

F.A. O. Adelin de Waele
Infrabel - Directie Toegang tot het Net
Afdeling I-TN.13 sectie 82
Barastraat 110
1070 BRUSSEL
Belgium

ONDERWERP	KENMERK	DATUM
brief BTTB en Rover dd 27 september 2007	B20080178 30566	9 April 2008

Ter attentie van Directie Netwerk,

Deze brief is door NEA opgesteld naar aanleiding van de opmerkingen welke BTTB en Rover per brief dd 27 september 2007 gericht aan De Minister van Verkeer en Waterstaat in Den Haag en De Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven te Brussel hebben gemaakt ten aanzien van het NEA/UvA, rapport "Vervoerprognoses IJzeren Rijn", april 2007; paragraaf 4.1: Middellange afstandsvervoer en 4.2: Regionaal reizigersvervoer.

Onderzoekmethode

Rover en BTTB stellen dat de onderzoekmethode zoals gebruikt door NEA/UvA op basis van bestaande auto- en spoorwegen ongebruikelijk en wetenschappelijk ongefundeerd is. De door NEA/UvA gebruikte methode voor regionaal vervoer (paragraaf 4.2) is afgeleid van het vanouds in de vervoereconomie toegepaste zwaartekracht model, welk als zgn direct demand model, dus uitsluitend kijkend naar de in beschouwing genomen modaliteit, is toegepast. De coëfficiënten in het model zijn afgeleid van het vervoer op de andere grensovergangen. Deze methode is reeds in de zestiger jaren gebruikt, bv door AGV bij de analyses van het streekvervoernet in Nederland. en wordt nog steeds in diverse studies toegepast..

In paragraaf 4.1 (middellange- en langeafstandsvervoer) is in het onderzoek van NEA/UvA een analyse gemaakt van de mogelijke routes van een verbinding tussen de belangrijkste herkomst- en bestemmingsgebieden (te weten Antwerpen en het Ruhrgebied). Hierbij is beargumenteerd dat verbindingen via zgn concurrerende routes (Eindhoven en Luik) kansrijker zijn, omdat zij meer bevolkingscentra bedienen en beschikken over hoogwaardige infrastructuur. BTTB en Rover leveren hierbij kritiek op de passage dat gesteld wordt dat voor sneltreinen dubbelspoor elektrische baan vakken nodig zijn. Dit wordt door NEA/UvA niet expliciet gesteld: aangegeven wordt dat de beschikbaarheid hiervan op de concurrerende trajecten deze trajecten kansrijker maakt. Gedoeld wordt op inpassing van treinpaden en de mogelijkheid van doorverbindingen op overige baanvakken

PERSOONLIJK E-MAILADRES
phi@nea.nl

DOORKIESNUMMER
079 322 2305

REFERENTIE NUMMER
B20080178/30566000/PHI/CGR
RABOBANK 13.49.18.622
POSTBANK 396940
BTW-NR: NL8080.09.011.B01
KVK HAAGLANDEN 27180347

met handhaving van de tractie (bv naar Berlijn of Frankfurt).

Bronnen

NEA heeft de in de brief door Rover en BTTB genoemde bronnen onderzocht en gaat hier in op :

- 1/ de reizigersaantallen op grensbaanvakken
- 2/ het onderzoek in opdracht van NRW betreffende de lijn Roermond- Moenchengladbach

Ad1/ Reizigersaantallen

De referenties zoals in de brief door Rover en BTTB zijn gegeven zijn juist en de gegevens hier wijken af van de opgaven van Prorail, welke van NS afkomstig zijn. Deze verschillen tussen de door NEA/UvA gehanteerde Nederlandse en de door BTTB/Rover geciteerde Duitse opgaven zijn onderzocht. Daarbij bleek dat in de door NS aan Prorail verstrekte gegevens op een aantal grensovergangen met Duitsland bepaalde categorieën reizigers ontbreken. Dit betreft de reizigers welke niet via NS hun vervoerbewijzen hebben gekocht en waarbij NS ook geen recht heeft op een deel van de opbrengst. De conclusie van Rover en BTTB dat door NEA van onjuiste (namelijk deels incomplete) cijfers is uitgegaan wordt door NEA dan ook onderschreven.

Ad2/ De studieresultaten als gepresenteerd op de Website van NRW betreffen de studie "Aktualisierung der Untersuchung eines alternativen Bedienungskonzeptes fuer die Schienenverbindung Moenchengladbach- Dalheim- Roermond, november 1997 , uitgevoerd door het ingenieursbureau IVV uit Aken in opdracht van de Stadt Moenchengladbach, de Stadt Wegberg, de Gemeente Roermond, de Provincie Limburg, de Kreis Heinsberg, de Industrie en Handelskammer Mittlerer Niederrhein, de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Noord- en Midden- Limburg te Venlo, het Verkehrsverbund Rhein-Ruhr en de Hermes groep. In deze studie worden 960 grensoverschrijdende reizigers geprognostiseerd. De op de website van NRW genoemde 1300 reizigers betreffen mede reizigers welke uitsluitend op Nederlands gebied reizen (tussen Roermond en het nabijgelegen industriegebied Heide). Die extra 340 potentiële reizigers moeten hier buiten beschouwing blijven omdat de gereactiveerde IJzeren Rijn in een boog om Roermond heen gaat waardoor de bedoelde lokale relatie niet bediend kan worden (of slechts met een zeer grote en dus onaantrekkelijke omweg).

Analyse

a/ Gebruikmaken van de gecorrigeerde gegevens als genoemd bij ad1 in de methodiek zoals toegepast door NEA/UvA zou tot een hogere prognose leiden. Voor de relatie Nederland- België worden in lichte mate hogere aantallen verwacht (er is geen sprake van een relatie tussen verzorgende centra). De voorspelling blijft steken rond de 200 reizigers per dag (was 150). Voor de relatie Roermond- Moenchengladbach wordt een grotere correctie ingeschat. In plaats van 220 reizigers per dag in 2005 worden er rond 400 verwacht. Voor 2020 kan dat dan leiden tot een aantal in de orde van grootte van 500-600 reizigers per dag.

b/ De studie van IVV, waarnaar Rover en BTTB verwijzen, heeft als een van de uitgangspunten een OV-aandeel van 20% op de relatie Roermond- Moenchengladbach. Deze aanname wordt verder niet onderbouwd, maar is sterk afwijkend van de modal-split op soortgelijke relaties, welke gekenmerkt worden door diffuse vervoerstromen en een

laag aandeel van de reismotieven waarin OV sterk is (zoals scholierenvervoer). Een percentage van 10% in de gegeven omstandigheden lijkt al heel hoog. Hiervoor gecorrigeerd komen de resultaten met rond 500 grensoverschrijdende reizigers in dezelfde orde van grootte als de bovenstaand aangepaste cijfers in de NEA/UvA studie.

Bijstelling prognoses op basis van nieuwe informatie

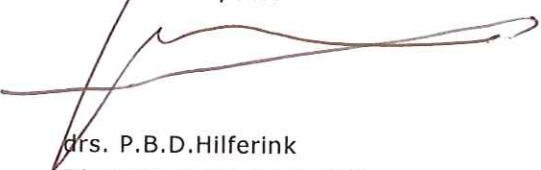
Op grond van bovenstaande bevindingen komt NEA tot de conclusie dat de in het NEA/UvA rapport gepresenteerde resultaten (namelijk 220 reizigers/dag tussen Roermond en Moenchengladbach en 150 reizigers/dag tussen Weert en Neerpelt) te laag zijn; dit geldt met name voor de verbinding Roermond- Moenchengladbach, waar een potentieel van 500 a 600 reizigers in 2020 aanwezig lijkt. Voor Weert- Neerpelt is deze verandering geringer, aangezien hier geen sprake is van de omstandigheid dat hier een relatie naar een plaats met een sterke verzorgende centrumfunctie ontstaat. Op deze relatie blijft volgens de inzichten van NEA het potentieel beneden de 250 reizigers per dag.

Conclusies over het personenvervoer:

De conclusie blijft dat geen rendabele exploitatie voor personenvervoer mogelijk is en dat geen significante vervoerspotentie aanwezig is.

Een rendabele exploitatie is er in Nederland slechts op het zgn kernnet; op alle regionale lijnen vindt subsidie plaats. Hierbij gaat het echter in het algemeen om vervoersstromen welke een veelvoud zijn van de 500 a 600 reizigers per dag welke op de grensovergang naar Duitsland worden voorspeld. Uiteraard blijft het mogelijk om ook lijnen te exploiteren met een zeer laag vervoersvolume als overheden bereid zijn tot relatief omvangrijke exploitatiesubsidies. Opgemerkt zij dat voor het traject Roermond- Dalheim additionele investeringen nodig zijn als personenvervoer wordt toegestaan.

Met vriendelijke groet,
Namens NEA/UvA



drs. P.B.D. Hilferink
Director of Research NEA