

In dit nummer aandacht voor de rapporten 'Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Spoor', 'Synergie tussen de mainports' en 'Vaker op de fiets?' Verder bevat de nieuwsbrief een overzicht van recent verschenen onderzoeken en twee vacatures.

## Spoorvervoer gaat verder groeien

Het reizigersvervoer per spoor groeit in de periode 2000-2020 met 0,9% tot 1,5% per jaar. Deze verwachte groei is hoger dan de groei die tussen 1991 en 2006 daadwerkelijk is gerealiseerd: gemiddeld 0,2% per jaar. De groei kan hoger uitvallen dan in de Nota Mobiliteit tot 2020 is aangenomen (1%), maar is minder dan de 2,3% waar NS op rekent. De geraamde groei is lager dan het doel van het kabinet om het treingebruik jaarlijks 5% te laten toenemen. Dat doel kan alleen met aanvullende maatregelen worden bereikt.

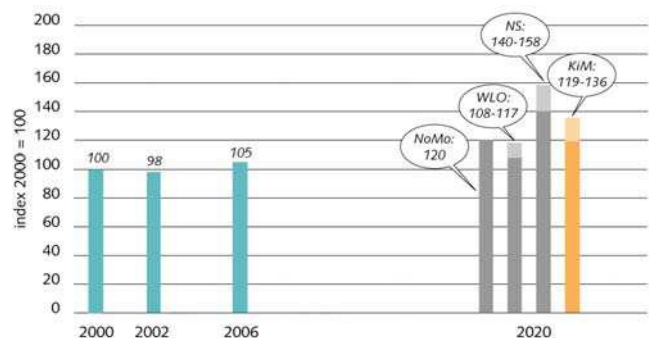
Dit zijn de belangrijkste conclusies van onderzoek naar marktontwikkelingen op het spoor van het KiM. Het onderzoek is onderdeel van de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Spoor van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

### Personenvervoer

Volgens het KiM hangt de groei van het treingebruik vooral samen met de economische groei en met de toename van het aantal studenten (OV-studentenkaart). De prognose van NS is volgens het KiM te hoog, omdat die de effecten van geplande verbeteringen overschat. Zo leiden meer treinen en betere P+R-voorzieningen weliswaar in en rond enkele grote steden tot meer treingebruik, maar zal de bijdrage aan de landelijke groei bescheiden zijn.

In de afgelopen vijftien jaar is het aantal reizigerskilometers vrijwel gelijk gebleven (van 15,3 miljard in 1991 naar 15,7 miljard in 2006). Het marktaandeel schommelde tussen de 8 en 9%. De ontwikkeling van de bevolking en van het aantal banen, maar ook het gebruik van de OV-studentenkaart zijn de belangrijkste factoren die het treingebruik hebben bepaald. Tussen 2004 en 2006 is het treingebruik sneller gegroeid

(5% per jaar). Dat komt, omdat toen alle factoren die het treingebruik beïnvloeden positief hebben gewerkt. Over langere perioden bekeken, zullen factoren als economische groei, stijgende brandstofprijzen en meer punctualiteit niet in dergelijke mate een rol blijven spelen.



Figuur 1: Verwachte groei van het treingebruik tot 2020 in reizigerskilometers

Het treingebruik verschilt sterk naar plaats en tijd. De vier grote steden, Brabantstad en Arnhem-Nijmegen zijn samen goed voor ruim de helft van het vervoer. Het marktaandeel van de trein tijdens de ochtendspits is in deze gebieden ongeveer 23%.

### Goederenvervoer

Het goederenvervoer per spoor groeit volgens het KiM tot 2020 met 10 tot 100% (46-85 miljoen ton). De ruime bandbreedte ontstaat door grote onzekerheid over de economische groei, de globalisering, de liberalisatie van de spoormarkt en de ruimte op het spoor in het buitenland.

De omvang van het goederenvervoer per spoor is van 1995 tot 2006 toegenomen met 110%. De groei van het goederenvervoer is mede ontstaan doordat de markt is geliberaliseerd. Dit heeft geleid tot meer vervoerders en betere kwaliteit van het aanbod. Economische groei, globalisering en containerisering zullen ook in de toekomst bepalende factoren blijven voor het spoorgoederenvervoer.



*Marktontwikkelingen in het personenvervoer per spoor 1991-2020*, Fons Savelberg, Peter Bakker, Harry van Ooststroom en Jan Anne Annema, Den Haag, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, november 2007, ISBN 978-90-8902-010-9

*Marktontwikkelingen in het goederenvervoer per spoor 1995-2020*, Jan Francke, Harry van Ooststroom en Fons Savelberg, Den Haag, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, november 2007, ISBN 978-90-8902-011-6

## Synergie tussen de mainports

De mainports Rotterdam en Schiphol hebben een belangrijke functie voor de Nederlandse economie. Vaak wordt verondersteld dat de relatief kleine onderlinge afstand en de kwaliteit en omvang van beide mainports samen een extra economische meerwaarde hebben. In dit verband wordt vaak gesproken over synergie. In het rapport 'Synergie tussen de mainports' onderzoekt het KiM wat onder synergie tussen de mainports kan worden verstaan en hoe zich die manifesteert.

De belangrijkste conclusies van het onderzoek zijn:

- De aanwezigheid van Schiphol en Rotterdam heeft voor twee bedrijfstakken extra meerwaarde: internationale handelsondernemingen en de logistiek.
- Voor ondernemingen die internationaal handelen, bestaat de extra meerwaarde vooral uit de flexibiliteit om van moment tot moment verschillende strategieën in het vervoer van goederen toe te kunnen passen. Bijvoorbeeld grote machines over zee en reparatieonderdelen door de lucht. Daardoor kunnen deze ondernemingen concurrerende handelen en, al dan niet tijdelijk, hun omzet vergroten. Bedrijfstakken waarvoor dit geldt, zijn landbouw en voeding, machines en (consumenten)elektronica, groothandel (bijvoorbeeld kleding) en aardolie/chemie.
- Voor de logistieke bedrijfstak bestaat de extra meerwaarde uit kostenvoordelen op de arbeidsmarkt en kostenvoordelen in de opbouw van kennis. Voor de meer strategische

banen in deze bedrijven is de gezamenlijke arbeidsmarkt groter en zijn de zoekkosten lager. Daarnaast wordt rond Schiphol en Rotterdam gespecialiseerde logistieke kennis opgebouwd. Een deel van deze kennis wordt binnen sociale netwerken uitgewisseld en levert kostenvoordelen op.

- De omvang van de extra meerwaarde is niet gekwantificeerd en kan vermoedelijk ook niet of nauwelijks gekwantificeerd worden.

*Synergie tussen de mainports?*, Joost Kolkman en Johan Visser, Den Haag, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, september 2007, ISBN 978-90-8902-006-2

## Vaker op de fiets

Nederland is een fietsland: een kwart van alle verplaatsingen wordt fietsend afgelegd. Nederland heeft daarmee het hoogste fietsaandeel in Europa. In het rapport 'Vaker op de fiets? Effecten van overheidsmaatregelen' is de meest recente kennis ten aanzien van het fietsbeleid en het fietsgebruik bijeen gebracht.

De belangrijkste conclusies uit het rapport zijn:

- Stimulering van het fietsbeleid is naar verwachting het meest effectief als het zich richt op korte verplaatsingen (tot 7,5 kilometer) in grootstedelijke gebieden. Effectieve maatregelen lijken het verhogen van de parkeerkosten en het verbeteren van de reistijdverhouding tussen auto en fiets.
- Stimulering van het fietsgebruik op de korte afstanden kan positieve effecten hebben voor de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en het milieu. Vaker fietsen heeft ook een positief effect op de gezondheid. Naar de kosten en baten van fietsbeleid rond milieu- en gezondheidsaspecten is nog weinig onderzoek gedaan.



- Over de effectiviteit van individuele fietsmaatregelen zijn weinig empirische gegevens beschikbaar. Daardoor is ook niet of nauwelijks bekend in hoeverre een specifieke maatregel leidt tot een overstap van de auto naar de fiets.
- Uit verschillende evaluaties in het buitenland is gebleken dat fietsmaatregelen zonder communicatie minder effect hebben dan maatregelen met een gerichte campagne.

*Vaker op de fiets? Effecten van overheidsmaatregelen*,  
Marie-José Olde Kalter, Den Haag, Kennisinstituut voor  
Mobiliteitsbeleid, oktober 2007, ISBN 978-90-8902-008-6

### Ook verschenen zijn:

- Advies lange termijnverkenning Schiphol
- Publieke belangen buisleidingen
- Nota Mobiliteit in internationaal perspectief
- The Value of Travel Time and Travel Time Reliability
- Welvaartseconomische toets investeringspakketten hoofd-wegen

### KiM publicaties

Publicaties van het KiM zijn aan te vragen bij het KiM:  
kimpublicaties@minvenw.nl of als PDF te downloaden van  
onze website [www.kimnet.nl](http://www.kimnet.nl). U kunt natuurlijk ook altijd  
contact opnemen met één van onze medewerkers. Ons  
telefoonnummer is 070 351 1965.

### Vacatures promovendi Ruimtelijke Economie

De afdeling Ruimtelijke Economie van de Faculteit der Economische Wetenschappen en Bedrijfskunde aan de Vrije Universiteit Amsterdam zoekt in samenwerking met het KiM twee promovendi op het terrein van de vervoerseconomie. Uit de volgende drie thema's wordt een keus gemaakt:

- Betrouwbaarheid van reistijden: meting en waardering;
- Invloed van infrastructuur op economische groei in de 19e en 20e eeuw;
- Arbeidsmarkteffecten van prijsbeleid op de weg .

Meer informatie over de vacature is beschikbaar op  
<http://www.vu.nl/vacatures/index.cfm>