

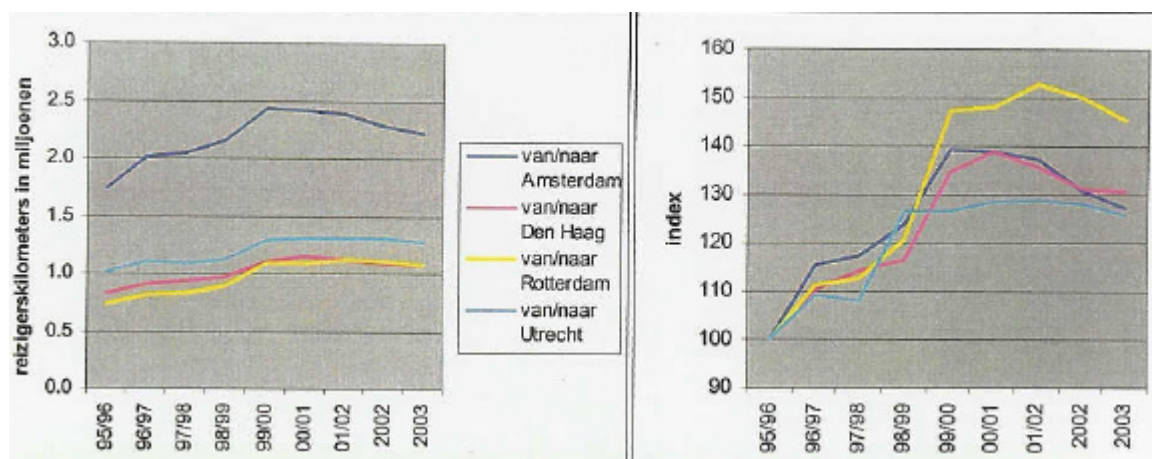
BIJLAGE VERVOERONTWIKKELING SPOORVERVOER 1995 – 2003¹

Definities

- Werkdagen: maandag, dinsdag, woensdag, donderdag, vrijdag
- Weekenddagen: zaterdag, zondag
- Gemiddelde werkdag: alle maandagen tot en met vrijdagen, inclusief vakantieperiodes en doordeweekse feestdagen
- Spits: 07.00 uur – 08.59 uur en 16.00 uur – 18.59 uur
- Dal: 00.00 uur – 06.59 uur, 09.00 uur – 15.59 uur en 19.00 uur – 23.59 uur

Gedifferentieerd reizigersvervoer vanaf 1995

Het treinvervoer naar de vier grote steden is harder gegroeid dan het treinverkeer landelijk gezien (zie Figuur 1). Van/naar stadsgewest Amsterdam worden de meeste reizigerskilometers gemaakt, twee keer zoveel als naar de overige stadsgewesten. Vanaf 1999/2000 neemt het reizigersvervoer van/naar Amsterdam wel iets af. Relatief gezien groeit het aantal reizigerskilometers van/naar het stadsgewest Rotterdam het meest. Tot 2001/2002 kent Rotterdam een vrij forse groei, al neemt die daarna wel af².

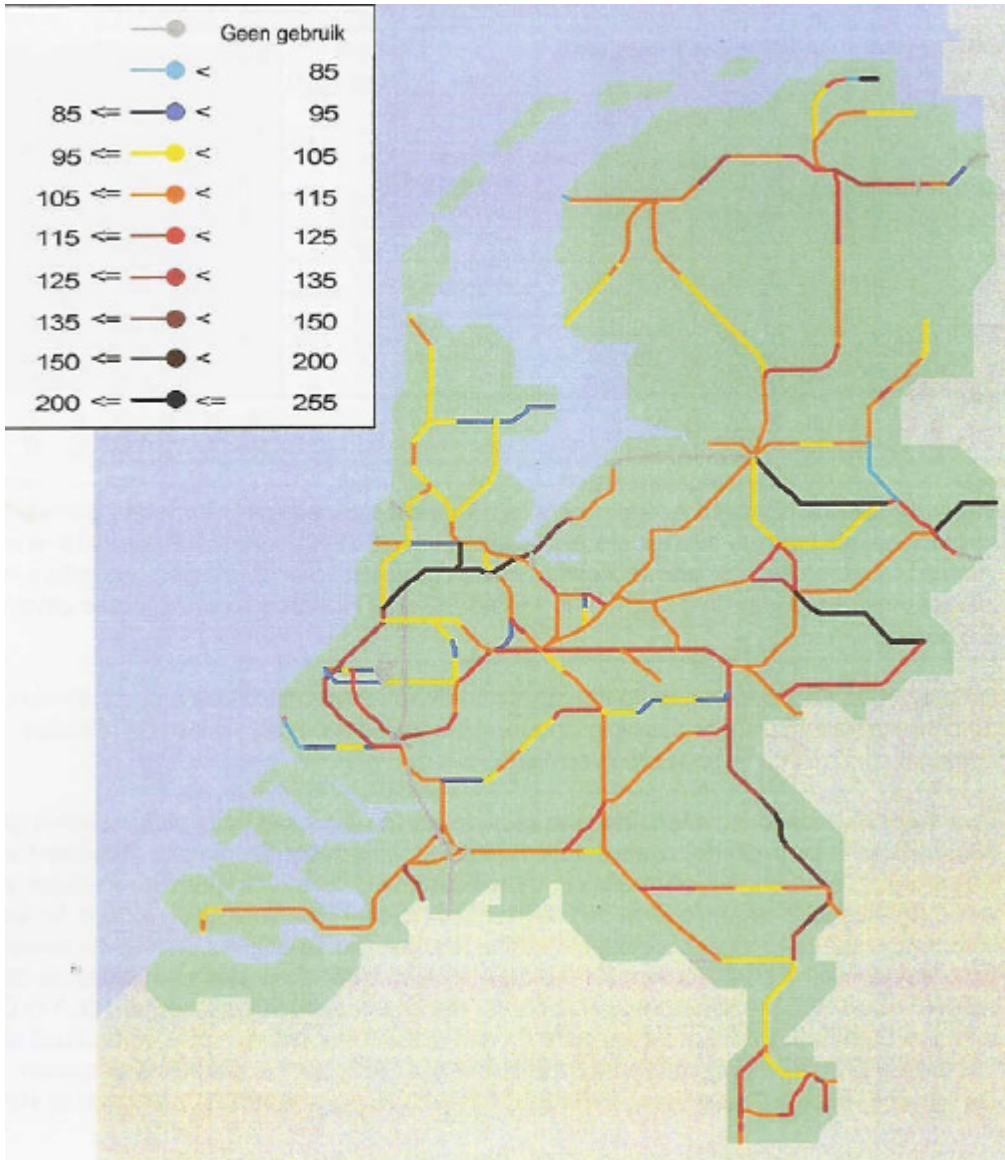


Figuur 1. Ontwikkeling reizigerskilometers tussen 1995/1996 en 2003 ochtendspits naar de vier grote steden.

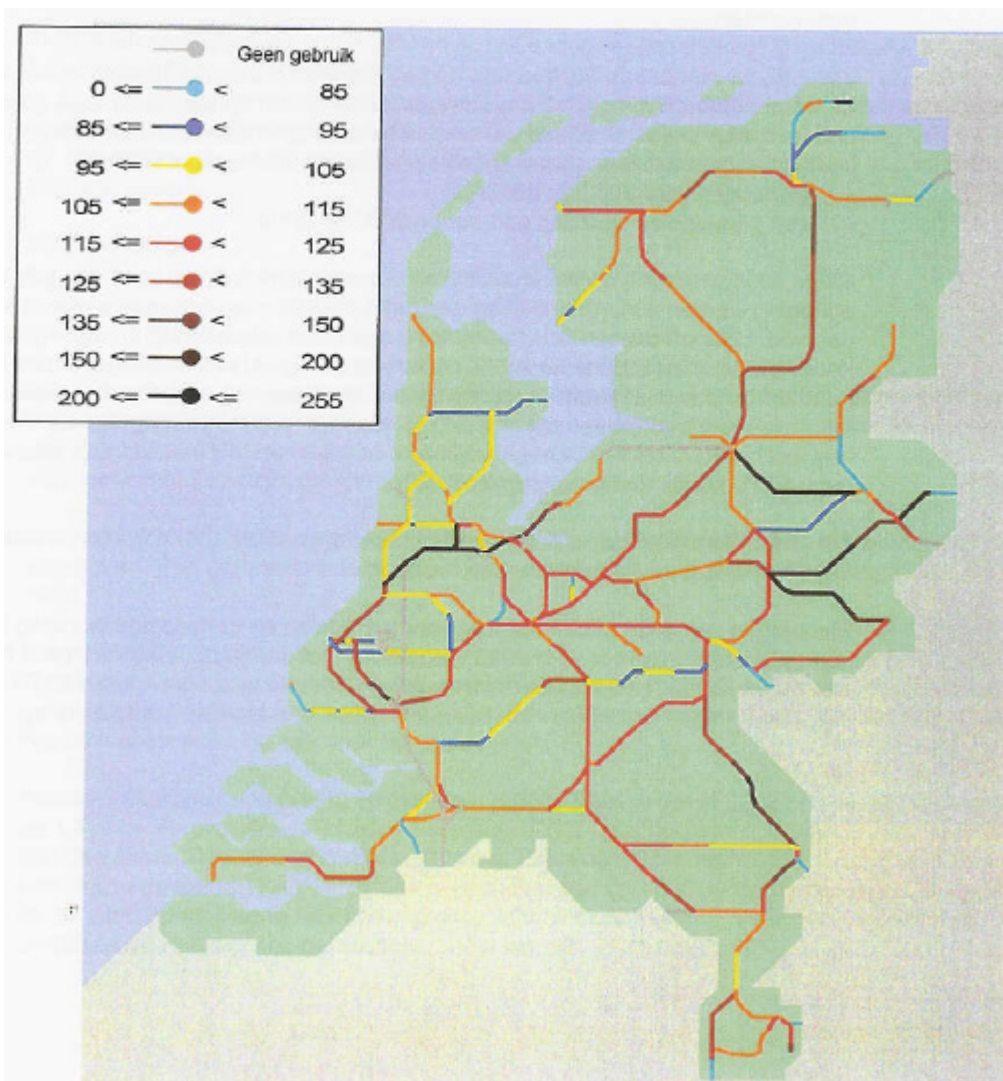
¹ De informatie is ontleend aan de "Monitoring Spoorvervoer Dienstregeling 2003", 15 december 2002 t/m 13 december 2003, uitgave van ProRail van 21 februari 2005, waarin ook een terugblik is opgenomen op de omvang van het reizigersvervoer vanaf 1995. De reizigersomvang gepresenteerd in deze bijlage omvat al het reizigersvervoer binnen Nederland, dus niet alleen van NS, maar ook van Noordned, Syntus en internationaal vervoer. Een uitzondering hierop is het internationale vervoer dat gebruik maakt van de Thalys.

² De toename in het aantal reizigerskilometer tussen 1998/1999 en 1999/2000 wordt veroorzaakt door een veranderde dienstregelingopzet. Als gevolg van de ingebruikname van een aantal infrastructuurprojecten zijn er meer treinen gaan rijden.

De kaarten in de twee volgende figuren tonen de relatieve ontwikkeling op baanvakniveau van de omvang van het reizigersvervoer op een gemiddelde werkdag en een gemiddelde ochtendspits in 2003 ten opzichte van 1995.



Figuur 2. Relatieve ontwikkeling omvang reizigersvervoer op baanvakniveau op een gemiddelde werkdag 2003 ten opzichte van 1995.



Figuur 3. Relatieve ontwikkeling omvang reizigersvervoer op baanvakniveau op een gemiddelde ochtendspits 2003 ten opzichte van 1995.

Over heel Nederland is vanaf 1995 een groei te zien in het aantal reizigers, behalve op enkele baanvakken in de periferie, zoals in Noord-Holland, noordoost Groningen, Overijssel en de Betuwelijn (Dordrecht - Elst). Maar op al deze baanvakken zijn de absolute aantallen reizigers klein. Het aantal reizigers op de Zuidas (Weesp – Duivendrecht – Schiphol – Leiden) is bijna verdubbeld sinds 1995. Ook op de corridor Leiden – Den Haag – Rotterdam is het aantal reizigers flink toegenomen. In Overijssel en de Achterhoek is het aantal reizigers als gevolg van een verbeterde dienstregeling op een aantal baanvakken bijna verdubbeld sinds 1995. Maar het gaat hier

wel om kleine aantallen. De afname rondom Zoetermeer, ook op de as Den Haag – Gouda, is te verklaren door wijzigingen in het toedelingsmodel³.

Ten behoeve van een verduidelijk van de twee genoemde figuren zijn ook opgenomen:

- Tien meest gegroeide baanvakken (absoluut en relatief) op een gemiddelde werkdag, zie Tabel 1 en Tabel 2.
- Vijf meest gedaalde baanvakken (absoluut en relatief) op een gemiddelde werkdag, zie Tabel 3 en Tabel 4.

Van	Naar	Aantal reizigers (2 richtingen samen)		Absolute groei	Index
		1996/1997	2003		
Duivendrecht	Schiphol	58.750	79.000	20.250	134
Laan van NOI	Leiden Centraal	67.450	82.900	15.450	123
Leiden Centraal	Warmond	59.250	72.250	13.000	122
Den Haag HS	Schiedam Centr.	63.350	74.150	10.800	117
Duivendrecht	Weesp	19.650	30.350	10.700	154
Schiphol	Warmond	44.200	54.850	10.650	124
Riekerpolder	Sloterdijk	35.200	45.300	10.100	129
Den Haag HS	Laan van NOI	43.650	53.250	9.600	122
Lelystad	Weesp	25.100	33.250	8.150	132
A'dam Centraal	Sloterdijk	110.300	117.700	7.400	107

Tabel 1. Tien meest gegroeide baanvakken (absoluut) op een gemiddelde werkdag.

Van	Naar	Aantal reizigers (2 richtingen samen)		Absolute groei	Index
		1996/1997	2003		
Winterswijk	Zutphen	2.150	3.550	1.400	165
Wierden	Zwolle	3.750	6.150	2.400	164
Duivendrecht	Weesp	19.650	30.350	10.700	154
Hengelo	Oldenzaal Gr.	2.550	3.550	1.000	139
Duivendrecht	Schiphol	58.750	79.000	20.250	134
Lelystad	Weesp	25.100	33.250	8.150	132
Riekerpolder	Sloterdijk	35.200	45.300	10.100	129
Schiphol	Warmond	44.200	54.850	10.650	124
Laan van NOI	Leiden Centraal	67.450	82.900	15.450	123
Enschede	Hengelo	12.350	15.150	2.800	123

Tabel 2. Tien meest gegroeide baanvakken (relatief) op een gemiddelde werkdag.

³ In het toedelingsmodel werd in het verleden geen rekening gehouden met de aanwezige loopverbinding tussen de stations Zoetermeer en Driemanspolder (over de A12). Reizigers naar de stations op de Zoetermeer Stadslijn reisden modelmatig via Den Haag Centraal. In de praktijk zullen veel reizigers gebruik maken van de aanwezige loopverbinding. In het toedelingsmodel is deze wijziging later alsnog doorgevoerd hetgeen resulteert in een andere opbouw van de reizigersstromen (als gevolg van een logische route keuze).

Van	Naar	Aantal reizigers (2 richtingen samen)		Absolute groei	Index
		1996/1997	2003		
Laan van NOI	Stadsl. Zoeterm.	18.750	16.750	-2.000	89
Arnhem	Arnhem Velperp.	32.750	30.450	-2.300	93
Den Haag CS	Gouda	34.350	30.350	-4.000	88
Hoek v. Holland	Schiedam Centr.	20.250	15.900	-4.350	79
Muiderpoort	Duivendrecht	57.650	52.050	-5.600	90

Tabel 3. Vijf meest gedaalde baanvakken (absoluut) op een gemiddelde werkdag.

Van	Naar	Aantal reizigers (2 richtingen samen)		Absolute groei	Index
		1996/1997	2003		
Enkhuizen	Hoorn	11.650	10.050	-1.600	86
Eijsden	Maastricht	4.550	3.850	-700	85
Dordrecht	Leerdam	5.500	4.600	-900	84
Almelo	Mariënberg	1.050	850	-200	81
Hoek v. Holland	Schiedam Centr.	20.250	15.900	-4.350	79

Tabel 4. Vijf meest gedaalde baanvakken (relatief) op een gemiddelde werkdag.

Verantwoording en werkwijze in de "Monitoring Spoorvervoer"

De omvang van het reizigersvervoer wordt vastgesteld door middel van de verkoopcijfers van relatiegebonden kaarten en onderzoek in de trein (Meten in de Trein: MidT; uitgevoerd door NS). De relatiegebonden kaarten, zoals enkele reizen, retours en trajectkaarten geven nauwkeurige informatie over begin- en eindpunt van de treinreis. Van vervoer dat op abonnementen, zoals OV- en studentenkaarten, en op strippenkaarten wordt afgelegd zijn begin- en eindpunt van de treinreis niet bekend. Het onderzoek "Meten in de Trein" stelt de verhouding tussen relatiegebonden kaartverkoop en het vervoer op niet-relatiegebonden kaartsoorten vast. Verder wordt er voor de ophoging gebruik gemaakt van het continu onderzoek onder treinreizigers (Klanttevredenheidsonderzoek, en WROOV⁴-onderzoeken).

⁴ Onderzoek Openbaar Vervoer door de Werkgroep ReizigersOmvang en Omvang Verkopen (WROOV): dit onderzoek is nodig om de verdeelsleutels te bepalen om de verkoop van landelijke vervoerbewijzen (strippenkaarten en sterabonnementen) te kunnen koppelen aan het gebruik ervan, zodat de opbrengsten kunnen worden verdeeld over de betreffende belanghebbenden.

Combinatie van de kaartverkoop en de gegevens uit deze onderzoeken levert informatie over de totale vervoeromvang. NS Commercie (MOA⁵) stelt op basis van deze gegevens onder andere stationsrelatiematrixen vast met het aantal treinreizen per herkomst-bestemmingsrelatie, die gebruikt zijn voor de Monitoring Spoorvervoer.

De cijfers voor een gemiddelde werkdag kunnen niet vergeleken worden met de cijfers op jaarbasis. Er wordt een andere methode voor berekening toegepast.

⁵ MOA: Marketingonderzoek & Advies, sector binnen NS Commercie Bedrijfs- en Productontwikkeling.