoevelaken, Barneveld Zuid). Grote geplande verbeteringen zijn het doortrekken van de verbinding van Ede-Wageningen naar Arnhem en van Amersfoort naar Utrecht. Uit onderzoek van de vervoerder onder automobilisten blijkt dat de overstap in Amersfoort op de trein naar Utrecht als een bezwaar gezien wordt om de trein te gebruiken. De berekening van het KiM valt lager uit maar ligt wel boven het gemiddelde van de andere lijnen.

Zutphen - Apeldoorn (NS Reizigers)

Sinds december 2006 functioneert er in de stedendriehoek Apeldoorn - Zutphen - Deventer een nieuw vervoersysteem. Het systeem bestaat uit een stelsel van nieuw ontworpen buslijnen met een feederfunctie op de stations, extra ontsluitend openbaar busvervoer en een aantal nieuwe stations. De enkelsporige diesellijn Zutphen - Apeldoorn (ATB NG) maakt hiervan onderdeel uit. NS Reizigers voert de exploitatie uit met DM'90-materieel.

Marktontwikkelingen

	2006
Reizigerskilometers (x mln)	24,1
* % spits	35%
* % OV studentenkaart	22%
Reizen werkdag	4.447
Groei 2002-2006	18,7%
Frequentie	2 per uur
OV-monitor kwaliteit (rapportcijfer)	7,3
Aankomstpunctualiteit (% < 3 min)	95,4
Treinkilometers (x1000)	404



Toelichting

Op het traject Zutphen - Apeldoorn wordt een dienstregeling met twee treinen per uur geboden. Recentelijk zijn er op de spoorlijn twee stations geopend: Apeldoorn-De Maten en Voorst-Empe. De planning van de dienstregeling werd hiermee lastig, omdat gewenste aansluitingen en korte overstaptijden niet konden worden gehandhaafd. Dit heeft ertoe geleid dat een aantal reizigers via Arnhem naar de Randstad reist. Tussen 2002 en 2006 is een groei gerealiseerd van 18,7%. De aandelen spits en studenten liggen relatief laag. De reizigers oordelen relatief positief over de kwaliteit van de treindienst op de lijn. De verwachting is overigens dat de nieuwe dienstregeling in 2007 reizigers heeft gekost.

In 2006 bedroeg de vervoersomvang ruim 4.400 reizigers per werkdag. Voor de toekomst is er een forse toename van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in het verzorgingsgebied. Hiermee stijgt de bezetting naar verwachting tot 5.000 reizigers. De huidige capaciteit van de treindienst wordt dan benaderd. De spoorlijn ligt in het invloedsgebied

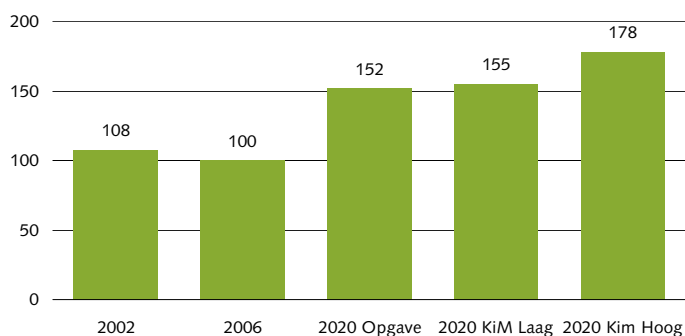
van een congestierijke autocorridor. Samen met een omzetting naar een kwartierdienst maakt dat volgens provincie en exploitant een stijging van het aantal reizigers naar 7.500 (+87%) reëel. Het KiM raamt een groei tussen 39 en 62%.

Zwolle - Kampen (NS Reizigers)

Op het enkelsporige baanvak (ATB NG) van Zwolle naar Kampen wordt met dieselmaterieel een strakke halfuurdienst onderhouden. Er wordt hier een punctualiteit van 99% (!) gerealiseerd. Met de Hanzelijn (met het nieuwe station Kampen Zuid) in aantocht is het mogelijk om een nieuw ontwerp voor de Kamperlijn te ontwikkelen waarin nieuwe stations een plek krijgen en het karakter van de lijn – nu verbindingsas tussen Kampen en Zwolle – wijzigt. De huidige vervoerder is NS Reizigers. Er wordt gereden met DM'90-materieel ('Buffel').

Marktontwikkelingen

	2006
Reizigerskilometers (x mln)	19,3
* % spits	28%
* % OV studentenkaart	39%
Reizen werkdag	4.876
Groei 2002-2006	-7,2%
Frequentie	2 per uur
OV-monitor kwaliteit (rapportcijfer)	nb
Aankomstpunctualiteit (% < 3 min)	99,2
Treinkilometers (x1000)	290



Toelichting

De vervoersontwikkeling tussen 2002 en 2006 is negatief (-7,2% rkm). De dienstregeling van 2007 is gestart met lange overstaptijden te Zwolle. Dit is per juni 2007 aangepast. De eerste prognose is dat 2007 (ondanks een 'slechter' product in eerste half jaar) 5% hoger vervoersvolume realiseert dan 2006. Het spitsaandeel op de lijn bedraagt 28%; studenten vormen 39% van de totale marktvrage in 2006.

De Kamperlijn is een korte en losliggende lijn die op de nominatie staat om opgewaardeerd te worden tot hoogwaardig OV. In dat kader worden extra haltes aangelegd en wordt de dienstregeling geïntensiveerd van halfuurdienst naar 20-minutendienst. De lijn krijgt dan het karakter van stadsgewestelijk vervoer en past daarmee goed in de busconcessie IJsselmond. Integrale aanbesteding ligt voor de hand, ook al gaat het om een solitaire treindienst, omdat de dienstregelingen dan goed geïntegreerd kunnen worden. Diverse buslijnen die nu nog parallel aan het spoor lopen, zullen 'op de tram worden gezet'. Als

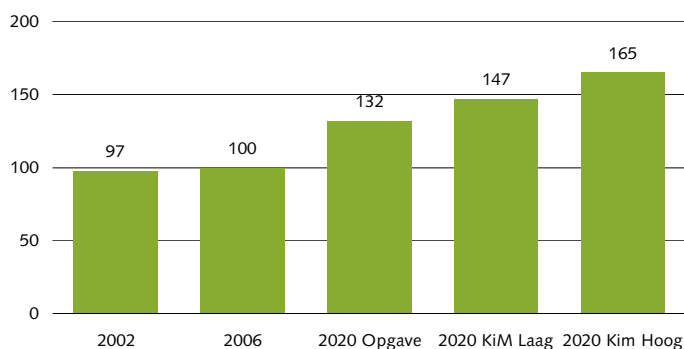
besloten wordt tot 'vertramming' ligt integratie nog meer voor de hand omdat dan ook het personeel uitgewisseld kan worden. De startdatum wordt dan eind 2011, omdat IJsselmond dan expireert en voorbereiding van de 'vertramming' ook nog wel die tijd vraagt. De bedoeling is verder om de lijn te elektrificeren. Volgens de provincie moet een groei van 50% mogelijk zijn tot 2020. Deze berekeningen zijn afkomstig uit modelberekeningen die de provincie heeft uitgevoerd. De berekening van het KiM komt enigszins hoger uit en raamt tussen 55 en 78% groei. Die hogere raming wordt veroorzaakt door een relatief sterke groei van bevolking en arbeidsplaatsen langs de lijn, én door de opening van nieuwe stations, gecombineerd met opwaardering van de lijn. Bovendien zal het maatregelenpakket dat doorgaans na aanbesteding en concessieverlening wordt genomen, ook op deze lijn nog het effect krijgen dat ook bij de andere regionale spoorlijnen is opgetreden.

Zwolle - Emmen (NS Reizigers)

De treindienst op het traject Zwolle - Emmen bestaat uit één sneltrein en één stoptrein. De infrastructuur; ATB en geëlektrificeerd maar met grote delen enkelspoor, biedt weinig bewegingsruimte in de dienstregeling. De trein, met negen tussenstops tussen Zwolle en Emmen, maakt onderlinge verplaatsingen binnen de Drentse en Overijsselse regio mogelijk en vervult daarnaast een sterk ontsluitende functie in de richting van Zwolle en verder (=75% van alle verplaatsingen). Er vindt op de lijn eveneens goederenvervoer plaats.

Marktontwikkelingen

	2006
Reizigerskilometers (x mln)	100,0
* % spits	33%
* % OV studentenkaart	36%
Reizen werkdag	8.475
Groei 2002-2006	2,7%
Frequentie	2 per uur
OV-monitor kwaliteit (rapportcijfer)	nb
Aankomstpunctualiteit (% < 3 min)	89,5
Treinkilometers (x1000)	1674



Toelichting

Door de jaren heen is geconstateerd dat veranderingen in de dienstregeling een redelijk directe reactie van de markt opleveren. De huidige dienstregeling heeft de meeste potentie. Tussen 2002 en 2006 komt dit nog niet volledig uit de verf (een toename met 3%) maar in 2007 moet dit effect groter zijn (eerste indicaties geven 7% groei in rkm aan). De interregionale relatie tussen Twente en Drenthe is onderontwikkeld en moet vanuit de lijn Almelo - Mariënberg verder uitgebouwd worden.

Een nadeel van de huidige dienstregeling is dat de punctualiteit op de lijn – door de beperkingen van het enkelspoor – tussen Ommen en Nieuw Amsterdam onder de 50% ligt. De provincies laten op dit moment een studie uitvoeren naar alternatieve bedieningsmodellen op basis van ruimtelijke en economische ontwikkelingen in het gebied. Daarbij wordt ook gekeken naar combinaties met de lijn Almelo - Mariënberg; enerzijds omdat de huidige aansluiting beter moet,

anderzijds omdat de overstap in Mariënberg niet logisch is (Mariënberg is geen natuurlijke eindhalte).

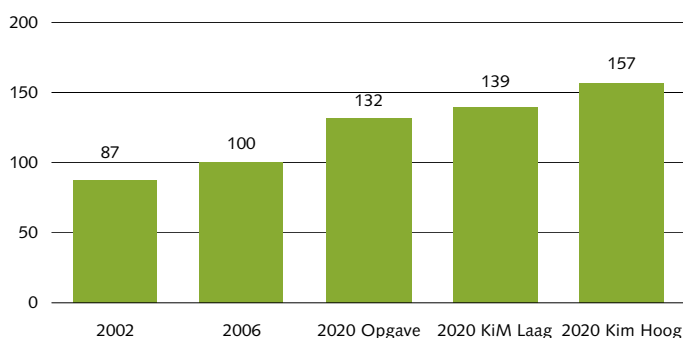
De groei van de afgelopen jaren, onder andere door de concentratie van HBO-opleidingen in Zwolle, zal ook de komende jaren nog doorzetten. Provincie en vervoerder ramen ruim 30% groei tot 2020. Het KiM komt hoger uit. De autonome groei op de lijn (demografie, arbeidsplaatsen/economie en studenten) is aanzienlijk en de lijn zal naar verwachting bovendien kunnen profiteren van de vervoersgroei die doorgaans ontstaat als maatregelen worden genomen na concessieverlening en aanbesteding.

Zwolle - Enschede (NS Reizigers)

De lijn van in totaal 77 kilometer is enkelsporig en niet geëlektrificeerd van Zwolle tot Wierden (met ATB NG) en tweesporig en geëlektrificeerd van Wierden tot Enschede (ATB). Op het enkelsporige deel zijn er passeerpunten bij de stations Heino en Nijverdal. Daardoor kan er sinds 1998 een halfuurdienst worden onderhouden. De lijn verbindt vier grote steden rechtstreeks met elkaar: Zwolle, Almelo, Hengelo en Enschede. Goederenvervoer vindt alleen op het gemeenschappelijke traject met het Hoofdrailnet tussen Wierden en Hengelo plaats.

Marktontwikkelingen

	2006
Reizigerskilometers (x mln)	136,8
* % spits	29%
* % OV studentenkaart	44%
Reizen werkdag	18.154
Groei 2002-2006	14,4%
Frequentie	2 per uur
OV-monitor kwaliteit (rapportcijfer)	nb
Aankomstpunctualiteit (% < 3 min)	81,1
Treinkilometers (x1000)	1719



Toelichting

Tot 1998 was er een uurdienst Zwolle - Almelo, waarbij doorgaande reizigers in Almelo moesten overstappen. Sinds 1998 is er een doorgaande halfuurverbinding. Het aantal reizigers is daardoor sterk gestegen. De dienstregeling is kwetsbaar door het enkelsporige deel. Eenmaal ontstane vertragingen kunnen daardoor moeilijk worden weggewerkt. Voor de komende jaren is van belang dat eerst het spoor in Almelo verdiept wordt aangelegd (2008-2009) en dat het spoor in Nijverdal in een tunnel wordt ondergebracht (2010-2012). In die laatste periode is er in Nijverdal geen doorgaand treinverkeer mogelijk. De treindienst wordt dan gesplitst in een trein Zwolle - Nijverdal West en een trein Nijverdal - Enschede. Nijverdal en Nijverdal West worden met een pendelbus bediend. Om die reden hebben de decentrale overheden besloten de treindienst pas vanaf 2014 te willen overnemen.

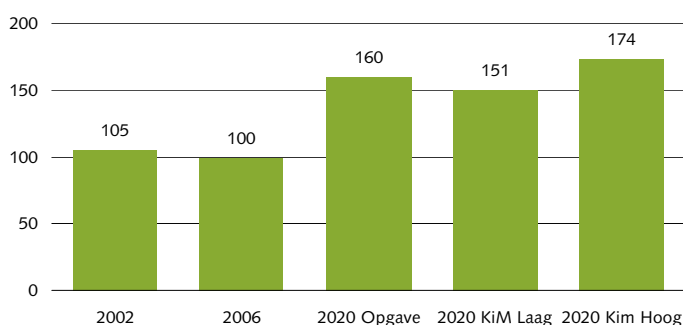
Omdat deze eindstations zwaartepunten vormen op het gebied van opleidingsinstellingen en werkgelegenheid, is de treindienst op alle momenten van de dag en in beide richtingen druk bezet. In de spits is er in beide richtingen eigenlijk een capaciteitstekort. Naast de grote steden worden vijf kleine en middelgrote gemeenten bediend en het universiteitsterrein van de Universiteit Twente. Tussen Wierden en Enschede vervult de lijn verder een functie als onderdeel van het Agglonet Twente. Door de voortgaande concentratie van scholing rond de stationsomgeving in Almelo en Hengelo (beide ROC van Twente) en van werkgelegenheid in de grote steden (onder andere het project Hart van Zuid in Hengelo en het Kennispark in de omgeving van station Enschede Drienerlo/Universiteit Twente), is de verwachting dat deze lijn ook in de komende jaren bovengemiddeld zal blijven groeien. De werkzaamheden op de lijn zullen de vervoersgroei onder druk zetten. De lijn zal (daarna) kunnen profiteren van het maatregelenpakket dat doorgaans bij een aanbesteding van de concessie wordt genomen.

Gouda - Alphen (NS Reizigers)

De enkelsporige en geëlektrificeerde spoorlijn heeft een lengte van achttien kilometer en is beveiligd met ATB én ATB NG. De exploitatie is in handen van NS Reizigers dat A32-trams op de lijn inzet. De provincie Zuid-Holland wil de lijn vanaf 2010 onderdeel laten zijn van de RijnGouwelijn die Gouda via Alphen en Leiden moet verbinden, met een transferium aan de A44 en met de kustplaatsen Noordwijk en Katwijk. Op de lijn vindt goederenvervoer plaats tussen Gouda en Alphen.

Marktontwikkelingen

	2006
Reizigerskilometers (x mln)	18,8
* % spits	nb
* % OV studentenkaart	nb
Reizen werkdag	5.144
Groei 2002-2006	-5,1%
Frequentie	2 (4 in spits in één richting) per uur
OV-monitor kwaliteit (rapportcijfer)	6,9
Aankomstpunctualiteit (% < 3 min)	Alphen 95,0 Gouda 88,9
Treinkilometers (x1000)	603



Toelichting

Tussen 2002 en 2006 heeft de vervoersomvang op de lijn Gouda - Alphen zich negatief ontwikkeld (-5%). De vermoedelijke oorzaak is hoge rituitval op de lijn, die weer samenhangt met storingen in de infrastructuur (2003 en 2004) en storingen in materieel (2005 en 2006). Dit probleem verergert doordat bij vervanging van het (light rail) materieel door heavy railvoertuigen, eerst al het light rail van het baanvak moet zijn verwijderd. Het streven is om deze situatie te verbeteren via een *safety-case*, met goedkeuring van Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW). Sinds de rituitval in 2007 en 2008 tot normale proporties is teruggebracht, groeit het vervoer weer. De huidige kwaliteit van het aanbod (frequentie, materieel) is voor de reiziger onvoldoende aanleiding om in een gebied met veel files vaker gebruik van de spoorlijn te maken.

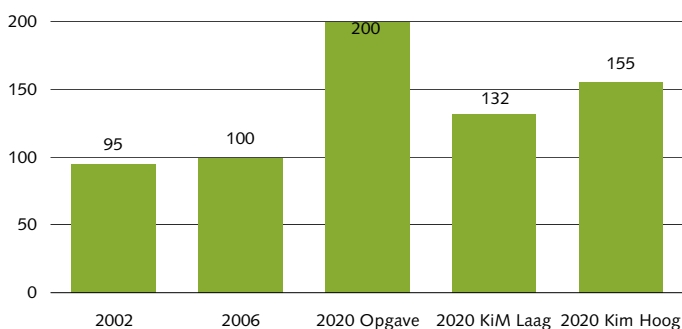
De provincie wil het tij keren door de lijn uit te breiden via Leiden naar Katwijk en Noordwijk. Naar de vervoerswaarde van deze zogenoemde RijnGouwelijn zijn diverse studies verricht als onderdeel van de MIRT procedure (Studie Planfase 2b). De meest recente van die studies is het *Achtergrondrapport Vervoerswaarde en Exploitatie RijnGouwelijn-West*, Royal Haskoning 2008). Het baanvak Gouda - Alphen wordt onderdeel van de RijnGouwelijn. Voor de lijn gaat de frequentie naar vier treinen per uur gedurende de gehele dag. De studie voorspelt voor de gehele lijn in een groot aantal tracé- en bedieningsvarianten groeipercentages tot 2020 van ongeveer 60%. Dit studieresultaat ligt binnen de bandbreedte van de berekening van het KiM.

Dordrecht - Geldermalsen (Arriva)

De concessie op de lijn is sinds 2007 in handen van Arriva. De enkelsporige lijn (ATB) is 49 kilometer lang, geëlektrificeerd en wordt gereden met Plan V-materieel. De spoorlijn verbindt een aantal middelgrote regionale centra. Er vindt goederenvervoer plaats op de lijn. Opwaardering van de lijn (gedeeltelijke tweesporigheid ter verhoging van de frequentie) is onderdeel van planvorming.

Marktontwikkelingen

	2006
Reizigerskilometers (x mln)	45,8
* % spits	20%
* % OV studentenkaart	31%
Reizen werkdag	7.915
Groei 2002-2006	5,2%
Frequentie	Dordrecht-Gorinchem 2 per uur (niet op zondag) en Gorinchem- Geldermalsen 1 (in de spits 2) per uur
OV-monitor kwaliteit (rapportcijfer)	nb
Aankomstpunctualiteit (% < 3 min)	92,8
Treinkilometers (x1000)	1448



Toelichting

Tussen 2002 en 2006 (ten tijde van NS-exploitatie) is het aantal reizigerskilometers op de lijn met ruim 5% toegenomen. Het productaanbod is in deze periode beperkt verbeterd. Dat betekent dat deze groei komt door autonome ontwikkelingen die samenhangen met demografie, ruimtegebruik, economie en autoconcurrentie. Het spitsaandeel en het aandeel studenten op de lijn zijn relatief laag. Het voornemen van provincie en vervoerder is om in 2010 en 2011 de frequentie op de lijn verder te verhogen en om vijf nieuwe stations aan de lijn te openen. Uitbreiding van de capaciteit is daarvoor nodig. Ook zal nieuw materieel (GTW 2/8 en 2/6 elektrisch) worden ingezet. De uitbreiding van capaciteit is nu aan het einde van de ontwerpfasen en gaat binnenkort de realisatiefase in.

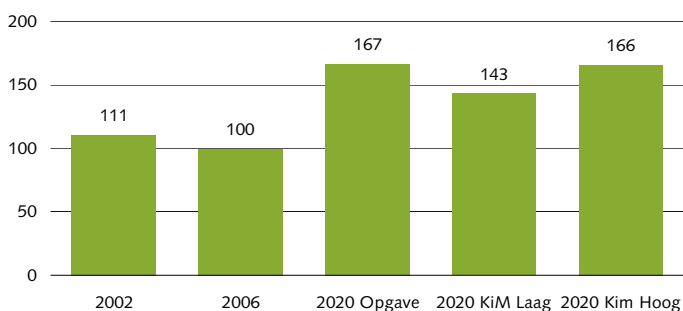
Als prognose bij de ambities voor de lijn geeft Arriva in de offerte een verdubbeling van de vervoersomvang op. Verhoging van de frequentie (van uurdienst naar halfuurdienst, in 2010 naar kwartierdienst) en de opening van nieuwe stations dragen bij aan deze groei. Verder zal de vervoerder in 2008 nieuw materieel inzetten en zullen bus- en treinvervoer beter op elkaar worden afgestemd. De provincie baseert zich op bestuursovereenkomsten met gemeenten waaruit vergroting van het marktpotentieel rond stations aan de lijn moet voortkomen. Een vervoerwaardestudie – in opdracht van de provincie, ter voorbereiding van de aanbesteding – kwam uit op circa 20.700 in-/uitstappers per dag (in 2011). Dat is een stijging van 40% ten opzichte van 2003. De berekening van het KiM komt uit op een groei tussen 32 en 55% tot 2020.

Rotterdam - Hoek van Holland (NS Reizigers)

De zogenoemde Hoekse Lijn (38 kilometer lang, tweesporig, geëlektrificeerd, ATB) is tussen Rotterdam en Maassluis onderdeel van het stedelijk openbaar vervoerssysteem rond Rotterdam en loopt na Maassluis door tot aan Hoek van Holland (Haven). Er vindt goederenvervoer plaats op de lijn waarmee de capaciteitstoedeling wordt bemoeilijkt. Stadsregio Rotterdam heeft het voornemen de lijn per 2011 onderdeel te maken van het metronet. NS Reizigers exploiteert de lijn en zet daarbij Sprinter-materieel (SGM) in.

Marktontwikkelingen

	2006
Reizigerskilometers (x mln)	66,0
* % spits	61%
* % OV studentenkaart	14%
Reizen werkdag	20.500
Groei 2002-2006	-9,7%
Frequentie	2 (4 in spits) per uur
OV-monitor kwaliteit (rapportcijfer)	nb
Aankomstpunctualiteit (% < 3 min)	97,0
Treinkilometers (x1000)	530



Toelichting

Tussen 2002 en 2006 is de vervoersomvang op de lijn met bijna 10% teruggelopen. De lijn heeft een naar verhouding hoog spitsaandeel, terwijl het aandeel reizigers met een OV studentenkaart relatief laag is. De huidige frequentie is twee treinen per uur per dag en vier treinen per uur in de spits.

Stadsregio Rotterdam – als concessieverlener verantwoordelijk voor de exploitatie van de lijn – is van plan om de lijn, meer dan nu het geval is, te integreren in het stedelijk openbaarvervoernetwerk (*Decentralisatie Hoekse Lijn*, Stadsregio Rotterdam 2006). Het doorkoppelen van de lijn als metrolijn met andere metrolijnen in de stadsregio is hierbij het uitgangspunt. De frequenties op de lijn gaan dan naar zes keer per uur tussen Maassluis en Rotterdam en drie keer per uur tussen Maassluis en Hoek van Holland. Er lopen naar deze veranderingen technische en financiële haalbaarheidsstudies. Voor de marktprognoses heeft Goudappel Coffeng de studie *Doorkoppeling Hoekse Lijn – technische*

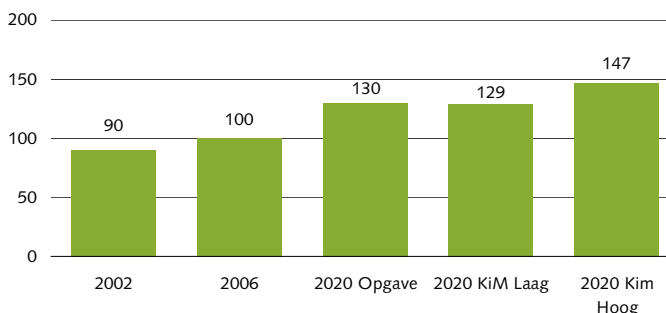
rapportage verricht (2006). Deze studie resulteert in een groot effect van metrobediening op de lijn met doorkoppeling op bestaande metrolijnen. Handhaving van de treinexploitatie tot 2020 zou een groei van 17% betekenen. Opname in het metronet resulteert in een verwachte groei van 67%. De KiM-berekening komt uit op een groei van 43 tot 66% in 2020.

Roermond - Nijmegen (Veolia)

De Maaslijn verbindt de regio Arnhem-Nijmegen met Noord- en Midden-Limburg. De grotendeels enkelsporige diesellijn is 102 kilometer lang en met nieuwe generatie ATB beveiligd. In 2006 is de provincie Limburg concessieverlener. Bij de eerste aanbesteding is de exploitatie in handen gekomen van Veolia Transport. Er vindt op de lijn goederenvervoer plaats tussen Roermond en Venlo, er is samengebruik met goederentreinen op het traject Venlo Blerick en er zijn conflicterende bewegingen van goederentreinen op het emplacement Venlo.

Marktontwikkelingen

	2006
Reizigerskilometers (x mln)	162,2
* % spits	28%
* % OV studentenkaart	40%
Reizen werkdag	18.076
Groei 2002-2006	11,2%
Frequentie	2 per uur
OV-monitor kwaliteit (rapportcijfer)	6,8
Aankomstpunctualiteit (% < 3 min)	66,0%
Treinkilometers (x1000)	2277



Toelichting

Tussen 2002 en 2006 is de vervoersomvang op de lijn volgens opgave van NS met ruim 11% toegenomen. Het aandeel spitsreizigers op de lijn ligt iets lager dan het gemiddelde van de regionale lijnen; het gebruik door studenten is daarmee in overeenstemming. Een dienstregeling met een sneltrein en stoptreinen is de basis voor de vervoersgroei. In 2007 is Veolia de exploitatie gaan uitvoeren met frequentieverhogingen met alleen stoptreinen. Het gebruikte materieel dat noodzakelijkerwijs bij de aanvang van de concessie moest worden ingezet (oud NS-materieel), heeft in de uitvoering veel problemen opgeleverd. Sinds eind 2007 zijn deze problemen opgelost door de inzet van nieuwe Stadler GTW-treinen en door een aantal maatregelen in de dienstregeling en de exploitatie. Het relatief lage rapportcijfer van reizigers is hiermee in overeenstemming en het is aannemelijk dat de problemen hebben geleid tot vraaguitval op de lijn. Hoewel er nog geen betrouwbare cijfers voorhanden zijn, leiden de verbeteringen in

2008 tot sterke vervoersgroei, vooral op het trajectdeel Venray - Nijmegen.

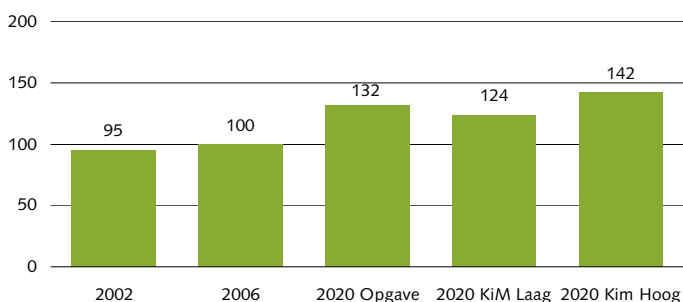
Provincie en vervoerder hebben plannen voor het realiseren van vervoersgroei tot 2020 van 30% op de gehele lijn. Op sommige delen van de lijn (bijvoorbeeld rond Nijmegen) zal deze groei hoger zijn. Naast autonome ontwikkelingen en flankerend beleid (spitsheffingen en parkeertarieven voor autogebruik) maken frequentieverhoging en tariefverlaging onderdeel uit van die plannen. Het KiM komt met groeicijfers voor de verschillende invloedsfactoren enigszins hoger uit.

Maastricht - Kerkrade (Veolia)

De lijn (34 kilometer, geëlektrificeerd, ATB-EG) is door de provincie Limburg aanbesteed en wordt sinds december 2006 geëxploiteerd door Veolia Transport. Het traject Maastricht Randwyck - Heerlen is tweesporig; het traject Heerlen Kerkrade is enkelspoor. Tussen Maastricht en Maastricht Randwyck vindt samengebruik plaats met het hoofdrailnet van NS. Er vindt op de lijn beperkt goederenvervoer plaats. Veolia leest op dit moment voormalig NS-materieel (Mat 64), maar zal eind 2008 nieuw materieel (Stadler GTW) in gebruik nemen.

Marktontwikkelingen

	2006
Reizigerskilometers (x mln)	41,9
* % spits	30%
* % OV studentenkaart	33%
Reizen werkdag	8.505
Groei 2002-2006	5,3%
Frequentie	2 per uur
OV-monitor kwaliteit (rapportcijfer)	7,2
Aankomstpunctualiteit (% < 3 min)	97,0
Treinkilometers (x1000)	513



Toelichting

Over deze zogenoemde Heuvellandlijn rijdt tweemaal per uur een stoptrein tussen Maastricht Randwyck en Kerkrade en tweemaal per uur een sneltrein tussen Maastricht en Heerlen.

Er is tussen 2002 en 2006 een groei van ruim 5% in reizigerskilometers gerealiseerd. De tevredenheid van reizigers op de lijn ligt boven het gemiddelde. Spitsaandelen en aandelen studenten liggen iets onder het gemiddelde voor de regionale lijnen. Bij het ingaan van de concessie (2007) is een belangrijke frequentieverhoging doorgevoerd. Op het traject Maastricht - Heerlen is de frequentie het grootste deel van de dag verhoogd van twee naar vier maal per uur en op het traject Heerlen Kerkrade van één naar twee maal per uur. Recent beschikbaar gekomen cijfers laten daarbij in 2007 een vervoersgroei zien van 43%. Deze groei is gerealiseerd met oud NS-materieel. De verwachting is dat het nieuwe materieel ook nog een verdere vervoergroei zal genereren.

De provincie Limburg heeft pakketten maatregelen laten doorrekenen op effecten (4Cast-prognoses). Het gaat daarbij zowel om maatregelen om de groei van het autogebruik te beteugelen als om maatregelen ter stimulering van het openbaar vervoer. De variant die uitgangspunt is voor de concessie van Veolia gaat uit van een groei met 32% tot 2020. Er worden ook nog verdere productverbeteringen voorzien die niet zijn doorgerekend. Daarom is een totale groei van 60 tot 75% ten opzichte van 2006 in de periode tot 2020 volgens de provincie reëel. Het KiM komt uit op een groei tussen 24 en 42%. Een opvallend element is dat de aantallen inwoners en arbeidsplaatsen binnen de invloedssfeer van de lijn als enige van alle onderzochte lijnen een (licht) afnemende tendens vertonen.

Omgevingsscenario's

Deze quickscan laat geen ruimte voor nieuwe modelberekeningen op basis van WLO-omgevingsscenario's. Veel van de berekeningen van decentrale overheden zijn gemaakt met het Nieuw Regionaal Model. Deze bevatten nog het omgevingsscenario van voor de WLO-studies. Daarin wordt het effect van autonome ontwikkeling op mobiliteit in vergelijking met de recente WLO-studies hoger geschat. In de berekening voor de effecten van omgevingsscenario's op de vervoersvraag op gedecentraliseerde spoorlijnen, heeft het KiM de twee WLO-scenario's gebruikt die voor de trein respectievelijk de laagste en de hoogste groei voorspellen: het zogenoemde Regional Communities-scenario (RC-scenario) en het Global Economy-scenario (GE-scenario). Dit is in lijn met de aanpak in de LMCA. Vervolgens zijn deze landelijke beelden 'geregionaliseerd' met regionale verschillen in de ontwikkeling van bevolking en arbeidsplaatsen. Deze eerste stap heeft geleid tot een lage en hoge raming van de vervoersvraag.

Bevolking en arbeidsplaatsen als proxy voor de regionalisering van WLO-basisscenario's mobiliteit

Het KiM heeft voor de beoordeling van de ontvangen prognoses een bestand laten construeren dat de verwachte ontwikkeling bevat van de bevolking en het aantal arbeidsplaatsen rond de stations en haltes aan de gedecentraliseerde spoorlijnen tussen 2005 en 2020 (Goudappel Coffeng - Transumo, 2008). Er is een gewogen totaal berekend voor de bevolking en arbeidsplaatsen nabij stations om een stijging van de marktpotentie vast te stellen. Dit totaal is als volgt berekend:

- afstanden < 1 km kennen een marktpotentie van 95 procent bij inwoners en 85 procent bij arbeidsplaatsen;
- afstanden tussen 1 en 2,5 km kennen een marktpotentie van 60 procent bij inwoners en 30 procent bij arbeidsplaatsen;
- bij weging tot een totaal is één arbeidsplaats gelijk gesteld aan 0,7 inwoner.

De wegingen zijn afgeleid uit andere studies en zijn identiek aan de uitgangspunten en de berekeningen die Goudappel Coffeng in opdracht van de provincie Gelderland voor deze studie heeft verricht (Goudappel Coffeng, 2008). De uitkomst van de berekening per lijn is gebruikt om de WLO-basisscenario's te 'regionaliseren'.

Effect maatregelen na aanbesteding

De terugblik op de periode 2002-2006 heeft aannemelijk gemaakt dat de gedecentraliseerde lijnen erin slagen om na een aanbesteding met concessieverlening een maatregelenpakket te treffen dat tot een vervoersgroei van ongeveer 20 procent leidt. Op een aantal lijnen is een groot deel van dit pakket gerealiseerd in de achterliggende periode. Voor een aantal andere lijnen is de verwachting dat dit effect de komende jaren gaat optreden. In de KiM-berekening is voor de lijnen die nog aanbesteed zullen worden, een groei van 20 procent

opgevoerd; voor de overige lijnen is nog een resteffect van 5 procent aangenomen. Deze effecten worden zowel in de lage als de hoge raming doorberekend.

Studentenkaart

De invloed van het gebruik van de OV-Studentenkaart op de spoormarkt is groot. In de landelijke studie is – omgerekend naar de periode 2006-2020 – een groei van ruim 8 procent verondersteld op basis van de verwachte groei van het aantal kaarthouders volgens het Ministerie van Onderwijs. Deze zelfde factor verklaren wij van toepassing op de gedecentraliseerde lijnen, omdat we geen aanwijzingen hebben dat er verschuivingen zullen optreden door bijvoorbeeld de opening van nieuwe grote onderwijsinstellingen rond de relevante stations. Daarnaast veronderstellen we – conform de landelijke studie naar de marktontwikkelingen – dat noch de kaartformule noch het reisgedrag per kaart in de beschouwde periode zullen wijzigen.

Autoconcurrentie

In principe zijn de effecten van congestie al verwerkt in de WLO-scenario's. In het kader van de LMCA-Wegen zijn deze landelijke berekeningen geactualiseerd met een pakket investeringen in weginfrastructuur en met de te verwachten invloed van prijsbeleid (een vaste heffing per kilometer en een toeslag voor drukke plaatsen en tijden). De congestie gaat door deze combinatie van maatregelen aanzienlijk omlaag ten opzichte van ongewijzigd beleid (*LMCA-Wegen, VenW 2007*). De berekende invloed op het gebruik van de trein ligt in de orde grootte van 4 procent, uiteraard met uitschieters naargelang lokale omstandigheden. We hebben verondersteld dat de gedecentraliseerde lijnen die een verbinding hebben met een regionaal centrum, zullen profiteren van een toename van negatieve effecten van autogebruik (congestie, parkeren). Bij lijnen die vooral op de ontsluiting van het landelijke gebied zijn gericht, zal geen effect optreden. Vanwege de onzekerheid over de tijdige invoering van prijsbeleid op de weg werken we met een bandbreedte die voor alle lijnen samen ligt tussen de 0 en 5 procent. Er is in deze quickscan geen rekening gehouden met effecten van de recente sterke stijging van de brandstofprijzen.

Productverbetering

Hieronder vallen alle maatregelen die vervoerbedrijven en decentrale overheden nemen om meer reizigers naar de trein te trekken. Voor een aantal van deze maatregelen is uitbreiding of aanpassing van de infrastructuur noodzakelijk. Ook hier introduceren wij een bandbreedte om de onzekerheid over de marktverwachting weer te geven: in een 'hoog' omgevingsscenario zal de noodzaak tot productverbetering en infrastructuraanpassing anders liggen dan in een meer gematigd scenario. We hanteren groeipercentages per lijn tussen 0 en 20 procent, afhankelijk van de plannen voor verbetering van het aanbod in 'zachte' zin (prijs, marketing) en 'harde' zin (reistijd, frequenties, nieuwe stations). Voor alle lijnen samen leidt deze werkwijze tot een groei in de orde van grootte van 5-11 procent. Uitzondering op dit beeld is de nieuwe te openen verbinding Groningen – Veendam waar de trein de bus geheel gaat vervangen, wat tot een groei van 50% in de corridor Groningen – Nieuweschan leidt.

De raming van de vervoersgroei op deze wijze is indicatief. De resultaten van deze berekening staan in onderstaande tabel. Om de schijn van precisie weg te halen, zijn alle cijfers afgerond.

Opbouw verwachting KiM ontwikkeling marktvrage 2006 – 2020

	KiM-WLO laag	KiM-WLO hoog	effecten maatregelen na aanbesteding	OV-studenten	concurrentie wegverkeer laag	concurrentie wegverkeer hoog	product verbetering laag	product verbetering hoog	KiM totaal laag	KiM totaal hoog
Noord-Nederland										
Leeuwarden - Stavoren	10%	19%	5%	8%	0%	5%	0%	5%	24%	42%
Leeuwarden - Harlingen	11%	19%	5%	8%	0%	0%	0%	0%	24%	32%
Leeuwarden - Groningen	5%	13%	5%	8%	0%	10%	10%	20%	28%	56%
Groningen - Nieuweschans	4%	12%	5%	8%	0%	5%	55%	65%	72%	95%
Groningen - Roodeschool	1%	8%	5%	8%	0%	0%	0%	10%	14%	32%
Groningen - Delfzijl	1%	9%	5%	8%	0%	0%	0%	5%	14%	27%
Oost-Nederland										
Winterswijk - Doetinchem	10%	18%	5%	8%	0%	0%	0%	5%	24%	37%
Winterswijk - Zutphen	15%	23%	5%	8%	0%	0%	0%	5%	28%	41%
Arnhem - Doetinchem	14%	22%	5%	8%	0%	10%	10%	20%	37%	65%
Almelo - Mariënberg	3%	11%	5%	8%	0%	0%	5%	10%	21%	34%
Arnhem - Tiel	9%	17%	5%	8%	0%	0%	0%	5%	22%	35%
Zutphen - Oldenzaal	4%	12%	5%	8%	0%	0%	0%	5%	17%	30%
Amersfoort - Ede-Wageningen	19%	27%	20%	8%	0%	5%	10%	15%	58%	76%
Zutphen - Apeldoorn	26%	34%	5%	8%	0%	5%	0%	10%	39%	62%
Zwolle - Kampen	27%	35%	20%	8%	0%	5%	0%	10%	55%	78%
Zwolle - Emmen	14%	22%	20%	8%	0%	5%	5%	10%	47%	65%
Zwolle - Enschede	6%	14%	20%	8%	0%	5%	5%	10%	39%	57%
West-Nederland										
Gouda - Alphen	18%	26%	20%	8%	0%	5%	5%	15%	51%	74%
Geldermalsen - Dordrecht	-1%	7%	20%	8%	0%	5%	5%	15%	32%	55%
Rotterdam - Hoek van Holland	5%	13%	20%	8%	0%	5%	10%	20%	43%	66%
Zuid-Nederland										
Roermond - Nijmegen	1%	9%	20%	8%	0%	5%	0%	5%	29%	47%
Maastricht - Kerkrade	-4%	4%	20%	8%	0%	5%	0%	5%	24%	42%
Totaal	7%	15%	13%	8%	0%	5%	5%	11%	35%	55%



