

# Samenvatting

---

## **Treingebruik gaat stijgen**

Het treingebruik groeit in de periode 2000-2020 met gemiddeld 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. In de Nota Mobiliteit wordt nog uitgegaan van een groei met gemiddeld 1% per jaar. Echter, de verwachte groei is niet in lijn met de ambitie van het kabinet om het treingebruik de komende jaren met jaarlijks 5% te laten toenemen. Dit zijn de hoofdconclusies van onderzoek naar de marktontwikkelingen voor het spoor dat het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft verricht.

Het onderzoek is een onderdeel van de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Spoor (LMCA) die het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (V&W) laat uitvoeren in samenwerking met regionale overheden en spoorvervoerders. Behalve naar het landelijke beeld zijn ook ontwikkelingen bekeken in de regio's Randstad Noord- en Zuidvleugel, Utrecht, Arnhem-Nijmegen en Brabantstad.

## **Het verleden: bijna geen groei, wel fluctuaties**

Het treingebruik heeft de afgelopen vijftien jaar veel fluctuaties gekend en is door veel factoren beïnvloed. De groei van de bevolking heeft een positieve invloed gehad. Ook de bijdrage van de economie is over het geheel genomen positief geweest, behalve gedurende de recessie aan het begin van deze eeuw. In 1991 is de OV-studentenkaart (SOV) geïntroduceerd die in één klap tot een grote toename van het treingebruik leidde. Later liep dat vervoer terug door aanpassing van de reisvoorwaarden. De laatste jaren stijgt het weer omdat er meer studenten komen. Ook de betrouwbaarheid van de trein heeft fluctuaties laten zien. Reistijden zijn bijna niet veranderd, wel zijn de frequenties toegenomen. Tariefverhogingen hebben de omvang van het vervoer doen afnemen. Al met al is het vervoer over de hele periode 1991 – 2006 ruim 3% gestegen (gemiddeld 0,2% per jaar). Het aandeel van de trein in de totale personenmobiliteit - uitgedrukt in reizigerskilometers - schommelt al jaren tussen de 8 en 9%.

## **Sinds 2004 een groeispurt**

Direct na de eeuwwisseling daalde het personenvervoer per spoor. De economische recessie had een negatieve invloed op het treingebruik. Tegelijkertijd heeft de slechtere treinpunctualiteit toen veel reizigers gekost. De laatste jaren zit het vervoer weer in de lift met een toename van bijna 10% tussen 2004 en 2006. Bijna alle factoren die groei van

het treingebruik verklaren hebben aan deze ontwikkeling bijgedragen met hoofdrollen voor de OV-studentenkaart, de sterk gestegen benzineprijzen en de files. Alleen de gestegen treintarieven hebben voor een tempering gezorgd.

### **Meer dan de helft van het vervoer rond grote steden**

De afgelopen vijftien jaar reisden relatief meer mensen voor werk of opleiding met de trein en minder mensen voor sociaal-recreatieve motieven. De vier grootstedelijke regio's in de Randstad, Brabantstad en de regio Arnhem-Nijmegen zijn in 2006 samen goed voor ruim de helft van het treinvervoer van NS. Alleen al de regio Amsterdam inclusief Schiphol is qua treinvervoer tweemaal zo groot als andere grote regio's. Daarbinnen is station Schiphol de grote motor van treinvervoer. Dit komt vooral door de sterke stijging van de aantallen luchtreizigers en mensen die op Schiphol werken, en daarnaast door de verbeterde bereikbaarheid van de luchthaven per trein. Het vervoer in Brabantstad heeft over een langere periode een ontwikkeling onder het landelijke gemiddelde doorgemaakt. In de meeste regio's komt de ontwikkeling van het treinvervoer over de afgelopen periode overeen met de ontwikkeling van het aantal banen. Het treinvervoer is er veel minder toegenomen dan de files op het hoofdwegennet (HWN). Het aandeel van de trein in de totale mobiliteit in de ochtendspits naar de vijf grootstedelijke agglomeraties is aanzienlijk groter (23%) dan in de rest van Nederland (6%). Dit komt door een reistijd die voor de trein in die regio's en op dat tijdstip ten opzichte van de auto relatief gunstig is. Dit beeld is in de loop der jaren vrijwel niet veranderd.

### **Meer treinen trekken minder extra reizigers dan verwacht**

In het onderzoek is ook gekeken naar de effecten van mogelijke kwaliteitsverbeteringen. Verhoging van de treinfrequenties is apart belicht, omdat deze maatregel nadrukkelijk in de plannen van zowel V&W als NS naar voren komt.

Voordeel van het verhogen van de treinfrequenties voor de reiziger is dat de aankomst bij de eindbestemming flexibeler kan worden gepland. Ook de wachttijden bij het overstappen kunnen minder worden. Dit effect wordt steeds kleiner, naarmate de frequenties verder toenemen. Als treinen vaker gaan rijden dan eens per tien minuten ontstaat het extra voordeel dat reizigers niet meer de reisplanner of het spoorboekje hoeven te raadplegen. Door al deze verschillende effecten is het niet eenvoudig om vast te stellen hoeveel extra reizigers hogere treinfrequenties precies opleveren. Het KiM schat dat de voorgenomen frequentieverhogingen tussen nu en 2020 tot een landelijke vervoergroei van 4% ofwel ongeveer 0,6 miljard reizigerskilometers zullen

leiden. Deze inschatting ligt lager dan die van NS. Echter, op individuele corridors waar de frequenties bijvoorbeeld verdubbelen, kan de toename van het vervoer tot 20% bedragen. Het gaat hier nadrukkelijk om het extra vervoer dat door frequentieverhogingen wordt gegenereerd. Dat is iets anders dan de vraag of deze maatregel nodig is om de eventuele vervoergroei vanuit andere invloedsfactoren zoals een groeiende economie op te vangen.

### **Meer P+R werkt vooral lokaal**

Ook verbetering van het P+R-concept (parkeren en reizen) is een van de kwaliteitsverbeteringen die door het KiM apart is onderzocht, omdat dit in de plannen van NS een prominente rol krijgt.

Tot op heden speelt de combinatie 'auto (als bestuurder) en trein' slechts een bescheiden rol. De trein lijkt vooral te worden gebruikt door mensen die niet over een auto willen of kunnen beschikken of die de auto voor het thuisfront achter willen laten. Het treingebruik naar en van stations met een P+R-karakter heeft zich de afgelopen jaren minder ontwikkeld dan het landelijke gemiddelde. In zijn toekomstvisie richt NS zich met grote overstapknooppunten in de buurt van de snelwegen, op de langere verplaatsingen naar de grote steden waar het file- en parkeerprobleem groot is. Het KiM betwijfelt of de relevante gebruikersgroepen voldoende groot zijn om op nationaal niveau een grote bijdrage te geven aan de groei van het totale treingebruik. De meeste forensen zullen vanwege de kosten en het comfort de hele reis met de auto blijven maken. Op lokale en regionale schaal kunnen verbeterde P+R-voorzieningen wel degelijk toegevoegde waarde hebben.

### **Prognoses van het treingebruik verschillen sterk**

De verwachtingen van diverse partijen over de groei van het treingebruik tot 2020 lopen zeer sterk uiteen van 8% (0,4% per jaar) tot 58% (2,3% per jaar) ten opzichte van 2000. Na 2020 wordt in sommige scenario's een daling van het treingebruik verwacht, onder andere door een teruglopende (beroeps)bevolking. Zelfs in het scenario met de minste groei is de toename van het treingebruik tot 2020 groter dan de afgelopen vijftien jaar daadwerkelijk is gerealiseerd. Van alle partijen hanteert NS de prognose met de meeste groei. Dit komt vooral door positievere inschattingen van de effecten van economische groei en van effecten van kwaliteitsverbeteringen op het spoor. De drie planbureau's MNP (Milieu en Natuur planbureau), RPB (Ruimtelijk Planbureau) en CPB (Centraal Planbureau) komen in hun zogenaamde WLO-scenario's (Welvaart en Leefomgeving) tot lagere prognoses van het treingebruik in 2020.

### **Inschatting KiM hoger dan planbureau's en lager dan NS**

De verwachting van het KiM ten aanzien van het toekomstige treingebruik is gebaseerd op de WLO-scenario's van de drie planbureau's. Het KiM hanteert een bandbreedte vanwege de onzekerheden in externe ontwikkelingen als bevolking en economie. Vervolgens zijn de resultaten van de WLO-scenario's aangepast omdat ze onvoldoende rekening houden met de groei van het gebruik van de OV-studentenkaart, effecten van kwaliteitsverbeteringen op het spoor en beprijzing van het wegverkeer. Zodra beprijzing is ingevoerd, zal het treingebruik verder stijgen. Vanwege de onzekerheden omtrent het implementatietraject en de variantkeuze is ook hier met een bandbreedte gewerkt. Al met al acht het KiM een groei van het treingebruik van de huidige 15,7 miljard reizigerskilometers tot 17,8 à 20,2 miljard reizigerskilometers in 2020 plausibel, zie figuur 1. Ten opzichte van het jaar 2000 komt dit neer op een groei met 19-36% en een gemiddeld jaarlijks groeitempo van 0,9 tot 1,5%. Dit is lager dan de 2,3% waar NS over die periode van uitgaat. Dat komt vooral door een meer gematigde inschatting van de effecten van economie en geplande kwaliteitsverbeteringen. Dat de verwachting van het KiM gemiddeld iets hoger ligt dan die uit de Nota Mobiliteit (NoMo), komt doordat beter rekening is gehouden met de groei van de OV-studentenkaart. Het aandeel van de trein in de totale personenmobiliteit op landelijk niveau zal in de KiM-verwachting in 2020 ten opzichte van de huidige situatie nauwelijks veranderen.

### **Regionale verschillen moeilijk te preciseren**

Het landelijke beeld van het toekomstige treingebruik zal zeer sterk gaan verschillen naar tijd en plaats: afhankelijk van het scenario stijgt het vervoer in 2020 in de spitsuren met maximaal 80% ten opzichte van het jaar 2000. Ook in grootstedelijke gebieden is de toename veel groter dan gemiddeld: daar zal het vervoer met ongeveer 50% groeien. Daar staat dan tegenover dat het vervoer in de daluren, respectievelijk dunner bevolkte gebieden veel minder zal stijgen dan het landelijk gemiddelde. Om met meer precisie te kunnen zeggen hoe het vervoer per regio en corridor zich zal ontwikkelen, zijn aanvullende modelprognoses nodig. Deze zouden de uitgangspunten en aannamen die het KiM in dit onderzoek heeft gehanteerd als basis moeten hebben, aangevuld met regionale ontwikkelingen die in de bestaande, landelijke prognoses onvoldoende uit de verf komen. Te denken valt daarbij aan parkeerbeleid en specifieke ruimtelijke ontwikkelingen rond de stations.

### Nog geen rekening gehouden met capaciteitsrestricties

Een eventuele vraaguitval als gevolg van een tekort aan fysieke capaciteit of milieuruimte op en om het spoor in Nederland, is in dit onderzoek naar de marktverwachting niet meegenomen. De confrontatie van vraag met aanbod wordt later geanalyseerd in samenhang met de verwachte ontwikkelingen in het goederenvervoer per spoor.

**Figuur 1**

Verwachte groei van het treingebruik tot 2020.

