

INFRABEL  
Directie Netwerk  
I - N.11 s 82  
Barastraat 110  
1070 Brussel

Leuven, 9 april 2008

**Onderwerp: brief BTTB en Rover per brief dd 27 september 2007**

Geachte,

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 het TNO/TML rapport "TNO/TML, rapport "Vervoerprognose IJzeren Rijn", 7 mei 2007; bijlage G: Personenvervoer, wensen wij enkele bemerkingen over te maken.

We gaan hierbij verder in op de door ROVER/BTTB gemaakte opmerkingen inzake methode, bronnen en aannames en conclusies.

1) Methode

Rover en BTTB stellen dat de onderzoeksmethode zoals gebruikt door TML/TNO op basis van bestaande auto- en spoorwegen ongebruikelijk en wetenschappelijk ongefundeerd is.

De gebruikte methode is in feite een vereenvoudigde klassieke toepassing van een vierstappenmodel (productie/attractie, distributie, modal-split, toedeling), waarbij werd toegespitst op de modal-split. Een uitgebreidere studie kan nog detail toevoegen, maar zal geen impact hebben op de algemene conclusies. In overleg met opdrachtgever is voor de meer eenvoudige wetenschappelijke aanpak gekozen.

2) Bronnen en aannames

Door Rover wordt gerefereerd naar een studie op de website van NRW "Aktualisierung der Untersuchung eines alternativen Bedienungskonzeptes fuer die Schienenverbindung Mönchengladbach-Dalheim-Roermond", november 1997, uitgevoerd door het ingenieursbureau IVV uit Aken in opdracht van de Stadt Mönchengladbach, 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 medereizigers welke uitsluitend op Nederlands gebied reizen (tussen Roermond en een nabijgelegen industriegebied).

Vergeleken met gelijkaardige regio's in Europa is dit potentieel van 960 reizigers voor de relatie Mönchengladbach-Roermond erg hoog. De genoemde studie gaat uit van een niet-onderbouwde modal split van 20%, terwijl niet-stedelijk vervoer in de Benelux in het algemeen voor 5% uit treinvervoer bestaat – verbindingen tussen grote steden inbegrepen. Volgende tabel geeft een overzicht voor enkele landen.

Percentage reizigers-km per trein, afstanden tot 500km, 2005 (Bron: TREMOVE)

	België	Nederland	Duitsland	Frankrijk	Verenigd Koninkrijk	Denemarken
Niet-stedelijk verkeer tussen steden	3,29%	4,35%	4,31%	5,30%	3,97%	5,33%
Stedelijk verkeer (grote steden)	8,48%	10,17%	8,98%	2,54%	7,84%	4,40%

Ook de studie "Haalbaarheidsstudie spoorlijn A67" door Buck Consultants uit 2001 voor de provincies Noord-Brabant en Limburg komt tot dergelijke cijfers (pagina 116). Zij geven 10% treinverkeer aan als het absolute maximum voor de modal split van extern verkeer in dezelfde regio als het IJzeren Rijn tracé. Zij komen ook tot de conclusie dat personenvervoer op deze lijn weinig potentieel heeft.

Als vuistregel kan gesteld worden dat een lijn bedrijfseconomisch gezien toch minstens 1000 reizigers per dag, en liever méér, nodig heeft om de exploitatie te verantwoorden. Dat zijn 32 treinen (uursfrequentie) met elk 30 reizigers. Ter vergelijking: het gemiddelde aantal reizigers per trein bedroeg in 2006 in België 109 reizigers per trein, in Nederland 135 in 2007 (Bron: Jaarverslagen NMBS en NS). Natuurlijk is er ook gesubsidieerd regionaal verkeer, maar daar zie je ook weer dat er onder de 1000 reizigers amper of geen lijnen zijn. Bijvoorbeeld in het Friese net rekent men met 3900 reizigers per lijn voor een regionale verbinding (Bron: Schijf van Vijf voor een gezond OV, Een innovatief OV-netwerk voor de provincie Fryslân, 2004, pg. 62). In 2002 was het spoorvak met het minste aantal reizigers van heel Nederland 800 (Bron: Nota Mobiliteit, figuur 31).

De beslissing om al of niet een lijn voor personenvervoer te exploiteren hangt uiteraard ook af van de mate waarin de overheid bereid is om die exploitatie te subsidiëren. In elk geval blijft elke prognose i.v.m. personenvervoer op de IJzeren Rijn onder de 1000 reizigers.

### 3) Conclusies over het personenvervoer

De conclusie van TNO/TML in ons rapport terzake luidde: "*Voor het lange afstandspersonenverkeer heeft de IJzeren Rijn dus geen potentieel ten opzichte van de verbinding België- Nederland via Roosendaal. Ook voor verbindingen Nederland-Duitsland en België- Duitsland is de IJzeren Rijn een onrealistisch alternatief voor de reeds bestaande internationale verbindingen, respectievelijk via Venlo en Aken.*"

De analyse op basis van de nieuwe informatie leidt ons niet tot een andere conclusie. Ook de bijgestelde prognoses vormen geen basis voor een rendabele exploitatie.

Met vriendelijke groeten,



Griet De Ceuster.

**Transport & Mobility Leuven**  
Vital Decosterstraat 67A bus 0001

B-3000 Leuven  
Telefoon: +32 (16) 31 77 30  
Fax: +32 (16) 31 77 39  
E-mail: [griet.deceuster@tmleuven.be](mailto:griet.deceuster@tmleuven.be)