

MARKTKANSEN EN INFRASTRUCTURELE GEVOLGEN VAN EEN
DIRECTE TREIN TUSSEN GRONINGEN EN MAASTRICHT,
NAAR AANLEIDING VAN VOORSTELLEN IN HET SP-PLAN
'BETER VERVOER PER TREIN'

Inhoudsopgave

1. Aanleiding
2. Reismogelijkheden
3. Huidige markt
4. Mogelijke groei
5. Infrastructuurgevolgen
6. Conclusies

1. Aanleiding

Tijdens het AO van 2 april 2009 is toegezegd om in te gaan op de voorstellen van de SP-fractie voor een directe treinverbinding tussen Noord- en Zuid-Nederland. Daarover gaat deze notitie. Conform de toezegging in het genoemde AO is ook het traject Nijmegen-Zwolle (naast de Maaslijn) betrokken in de analyse.

De SP heeft in het plan "Beter vervoer per trein" een Noord-zuidverbinding via de Maaslijn opgenomen. Citaat: *"Sommige trajecten in Nederland zijn nu nog enkel spoor, terwijl er grote kansen liggen indien dit spoor verdubbeld wordt. Een voorbeeld is de Maaslijn tussen Nijmegen en Roermond. Dit is nu een trage verbinding met enkel wat stoptreinen. Door deze verbindingen (grotendeels) dubbelspoor te maken en te elektrificeren, kunnen hier ook intercity's rijden, waardoor dit een ideale spoorverbinding wordt tussen Noord- en Zuid Nederland."*

Deze notitie gaat in op:

- huidige reismogelijkheden
- huidige markt tussen Noord- en Zuid Nederland
- de mogelijke groei
- infrastructurele gevolgen en investeringen
- conclusies

In deze notitie wordt deze eventuele verbinding aangeduid als "NZ-intercity".

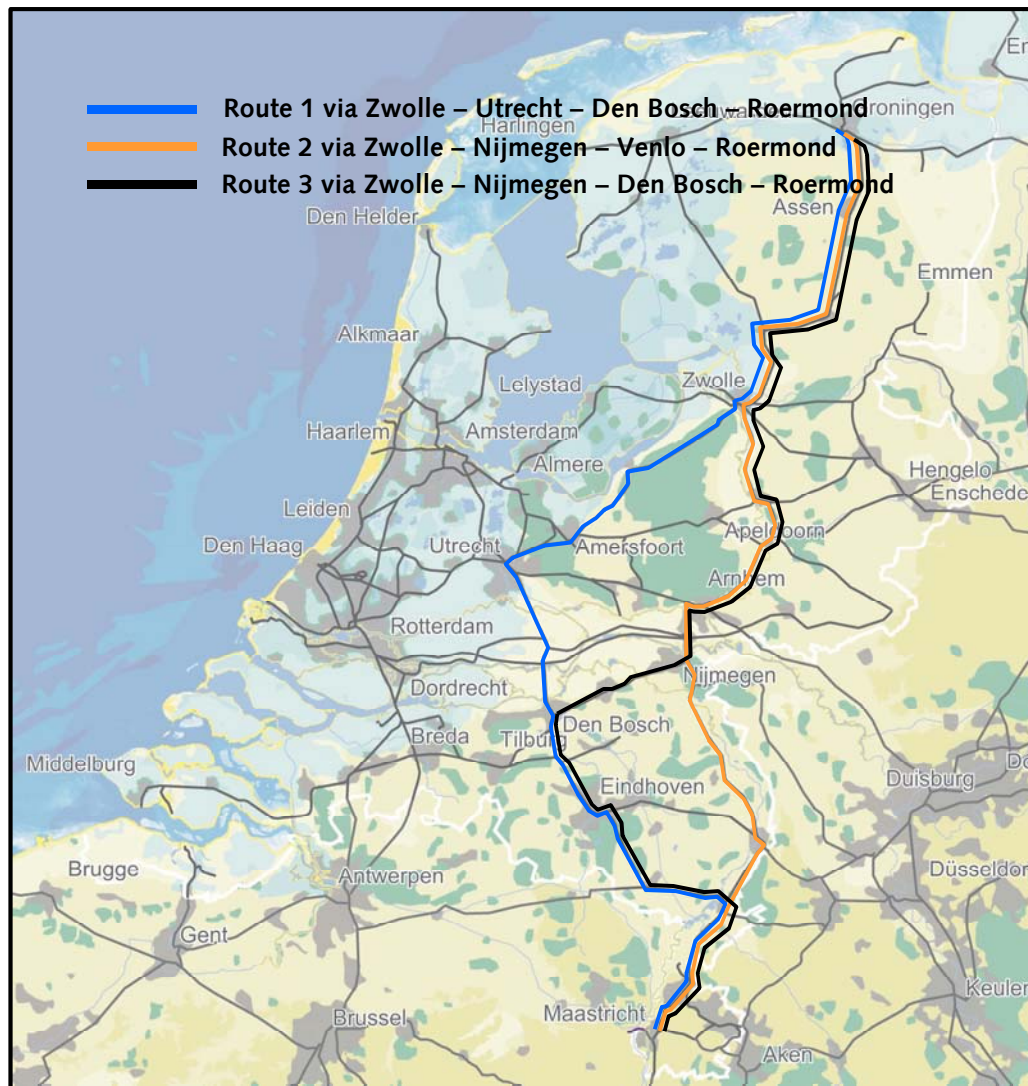
2. Huidige reismogelijkheden

Voor de huidige treinreis tussen Noord- en Zuid-Nederland zijn er drie reisroutes. Als voorbeeld een treinreis tussen Groningen en Maastricht met de geldende dienstregeling 2009.

De reisroutes zijn:

- route 1 : via Zwolle-Utrecht-Den Bosch-Roermond, met een reistijd van 4 uur en 20 minuten en 1 overstap
- route 2: via Zwolle-Nijmegen-Venlo-Roermond, met een reistijd van 4 uur en 50 minuten (via de Maaslijn) en 3 overstappen
- route 3: via Zwolle-Nijmegen-Den Bosch-Roermond, met een reistijd van 4 uur en 50 minuten en 2 overstappen

De snelste route is de eerstgenoemde, die tevens de minste overstappen kent.



3. Huidige markt

Om een gevoel te krijgen voor de potentiële markt is gekeken naar de huidige aantallen treinreizen tussen Zuid-Nederland, Noord- en Noordoost-Nederland die de nieuwe intercity zou gaan bedienen. Reizen die volledig binnen de Maaslijn blijven en reizen die niet over de Maaslijn gaan, zijn hierbij niet meegenomen, daar de eventuele rechtstreekse verbinding zich hier niet primair op richt.

Tussen de zuidelijke intercitystations (Maastricht, Heerlen, Sittard, Roermond en Venlo) en de noordoostelijke intercitystations (Nijmegen, Arnhem, Zutphen, Deventer, Zwolle, Assen en Groningen) worden volgens NS ongeveer ca. 800 reizen per gemiddelde werkdag (som van beide richtingen) gemaakt. Van deze reizen worden volgens NS ca. 200 reizen gemaakt tussen Noord-Nederland (Zwolle, Assen, Groningen) en de zuidelijke stations.

4. Mogelijke groei

De groei hangt af van de reistijdwinst die gerealiseerd wordt met de nieuwe rechtstreekse NZ-intercity van Zuid- naar Noord-Nederland.

Bij de berekening van de potentiële markt is uitgegaan van een halfuurdienst in beide richtingen, die passend bij het SP-plan de huidige reisroute 2 volgt via de Maaslijn (zie kaartje uit paragraaf 2). Bij lagere frequenties is de ervaren reistijdwinst kleiner en zal de groei lager uitvallen. De treindienst op de Maaslijn wordt nu geëxploiteerd door Veolia; Veolia heeft een concessie tot 2015.

De geschatte rijtijd van een eventuele nieuwe intercity van Maastricht naar Groningen bedraagt 3 uur en 45 minuten. Er is hierbij aangenomen dat infrastructurele knelpunten die ontstaan door deze NZ-intercity zijn opgelost (zie paragraaf 5) en dat treinen op knooppunten goed kunnen aansluiten op andere treinen in verband met aansluitingen. Anders is de genoemde rijtijd niet haalbaar en zullen andere treinen nadelige gevolgen ondervinden met vervoerverlies tot gevolg.

De gemiddelde reistijdwinst (inclusief het vervallen van de overstap die relatief zwaar meeweegt) op de vervoerrelaties tussen Groningen en Maastricht/Heerlen zal ongeveer 25% bedragen. NS schat in dat de huidige marktomvang van ca. 800 reizen per dag kan groeien met ca. 200 reizigers per dag tot in totaal ca. 1000 reizen per dag. Binnen deze groep zal het aantal reizigers tussen Noord- en Zuid-Nederland stijgen van ca. 200 reizen per dag naar ca. 230 reizen per dag.

Er is in het kader van deze analyse volstaan met een ruwe indicatie op basis van inzichten bij NS in de markt. De berekening van het aantal huidige reizigers en de te verwachten groei zijn geverifieerd door een extern bureau. Naast het vervoer tussen de genoemde intercity stations zullen ook andere reisrelaties tussen Noord-Oost Nederland en Zuid Nederland profiteren van de nieuwe intercity (bijvoorbeeld een stoptreinstation in het Noorden naar een intercity station in het Zuiden). Deze vervoerrelaties zijn echter veel beperkter dan de genoemde 800 reizen tussen de IC-stations.

Daarnaast zijn er reizigers die profiteren van de hogere frequenties op de bestaande lijnen, zoals reizigers op stations gelegen op de Maaslijn. Deze reizigers en de groei zijn niet meegenomen. Achtergrond is dat hiervoor andere opties denkbaar zijn en het SP-plan nadrukkelijk als doel heeft een lange afstandsverbinding tussen Noord- en Zuid Nederland te creëren.

5. Infrastructurele gevolgen

Het inleggen van een eventuele rechtstreekse trein zal een aantal gevolgen kunnen hebben voor de andere treinen en de infrastructuur. Aangenomen is (gezien de context van het SP-plan, dat pleit voor meer groei) dat de andere treinen en rechtstreekse vervoerrelaties niet worden verbroken bij de komst van een dergelijke treinverbinding. Anders zou een aantal belangrijke verbindingen met de Randstad moeten worden verbroken als gevolg van de komst van een NZ-intercity. Aangenomen is dan ook dat de rechtstreekse NZ-intercity's gaan rijden naast het andere treinverkeer tussen Zwolle-Groningen, Zwolle-Nijmegen, op de Maaslijn (waar nu Veolia het vervoer verzorgt) en Roermond-Maastricht. Het aantal Sprinters en stoptreinen is eveneens in de analyse gelijk gehouden, aangezien anders op met name de Maaslijn bijna alle tussenstations er op achteruit zouden gaan.

Op basis van informatie van ProRail en NS komen bij dit veronderstelde vervoerconcept (een rechtstreekse NZ-intercity via de Maaslijn, die elk half uur rijdt en handhaven van het overige treinverkeer op de routes) knelpunten tussen Groningen en Maastricht naar voren. Het betreft de volgende knelpunten die geen

onderdeel zijn van het huidige planstudie- en realisatieprogramma uit het MIRT voor spoor:

- Door het extra treinverkeer op het traject Meppel-Zwolle ontstaan daar extra knelpunten en moeten overwogen worden aangepakt. Tussen Zwolle en Meppel zijn 3- tot 4-sporigheden nodig gezien het goederenvervoer en de hoge treinintensiteit die met name tussen Herfte aansluiting en Zwolle dan ontstaat;
- De NZ-intercity zal om station Zwolle aan te doen moeten keren om vanuit de richting Groningen verder te gaan naar Deventer en omgekeerd. Hierdoor wordt het knooppunt Zwolle extra belast. Dit kan leiden tot een langere reisduur voor de Intercity's van het Noorden naar de Randstad (via Utrecht/Hanzelijn), omdat het aantal kruisende treinbewegingen daardoor toeneemt. Een infrastructuuroplossing is hier niet eenvoudig (boog), ofwel niet reëel gezien het belang om Zwolle als belangrijk knooppunt aan te doen;
- Maatregelen tussen Zwolle en Nijmegen, ter verkorting van de reisduur. De reistijden via deze lijn zijn ook in het AO van 2 april 2009 aan de orde geweest. Reistijdverkorting is mogelijk door de IC's niet meer te laten stoppen op de stations tussen Arnhem en Nijmegen, Dieren, Wijhe en Olst. Dit levert – uitgaande van het wegnemen van knelpunten – tot ca. 10 minuten rijtijdwinst. Om het wegvallen van de IC-stops te compenseren is er van uitgegaan dat er aanvullende Sprinters gaan rijden tussen Deventer en Zwolle en tussen Arnhem en Nijmegen. Als gevolg hiervan ontstaan de volgende knelpunten:
 - o 2-sporig maken van het traject Olst-Wijhe. Hiermee kunnen ook de reistijden op de lijn Zwolle-Nijmegen met enkele minuten worden bekort, omdat treinen niet meer op elkaar hoeven te wachten. Tussen Deventer en Zwolle is het aantal in- en uitstappers beperkt voor een aparte treindienst. De stations Wijhe en Olst krijgen in dit geval minder directe verbindingen over de knoop Deventer heen, zodat enig verlies aan reizigers te verwachten is;
 - o investeringen tussen Nijmegen en Arnhem en op het knooppunt Deventer om de extra knooppuntbelasting mogelijk te maken en de stations Elst, Arnhem Zuid en Nijmegen Lent 4x per uur te blijven bedienen (bestaande ambities van Stadsregio Arnhem – Nijmegen);
- Elektrificatie en meerdere grotere 2-sporigheden op de Maaslijn, daar de Maaslijn nu grotendeels enkelsporig is en de extra NZ-intercity's naast het overige treinverkeer gaan rijden die de kleinere stations op de Maaslijn bedienen;
- Aanpak van de effecten die de hogere frequenties op de diverse trajecten met zich meebrengen, zoals geluid en overwogen.

Op basis van informatie van ProRail zal het pakket aan infrastructurele maatregelen op ongeveer €1 tot €1,6 mld uit kunnen komen, excl. mogelijke uitstralingseffecten. Dergelijke investeringen hangen samen met het feit dat de NZ-intercities rijden naast het al bestaande treinverkeer, de grotendeels enkelsporige Maaslijn en extra infrastructuur op drukke knooppunten.

6. Conclusies

Het aantal huidige reizen dat profiteert van een NZ-intercity is in totaal nu ca. 800 per dag op de gehele verbinding. Daarvan hebben dagelijks ca. 200 reizen per dag betrekking op de vervoerrelatie tussen Noord- en Zuid-Nederland.

Een eventuele rechtstreekse NZ-intercity leidt door een kortere reistijd en het feit dat niet meer hoeft te worden overgestapt tot reistijdwinst. Een reistijd van 3 uur 45 minuten is in theorie denkbaar. Nu is de reistijd (via Utrecht) 4 uur en 20 minuten. De reistijdwinst (met name door het wegvallen van overstappen) en het kunnen realiseren van groei is alleen realistisch als er forse investeringen hebben plaatsgevonden om de infrastructuur uit te breiden.

Een eventuele rechtstreekse trein tussen Noord-, Noordoostelijk- en Zuid-Nederland kan leiden tot ca. 200 extra reizen per dag. Hiervan zijn ca. 30 extra reizen per dag toe te rekenen aan groei tussen Noord- en Zuid-Nederland. Een kostendekkende exploitatie is gezien een dergelijke beperkte marktomvang niet realistisch.