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 beleven. 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 voorzieningenniveau 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.