

provincie **HOLLAND**
ZUID

SC MKE


Onderwerp

Vervoerwaardecijfers RGL

Geachte Commissie,

In de Provinciale Staten van 17 oktober 2007 is het Definitief Ontwerp RijnGouweLijn (RGL) vastgesteld. In die vergadering is door de heer Veldhuijzen toegezegd om PS, naast de kosten voor het beheer en onderhoud van de infrastructuur RGL, ook te rapporteren over het verloop de exploitatiecijfers van de RGL. Bijgaande notitie informeert u over de verschillende RGL-vervoerwaardestudies met de daarbij behorende exploitatiecijfers, en waar mogelijk, aangevuld met gegevens over het busvervoer.

Hoogachtend,


J.W.A. van Dijk

Lid Gedeputeerde Staten

J.W.A. van Dijk

Contact

T 070 - 441 60 77

F 070 - 441 78 83

jwa.van.dijk@pzh.nl

Postadres Provinciehuis

Postbus 90602

2509 LP Den Haag

T 070 - 441 66 11

www.zuid-holland.nl

Datum

19 november 2008

Ons kenmerk

PZH-2008-936028

Uw kenmerk

Bijlagen

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.

Onderwerp:

Vervoerwaardecijfers RGL

In de Provinciale Staten van 17 oktober 2007 is het Definitief Ontwerp RijnGouweLijn (RGL) vastgesteld. De gedeputeerde heeft in dit overleg toegezegd om PS naast de kosten van het beheer en onderhoud ook te rapporteren over de exploitatiecijfers van de RGL, de reizigersaantallen en het mogelijke effect van de RGL op het voorzieningenniveau van de bus. Onderstaand beschrijven we de verschillende RGL-vervoerwaardestudies met de daarbij behorende exploitatiecijfers, en waar mogelijk, aangevuld met gegevens over het busvervoer.

Vervoerwaardestudies RijnGouweLijn

Het is inherent aan een majeur project als de RGL dat vanaf het moment van verkenning tot aan de realisatie, het project een lange periode beslaat. De uitgangspunten en invoergegevens ten behoeve van modelstudies wijzigen in de loop der jaren, evenals de tijdshorizon waarmee men in de modelstudie rekent. Dergelijke processen hebben uiteraard effect op de uitkomsten van vervoerwaardestudies.

Voor studies naar de vervoeromvang heeft de provincie in alle gevallen gebruik gemaakt van het Regionaal Model Zuid-Holland (RMZH), dat in eigen beheer is van de Provincie. Dit is een multimodaal Verkeer- en Vervoermodel. Het model beschrijft het verkeer- en vervoersysteem (zowel auto, OV als langzaam vervoer) voor een gemiddeld avondspitsuur op een gemiddelde werkdag. Met het model worden de effecten van maatregelen op zowel de distributie (van waar naar waar men reist), de vervoerwijzekeuze (of men met de auto, OV of fiets reist) en de routekeuze (via welke route men reist) beschreven. Op grond van de uitkomsten van dit model zijn vervolgens ook alle exploitatiekostenberekeningen uitgevoerd.

Achtereenvolgens zijn de volgende studies uitgevoerd:

- Planstudie 2002
- Nota voorkeursalternatief 2003
- Rapport saldo-effecten RGL (2005)
- Achtergrondrapport Vervoerwaarde en Exploitatie RGL-West (15 oktober 2008) i.h.k. van de MER RGL-West

Planstudie 2002

In de **planstudie** van 2002 is in het kader van het project met het genoemde model een studie gedaan naar de vervoeromvang van de RGL en het financieel resultaat daarvan. Die studie leidde tot de constatering dat de RGL een kostendekkingsgraad van 71% (inclusief beheer en onderhoud van de infrastructuur) en 91% (exclusief beheer en onderhoud) kan behalen. Gegevens over de busomvang zijn niet goed uit deze studie te destilleren omdat men destijds van een busnetreferentie uitging waarin ook het busvervoer van de twee Stadsgewesten waren inbegrepen. Dit verhoudt zich niet met de contouren van de huidige concessie Duin- & Bollenstreek/Leiden en Rijnstreek/Midden-Holland. Omwille van de vergelijkbaarheid met de andere varianten is dit aspect hier achterwege gelaten.

De Nota Voorkeursalternatief RGL

De **Nota Voorkeursalternatief** uit augustus 2003 vermeldt op grond van dezelfde vervoerwaardestudie als voor de planstudie dat de RGL in 2010 circa 78.000 reizigers per dag zou kunnen verwachten. Op basis van een gemiddelde reisafstand van 10 km per dag komt het erop neer dat de RGL dagelijks circa 800.000 reizigerskilometers (rkm) genereert. De studie baseerde zich op:

- o stevig flankerend beleid, nog gebaseerd op de uitgangspunten van SVV-II uit de negentiger jaren;
- o geen uitbreiding naar 4 keer per uur (thans 2 keer per uur) van de treindiensten tussen Alphen aan den Rijn en Leiden, het samenlooptraject met de RGL;
- o intensieve tramdienst waarbij in Leiden 12 keer per uur per richting werd gereden (in plaats van thans 8 keer);
- o de geplande ruimtelijke ontwikkeling rondom de haltes. Realisatie van de grote woningbouwlocatie Valkenburg met toen nog meer dan 12.000 woningen speelt een cruciale rol in deze.

Samenvatting uitkomsten:

Fase	Exploitatiekosten Excl. / Incl. infra	Opbrengsten	Kostendekking Excl. / Incl. infra	Reizigers RGL
1: Gouda - A44 Transferium RGL	€15,5/€19 mln	€14 mln	93% / 74%	51.600
2: Gouda - Katwijk/Noordwijk RGL	€22/€28 mln	€20 mln	91% / 71%	78.000
Toelichting: De kosten zijn berekend op basis van gekoppelde tramstellen.				

Nota bene: de opgave over het busnet is ook hier om dezelfde reden als bij de Planstudie achterwege gelaten.

Saldo-effecten RijnGouweLijn

In mei 2005 is een gevoeligheidsanalyse gedaan naar de exploitatiekosten en -opbrengsten van de RGL met het doel de kosten en baten van het project te actualiseren. Aanleiding daartoe was het gegeven dat nieuwe inzichten in de ontwikkeling van de mobiliteit en de ruimtelijke ontwikkeling, sterk gewijzigd waren t.o.v. eerdere aannames. Dit heeft geleid tot aanpassing van de invoergegevens in het model. Het eindjaar in het model was 2010 met een doorkijk naar 2015. Daarnaast is het busnet in de studie aanzienlijk aangepast. Zo zijn alle in de vorige studie nog aantakende bussen in het stedelijk gebied doorgetrokken zodat doorgaande verbindingen blijven bestaan en er geen gedwongen gebruik van de RijnGouweLijn is. Ook is het gebied van waaruit de tram reizigers trekt aanzienlijk verkleind door andere aannames te doen voor het gebruik van de fiets als voortransportmiddel voor de tram. Alle effecten leidden ertoe dat het gebruik van de tram ten opzichte van de vorige studie afnam.

De gevoeligheidsanalysestudie richtte zich op het hele concessiegebied Duin- en Bollenstreek/Leiden en Rijnstreek/Midden-Holland en daarom is ook de bus in het totale effect meegenomen. De lagere reizigersaantallen maakten het mogelijk dat er in de studie kon worden uitgegaan van een RGL op basis van enkelvoudige tramstellen, hetgeen zich vertaalde in substantieel lagere exploitatiekosten. Dit verklaart de hogere kostendeckingsgraad bij een lagere raming van het reizigersaantal dan berekend in de Planstudie.

De resultaten van deze studie zagen er als volgt uit:

Fase	Exploitatiekosten Excl. / Incl. infra	Opbrengsten	Kostendeckking Excl. / Incl. infra	Reizigers RGL
1: Gouda - A44 Transferium				
RGL	€10,5 / €15,6 mln	€12,7 mln	121% / 82%	37.000
Bus	€49,9 mln	€24,0 mln	48%	
2: Gouda - Katwijk/Noordwijk				
RGL	€15,6 / €23,4 mln.	€17,2 mln.	110% / 71%	50.000
Bus	45,8 mln	€20,6 mln	45%	
Toelichting: De kosten zijn berekend op basis van losse tramstellen				

In januari 2007 is van het AGV rapport een leesvriendelijke samenvatting uitgegeven. De gemeente Leiden had hier ten tijde van het referendum om verzocht. Het document maakte onderdeel uit van een pakket aan informatie dat tot doel had het negatieve beeld bij de burger over de RGL bij te stellen.

MER voor de RGL-West

Voor de **MER-studie voor de RGL-West** was het nodig de vervoerwaarde van de RGL en de bus in het westelijke deel van het vervoergebied te actualiseren. De vervoerwaarde-inzichten waren nodig om tot een keuze te komen in aantal routevarianten van de RGL-West. Om die reden heeft de provincie recentelijk het vervoersmodel gefinetuned en de data in het model geactualiseerd naar de meest recente beleidsmatige ontwikkelingen. En dat heeft geleid tot meer nauwkeurige en meer realistische uitkomsten van de berekening. De nieuwe (input)data betrof:

- de groei van het aantal huishoudens en arbeidsplaatsen,
- de verwachte indices ten aanzien van de brandstofprijs, brandstofverbruik, BTM, gemiddeld treintarief, parkeertarieven, versnelling langzaam vervoer etc.,
- aanpassing van het busnet conform het voorgestelde busnet van Connexion zoals aangegeven in de "Visie Connexion op het busnet bij realisatie van de RijnGouweLijn",
- een nieuw prognosejaar, dat nu op 2020 is gezet,
- Nieuwe berekeningen van de rijtijd op de trajecten van de RGL op basis van een dynamische simulatie op basis van het Definitief Ontwerp infrastructuur RGL,
- een aanpassing van de ophogingsfactoren ten behoeve van jaartotaal berekeningen
- aanpassing van de opgave van de nieuwe woningen in Valkenburg naar 5800 (5000 Valkenburg + 800 Duyfrak)

De rapportage "Achtergrondrapport vervoerwaarde en exploitatie RGL-West" (d.d. rapport 15 oktober 2008), dat nodig was voor de berekening van de vervoerwaarde van de extra tracévarianten, moet nog worden vastgesteld.

Tot en met de Saldo-effectenrapportage is voor het regionale spoor door Movares gerekend met €250.000,-- per kilometer dubbelspoor. DBI hanteert nu een kengetal van €390.000,-- per kilometer dubbelspoor. De onderbouwing hiervoor wordt gegeven in de DBI-notitie Budgetbehoefte Beheer en Onderhoud RGL.

Uit dit rapport zijn de volgende waarden af te leiden:

Fase	Exploitatiekosten Excl. / Incl. infra	Opbrengsten	Kostendekking Excl. / Incl. infra	Reizigers RGL
1: Gouda - A44				
Transferium				
RGL	€11,7 / €17,6 mln	€9,2 mln	78% / 52%	30.000
Bus	€48,7 mln	€27,3 mln	56%	
2: Gouda - Katwijk/Noordwijk				
RGL	€16,4 / €27,8 mln.	€14,8 mln.	90% / 53%	49.000
Bus	€40,6 mln	€22,7 mln	56%	
<i>Toelichting:</i> De kosten zijn berekend met enkelvoudige tramstellen.				

Het effect van de RGL op het busvervoer

Eerder in deze notitie is gemeld dat PS zich willen laten informeren over de mogelijke gevolgen van de RGL voor het voorzieningsniveau van het busvervoer. Daarover is het volgende te melden.

In het vervoergebied Zuid-Holland-Noord, waar de RGL onderdeel van uitmaakt, neemt het busvervoer na realisering van de RGL circa 80% van het vervoer voor haar rekening en de RGL 20%. Daarbij is het zo dat de RGL geen centrale ligging heeft in het vervoergebied. De samenhang tussen de bus en de light rail is in vervoerkundig zin relatief beperkt. Met andere woorden, het laten feederen van de bus op de RGL zal, zeker in het gebied ten oosten van Leiden, in de praktijk beperkt zijn. De samenhang zal relatief het hoogst zijn op de corridor (Noordwijk-)Katwijk-Leiden.

Met het oog op de intrede van de RGL in het vervoergebied is op verzoek van de provincie door de zittende concessiehouder een onderzoek gedaan naar de effecten daarvan op het busnetwerk. De uitkomst is dat een aantal buslijnen zal verdwijnen of wijzigen, waaronder:

- lijnen 184, 186 en 187. Dit zijn de verbindingen van Gouda via Waddinxveen – Boskoop – Hazerswoude Dorp – Hazerswoude – Rijndijk naar Leiden;
- lijn 185 Alphen aan den Rijn – Leiden;
- lijn 28 (Leiden CS – Heineken);
- lijn 145 en ook lijntaxi 527
- lijnen 32, 35 en 232 op Katwijk - Leiden;
- lijnen 40, 42 en 240 op Noordwijk - Leiden
- interliner 95 Noordwijk – Den Haag CS is ingekort en rijdt alleen tussen Transferium 't Schouw/A44 en Den Haag CS;
- lijn 90 is geknipt in een verbinding Den Haag – Katwijk (lijn 90) en lijn 92 (Noordwijk – Haarlem)

Naast de bovenstaande veranderingen in de lijnvoering stelt het onderzoek dat de komst van de RGL aanleiding geeft tot een verdere optimalisatie van het busnetwerk.

De BDU-bijdrage voor de concessie Duin- & Bollenstreek/Leiden en Rijnstreek/Midden-Holland bedraagt €25,9 mln (prijspeil 2007). Op grond van de hierboven voorgestelde mutaties zijn de besparingen op het busvervoer ten voordele van de RGL (oost en west) berekend in de orde van grootte van 15 - 20%, ofwel maximaal €5 mln. Met de resterende middelen kan de provincie voor de toekomstige busconcessie Zuid-Holland-Noord neerzetten dat voldoet aan de minimumeisen in het concessiegebied en goed aansluit op de RGL. De MER-studie RGL-West (2008) toont aan dat de geraamde bijdrage voor het busvoorzieningsniveau nog immer binnen de marges van de huidige BDU-bijdrage valt.

Nota bene: bij de gunning van de nieuwe busconcessie (vanaf 2011) worden bepalingen opgenomen over het afstemmen van het busvervoer op de RGL-exploitatie, ook met het doel om parallel rijden te voorkomen. Het is vooral aan de nieuwe concessiehouder om het voorzieningsniveau binnen de financiële randvoorwaarden optimaal in te richten. De provincie verwacht dit laatste met de aanbesteding van het busvervoer te bereiken.

Conclusie

De vervoerwaarden in de Planstudie en de nota Voorkeursalternatief, beide met 78.000 reizigers per dag, vallen in het licht van de recente berekeningen redelijk hoog uit. Ten grondslag aan de uitkomst liggen de data in het provinciaal rekenmodel RMZH, die destijds nog stoelden op oude veronderstellingen t.a.v. sociaal-, economisch, verkeerskundige en ruimtelijke ontwikkelingen. De Mobiliteitsverwachtingen werden hierdoor (achteraf gezien) te hoog geprognoseerd. Verder is het relevant te weten dat het prognosejaar in het rekenmodel op 2010 gefixeerd stond en de exploitatie in de veronderstelde dienstregeling uitging van gekoppelde RGL-tramstellen. De gevoeligheidsanalyse in de studie naar de Saldo-effecten RGL is opgezet vanuit bijgestelde inzichten met betrekking tot de ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de flinke verlaging van het aantal woningen in Valkenburg, en de ontwikkelingen op het terrein van de mobiliteit. Dit leidde tot berekeningen van vervoerwaarden op basis van enkelvoudige tramstellen voor de exploitatie. Het aantal reizigers per dag werd hierbij door het vervoermodel op 50.000 reizigers per dag geprognoseerd.

Voor het berekenen van de vervoerwaarden voor de MER-studie RGL-West heeft de provincie het provinciaal rekenmodel voorzien van de meest recente data over sociaal-, economisch, verkeerskundige en ruimtelijke ontwikkelingen, zijn in het model de "cellen" verfijnd voor de berekeningen en is het prognosejaar op 2020 gezet. De vervoerwaarde is nu op 49.000 reizigers per dag berekend en voorsnog is een exploitatie met enkelvoudige tramstellen voorsnog toereikend. De verwachting is dat dit aantal tenminste stabiel zal blijven. Groeipotentie ligt in het verschiet via het toevoegen van een of meerdere haltes, zoals naar verwachting de halte Westergouwe. Dit ook gezien de ervaringen met de positieve ontwikkeling van het aantal reizigers bij vergelijkbare projecten zoals RandstadRail en in Valenciennes. Bij RandstadRail wordt in 2008 reeds het aantal reizigers dat was geprognoseerd voor 2009 behaald, ondanks de late start en de negatieve beeldvorming.



Bijlage

Datum
18 november 2008
Ons kenmerk
PZH-2008-1032853

Studie	Vervoerwaar de RGL oost en west in reizigers	Reizigers opbrengst min €	Exploitatiekosten			Kostendeckingsgraad			Opmerking tav RGL
			excl. B&O	Incl B&O RGL Movares	Incl B&O RGL DBI	Excl. B&O	Incl. B&O RGL Movares	Incl B&O RGL DBI	
Planstudie (2002) RGL (O+W)	78.000	20	22	28	nvt	91%	71%	nvt	Berekening obv gekoppelde tramstellen
Nota voorkeursalternatief (2003) RGL (O+W)	78.000	20	22	28	nvt	91%	71%	nvt	Zelfde basis als planstudie
Rapport saldo – effecten (2005) RGL (O+W)	50.000	17,2	15,6	23,4	nvt	110%	74%	nvt	Enkelvoudige tramstellen
Bus		20,6	45,8			45%			
MER RGL-West (2008) *									
RGL (O+W)	49.000	14,8	16,4	nvt	27,8	90%	nvt	53%	Enkelvoudige tramstellen
Bus		22,7	40,6			56%			

* Rapportage wordt nog vastgesteld

B&O RGL = beheer en onderhoud infrastructuur RGL

De bovenstaande infrastructuurkosten hebben betrekking op de kosten voor beheer en onderhoud van het spoor. Het spoortraject is onder te verdelen in:

- een hoofdspoordeel Gouda- Alphen a/d Rijn - Leiden Lammenschans, waarvan ProRail de beheerder is, en
- een regionaal spoordeel Leiden Lammenschans - Leiden centrum - Katwijk/Noordwijk, waarvan de provincie beheerder wordt.

Voor het hoofdspoordeel is gerekend met de gebruiksheffing die ProRail rekent voor het gebruik van het spoor. Voor het regionale deel is gerekend met de integrale beheer en onderhoudskosten op basis van kengetallen en ervaringscijfers uit vergelijkbare projecten. Tot en met het saldo-effecten rapport is voor het regionale spoor door Movares gerekend met €250.000,-- per kilometer dubbelspoor.

DBI hanteert nu een kengetal van €390.000,-- per kilometer dubbelspoor. De onderbouwing hiervoor wordt gegeven in de DBI-notitie Budgetbehoefte Beheer en Onderhoud RGL

