

G. Veldhuijzen
Contact
T 070 - 441 60 77
F 070 - 441 78 83
g.veldhuijzen@pzh.nl
Postadres Provinciehuis
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
T 070 - 441 66 11
www.zuid-holland.nl

Datum
10 oktober 2007
Ons kenmerk
PZH-2007-519581
Uw kenmerk

Bijlagen

Leden van de Provinciale Staten

Onderwerp

Vragen van de heer Brandt D66 m.b.t. exploitatie RGL

Geachte Statenleden,

In de SC MKE van 28 sept. jl. heb ik toegezegd u nadere informatie te verstrekken over de exploitatie van de RGL. Dit naar aanleiding van de vragen van de heer Brandt van D66 in dezelfde commissievergadering. Zijn vragen (zie de cursieve delen in de tekst) hadden betrekking op de volgende drie varianten.

- 1) *Variant met doorgaande RGL, bussen als feeder, conform studie AGV januari 2007*
- 2) *Variant met doorgaande RGL, bussen rechtstreeks uit buitenwijken naar centrum en CS, conform plan Connexxion 2007*
- 3) *Variant met onderbroken RGL, bussen rechtstreeks uit buitenwijken naar centrum en CS*

In de varianten met doorgaande RGL is de RGL een doorgaande lightrailverbinding van Gouda, door het centrum van Leiden, naar Katwijk/Noordwijk

Gebroken RGL houdt in een lightrail/lighttrainverbinding Gouda - Lammenschans - CS en een HOV-busverbinding Lammenschans - CS - Katwijk/Noordwijk

Eerst van mijn kant een korte toelichting op deze varianten.

Bezoekadres
Zuid-Hollandplein 1
2596 AW Den Haag

Tram 9 en bus 65
stoppen bij het
provinciehuis. Vanaf
station Den Haag CS is
het tien minuten lopen.
De parkeerruimte voor
auto's is beperkt.

Variant 1

De exploitatie van de RGL is destijds door AGV onderzocht op kosten en baten van de verbinding. De provincie leverde de vervoerwaarden aan die met het provinciale vervoersmodel zijn berekend en gebaseerd waren op het eindjaar 2010, met een doorkijk naar 2015 voor wat betreft de ruimtelijke ontwikkelingsplannen. AGV heeft deze uitkomsten verwerkt in een exploitatiemodel en gerekend aan de kosten, opbrengsten en reizigerskilometers. Voor de RGL is in deze studie gerekend met **enkelvoudige** treinstellen. In januari 2007 is van het AGV rapport een leesvriendelijke samenvatting uitgegeven.



Variant 2

De provincie heeft recentelijk het vervoersmodel gefinetuned en de data in het model geactualiseerd naar de meest recente beleidsmatige ontwikkelingen. Bijstelling en actualisatie was gedaan in het kader van de MER voor de RGL-West.

In het vervoersmodel is rekening gehouden met het voorgestelde busnet van Connexxion zoals aangegeven in de "Visie Connexxion op het busnet bij realisatie van de RijnGouweLijn". Verder werd in het model het eindjaar verlegd naar 2020. Voor de RGL is hier gerekend met **gekoppelde** treinstellen.

Variant 3

Deze variant is niet anders dan variant 2, zij het dat de RGL stopt bij het ROC en het busnet voor een groot deel in tact blijft. Het model gaat **niet** uit van een buscorridor (zoals Leiden stelt) op de Lammenschans maar van een overstap op een reguliere bus.

Vervoerwaarde.

Ten aanzien van de varianten hebben de vragen betrekking op:

* *aantal reizigers RGL (lightrail en HOV-bus)*

* *aantal reizigers overig bus*

* *totaal aantal reizigers*

Voor de drie varianten komen de uitkomsten op basis van reizigerskilometers er als volgt uit te zien:

	2010	2020	2020
<i>aantal reizigerskilometers</i>	<i>Variant 1</i>	<i>Variant 2</i>	<i>Variant 3</i>
RGL	149,9	161,4	73,2
bus	179,2	192,5	238,2
totaal	329,1	353,9	311,4

NB: alle waarden op jaarbasis (in miljoen rkm)

Voor de zuivere beeldvorming van de prognoses en de vergelijkingen zijn de berekeningen op basis van reizigerskilometers gedaan. Om die reden zijn geen reizigersaantallen gehanteerd. Verder zijn er geen exploitatieberekeningen gedaan op basis van een HOV-bus. Het busdeel betreft hier het reguliere busnetwerk.

Variant 3 geeft het effect van een RGL tot aan het ROC weer. De bus stijgt in vervoer als gevolg van een ingekorte RGL. Overigens ontbreekt in deze staat de overloop van reizigers naar de NS trein. Vanwege het onvolwaardige voorzieningenniveau van de RGL zullen reizigers naast de bus ook gebruik gaan maken van de NS-trein. Bij optelling daarvan zou het totale aantal reizigerskilometers hoger uitkomen.



Exploitatieopbrengsten

** op basis van benodigde voertuiginzet RGL op trajectdelen*

** voor overige busnet*

** met toelichting*

	2010	2020	2020
<i>op basis reizigerskm.</i>	<i>Variant 1</i>	<i>Variant 2</i>	<i>Variant 3</i>
RGL	€ 17,20	€ 18,52	€ 8,40
Bus	€ 20,60	€ 22,13	€ 27,38
Totaal	€ 37,80	€ 40,65	€ 35,77

NB: alle waarden op jaarbasis (in miljoen €)

De cijfers hebben betrekking op de exploitatie van het totale traject van de RGL. Het leveren van gegevens gesplitst in RGL Oost en RGL West is mogelijk maar vergt een extra rekenslag. Evenals de opmerking bij de bovenstaande tabel geldt ook hier dat er geen exploitatieberekeningen zijn gemaakt op basis van een HOV-bus. De buscomponent betreft het overige busdeel.

Het model produceert reizigerskilometers en dat maakt het mogelijk om de opbrengsten (vermenigvuldiging met een eenheidstarief) te berekenen. Deze variant produceert het minst aantal opbrengsten omdat in deze variant het geboden voorzieningenniveau achterblijft op die van de varianten 1 en 2. Bij variant 3 ontbreekt in het totaalbeeld wederom de overloop naar de NS trein.

Exploitatiekosten

** op basis van benodigde voertuiginzet RGL op trajectdelen*

** voor overige busnet*

** met toelichting*

	2010	2020	2020
	<i>Variant 1</i>	<i>Variant 2</i>	<i>Variant 3</i>
RGL	€ 23,40	€ 25,10	€ 8,60
Bus	€ 45,80	niet ber.	niet ber.
totaal	€ 69,20	niet ber.	niet ber.

NB: alle waarden op jaarbasis

De cijfers hebben betrekking op de exploitatie van het totale traject van de RGL. Het leveren van gegevens gesplitst in RGL Oost en RGL West is mogelijk maar vergt een extra rekenslag. In tegenstelling tot de opbrengsten zijn hier de kosten voor de bus niet berekend vanwege de geringe relevantie van het cijfer. Nodig was te weten wat het reizigerseffect zou zijn bij een RGL met een eindhalte ROC-Lammenschans.

Aannamen

** graag een overzichtelijke opsomming van het gehanteerde flankerend beleid*

Zoals in de toelichting over Variant 2 is aangegeven is het kader van de MER-studie RGL-West het vervoersmodel is geactualiseerd. De verfijning betrof ondermeer de groei van het aantal



inwoners, arbeidsplaatsen en huishoudens op gemeenteniveau. Daarnaast werd in het model een aantal beleidsmatige ontwikkelingen ten aanzien van de indices van de brandstofprijzen, brandstofverbruik, parkeertarieven, BTM tarief, gemiddeld treintarief, versnelling langzaam vervoer etcetera bijgesteld.

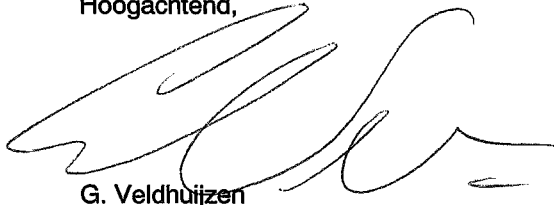
** reizigersverlies door overstap (bus-lightrail en lightrail-HOVbus)*

Met ons verkeersmodel is berekend dat bij een situatie met een RGL-eindhalte bij het ROC in Leiden, voor de RGL het verlies aan reizigerskilometers circa 33% bedraagt. Voor de RGL-Oost is het aantal reizigerskilometers op 108 mln. berekend. Bij een RGL tot aan de ROC komt het aantal reizigerskilometers uit op circa 73 mln. De RGL wordt minder aantrekkelijk omdat reizigers moeten overstappen op een bus voor een bestemming die 2 tot 3 haltes verder ligt. Het gevolg zal zijn dat reizigers zullen gaan kiezen voor de trein en de bus.

** overige relevante aannamen*

Geen.

Hoogachtend,



G. Veldhuijzen