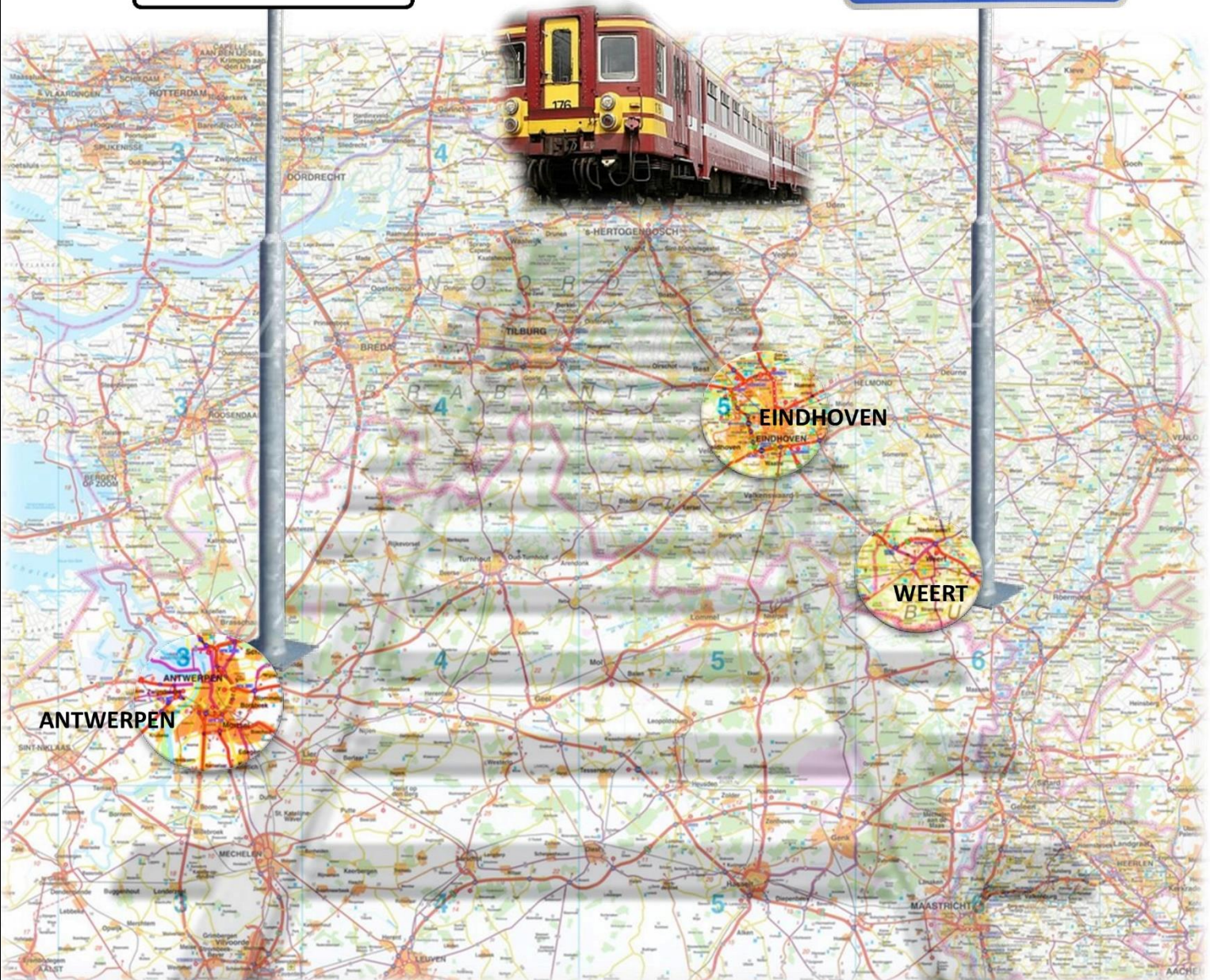


POTENTIE ONDERZOEK LIJN ANTWERPEN – HAMONT - WEERT

Antwerpen



Weert
Wieërt



ANTWERPEN

EINDHOVEN

WEERT



Secretariaat:
Kerkbosstraat 6 – 3930 Hamont-Achel
Tel.: +32(0)11-604264 / +32(0)468-134858
Tel.: +32(0)14-312168 (Voorzitter)
Rek.nr.: BE72 9731 4417 9016
E. info@vtv-treinreizigers.eu
www.vtv-treinreizigers.eu

Aanvullend potentie onderzoek (Quick-scan) naar de extra toestroom aan reizigers tussen Hamont en Weert op de lijn Antwerpen-Weert (lijn 19) en daarmee verbonden lijnen

Inleiding

De actualiteit van de ontwikkelingen in het railreizigersvervoer in Nederland en België over 2018 en 2019 laat een versterkte belangstelling zien voor het beter organiseren van het openbaar vervoer (OV) over de grenzen met de buurlanden. België en Nederland bevinden zich op mondiaal en Europees perspectief in een samenhangend gebied van kenniscentra en economische hot-spots op grotere stedelijke schaal met verbindingen over de grenzen heen. Deze veelbelovende ontwikkeling kan alleen tot wasdom komen als de infrastructuur, hier meer specifiek het verkeer van personen tussen deze concentratiegebieden, op de juiste maat functioneert en wordt gefaciliteerd. De betrokken overheden en OV instanties zijn zich al geruime tijd bewust van de bestaande hiaten in het netwerk en willen deze verbindingen op een eigentijdse en dus kwalitatieve wijze opnieuw tot stand brengen.

Binnen het BeNeLux-middegebied, hier dus de regio's Brabant en Limburg in zowel België als Nederland, vraagt vTv (Vereniging Treinreizigers Vervoer) aandacht voor dit doel.

Wie is de Vereniging Treinreizigers Vervoer?

Meestal kortweg aangeduid als vTv is de vereniging een verzameling van betrokkenen bij spoor en OV, die in het verleden hun sporen in het reizigersvervoer verdiend hebben of althans beschikken over een aanzienlijke ervaring. Zij ijveren allereerst voor een goede ontsluiting per spoor van de Kempenregio in Brabant en Limburg. Ook zetten zij zich in deze te verbeteren waar er voor het personenverkeer winst te boeken is op het gebied van frequentie en reizigerscomfort. De Vereniging Treinreizigers Vervoer bestaat uit zowel Nederlandse als Belgische leden alsook adviseurs van beide kanten van de grens.



Aanleiding

De Vereniging Treinreizigers Vervoer vindt het prettig te constateren dat na haar inspanningen het goede doel van een betere reizigersbereikbaarheid in Brabant en Limburg over de grens te promoten, weerklank gevonden heeft. Niet alleen tekent zij aanmoedigen op vanuit Belgische overheden en organisaties, om hier vooral mee door te gaan. Ook aan Nederlandse kant zijn er concrete besluiten genomen. De Nederlandse Rijksregering (Rutte III) heeft het herstel van de reizigersverbinding Antwerpen – Hamont – Weert in haar regeringsakkoord opgenomen. Het bestuur van Nederlands-Limburg én de gemeente Weert hebben ieder voor zich voorbereidende besluiten genomen tot herstel van deze grensoverschrijdende verbinding en aangegeven hierin, opgeteld toch met zo'n € 7 miljoen, aan de kosten voor her-ingebruikname te willen bijdragen. De staatssecretaris van het ministerie van IenW (Infrastructuur en Waterstaat) heeft voor het vervolgproces de opdracht gegeven een MKBA (Maatschappelijke Kosten Baten Analyse) uit te voeren. In deze kosten-baten afweging speelt de behoefte, zeg maar de potentie in het aanbod aan reizigers, een prominente rol. Het vaststellen van deze potentie is niet eenvoudig. Zo is de afwezigheid van grensoverschrijdende verkeersmodellen en reizigersstatistieken een zekere handicap. Reden waarom vTv door eenvoudig veldonderzoek de aansluiting zoekt bij en verbinding legt tussen beschikbare data en modellen. Zij wil zodoende bijdragen aan een beter inzicht voor de te maken afwegingen.

Aanpak

De leden van vTv, versterkt met enige ondersteuning, hebben veldonderzoek uitgevoerd door het houden van een kentekenonderzoek (tellingen) op de P&R parkings bij de NMBS stations van Neerpelt en Hamont en het NS station te Maarheeze. Deze stations hebben alle drie, naast de lokale reizigersfunctie, ook een ferme toevloed aan opstappers uit de regio over de grens. Het NS station in Weert bleek hiervoor minder geschikt aangezien de parkeer- en reizigersfunctie ook sterk verweven is met functies van de binnenstad van Weert. Deze heeft een regionale functie waar de auto-bus-fiets-trein forens van over de grens moeilijk te scheiden is van de bezoekers uit België aan de binnenstad van Weert.

De interviews, in de vorm van het 'passanten-gesprek' ofwel de 'face-to-face' methode, richtten zich vooral op het doel van de reis, de reis naar het P&R station Maarheeze en het motief voor het treingebruik. Gezien het momentum waarin de interviews hebben moeten plaats vinden, zijn deze niet zeer uitgebreid en diepgaand van aard. Respondenten wilden immers wel meewerken maar "ik wil mijn trein niet missen", hetgeen begrijpelijk is.

Tenslotte is in de analyse van de uitkomsten en data nog eens goed gekeken naar de actuele mobiliteitsontwikkelingen in de regio. Hier zijn nuttige en perspectief gevende verbanden te leggen die u kunt terugvinden in de conclusies en aanbevelingen.



Uitkomsten en resultaten, op hooflijnen

De Vereniging Treinreizigers Vervoer presenteert u in deze quick-scan de cijfers voortkomend uit de tellingen, de uitkomsten van de interviews en de daaruit voortkomende interpretaties. Van daar uit worden verbanden gelegd met data uit het MIRT-onderzoek-A2WE, uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van het Nederlandse ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) van 2016, met gegevens uit het verkeersgebied Belgisch-Limburg – Weert/Eindhoven én recente gegevens van SmartwayZ.NL uit de mobiliteitscorridor Weert-Eindhoven. Voor ondermeer de duiding van deze data en andere gegevens heeft vTv zich laten ondersteunen door het bureau Trifaire¹.

Uitkomsten en detail, tellingen en interviews

Om vooraf enig gevoel mee te geven van het aantal reizigers per station in de betrokken regio volgen hier als achtergrondwaarden de actuele telling in/uit-stappers per dag.

Tabel 1:

Hamont	Neerpelt	Maarheeze	Weert	Weert inclusief overstappers
200	430	1313	8084	8438

Bron: NL=NS 2018 B=NMBS 2015

Tellingen

Allereerst geven de tellingen inzicht in de aantallen reizigers, voor zover zichtbaar te meten, die het voortraject tussen Hamont en Weert, of tussen Weert en Hamont, kunnen afleggen. Zij zijn nu per auto op de P&R parking toegekomen, zijn als passagier per auto meegekomen of per auto op het station afgezet (K&R). De tellingen en de aantallen zijn per maand weergegeven. De tellingen hebben plaats gevonden gedurende de maanden december 2018 en januari 2019.

Tabel 2:

December 2018	gemiddeld	correctiefactor passagier	correctiefactor K&R	totaal
Hamont	11,6	4,7	32,6	48,9
Maarheeze	10	4,1	28,2	42,3
Neerpelt	3,7	1,5	10,5	<u>15,7</u>
Zichtbaar én meetbaar aantal reizigers die in december '18 de tussenschakel tussen Weert en Hamont óf Hamont en Weert, per auto aflegden:				107

Tabel 3:

Januari 2019	gemiddeld	correctiefactor passagier	correctiefactor K&R	totaal
Hamont	9,9	4	27,9	41,8
Maarheeze	9,7	3,9	27,3	27,2
Neerpelt	3,3	1,4	9,3	14,0
Zichtbaar én meetbaar aantal reizigers die in januari '19 de tussenschakel tussen Weert en Hamont óf Hamont en Weert, per auto aflegden:				83

Bron: dataverzamelingen CBS², SCP³ en data verhoudingen volgens HON / OViN⁴

Het aantal zichtbaar te meten gebruikers van het trein OV tussen Hamont en Antwerpen / Leuven-Brussel enerzijds en Weert en Eindhoven en verdere bestemmingen in Nederland anderzijds, die nú reeds bereid zijn ondanks de tussenschakel door het gebruik van de auto, bedraagt dus circa 100 reizigers.

Treinreizigers die vanuit Hamont, Nederland binnen komen zoeken aansluiting met bestemmingen via het Nederlandse spoornet. Dat zullen zeer diverse bestemmingen zijn; gezien de grote economische binding en aantrekkingskracht mag worden aangenomen dat de regio Eindhoven hierin een hoofdrol speelt. De mobiliteitscorridor Weert – Eindhoven, voornamelijk bediend door spoor-OV en autosnelweg A2, vormt daarvoor de ruggengraat. De autoverbinding Weert – Eindhoven over de rijksweg A2 telt een hoge mate van congestie. Vrijwel iedere werkdag worden op de A2 gedurende tenminste 2 uur van de ochtendspits files gemeten. Dit is voor pendelaars / forensen alsook voor hun werkgevers inmiddels een acuut probleem geworden, hetgeen mag opgemaakt worden uit de initiatieven die een aantal grote werkgevers uit Brainportregio Eindhoven in opdracht hebben gegeven. Omwille van de bereikbaarheid wordt naar alternatief / georganiseerd vervoer gezocht. Zondermeer een aanknopingspunt en vooral een kans voor het herstel van de dienstregeling tussen Hamont en Weert en de pendelaarsstroom tussen Limburg (B), De Kempen en de regio Eindhoven.

Ondertussen proberen vele van deze pendelaars toch de files te trotseren. Natuurlijk bevinden zich onder hen ook automobilisten met een ander reisdoel, zoals bezoek aan kennisinstellingen (universiteit en hogescholen), recreatieve doelen (cultuur en shopping) of bezoek aan ziekenhuizen en dergelijke. Uit gegevens van SmartwayZ.NL⁵ blijkt dat van het totaal aantal autoreizigers op de A2 tussen Weert en Eindhoven 15% van de voertuigen bestaat uit verkeer vanuit het naburige België, voornamelijk Belgisch Limburg. Het aantal voertuigen gemeten op de diverse telpunten tussen Weert en Eindhoven varieert van 70.000 tot 80.000 per dag. Op basis van de onderzochte kruiselasticiteit 'auto -> OV' in het onderzoek door Significance⁶ valt de reële mogelijkheid tot de totstandkoming van de modal-shift auto - OV te berekenen. Deze is berekend op basis van de reisdoelen mix werk- onderwijs-sociaal-recreatie⁷ en weergegeven in het volgende overzicht.

Tabel 4:

Aantal mvt/dag	aandeel B-grens	kruiselasticiteit factor mix	bandbreedte overstap
70.000 - 80.000	15%	0.2083	2187 – 2500

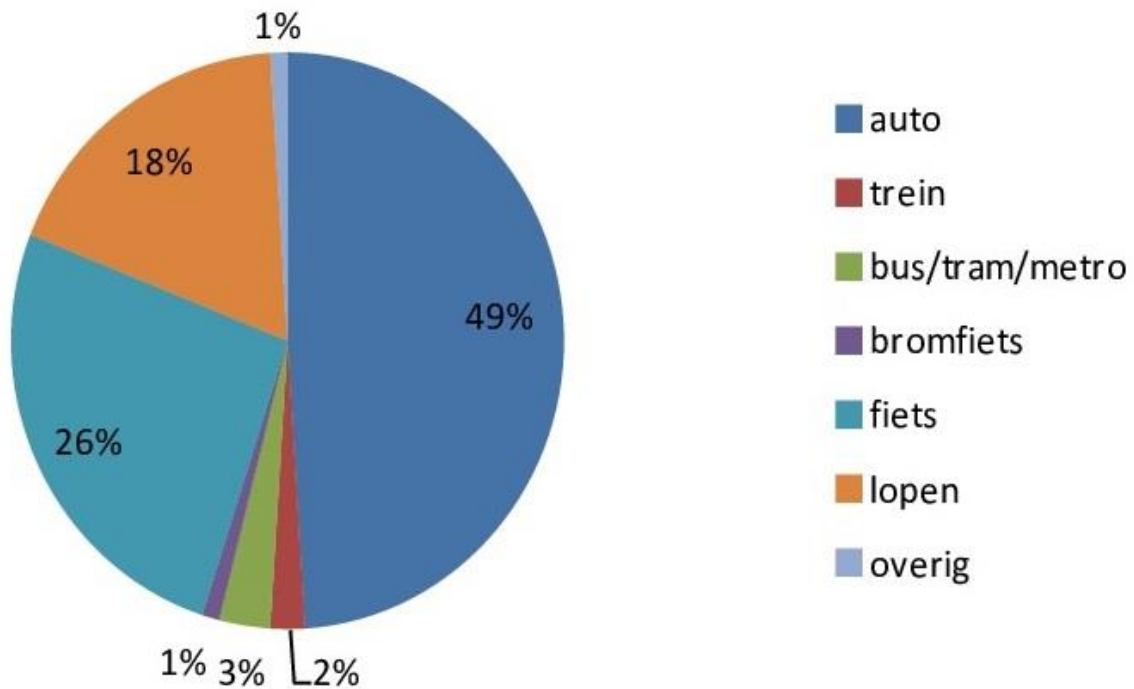
Dit betekent dat er ingezet kan worden op een overstap van Belgische reizigers in de mobiliteitscorridor Weert – Eindhoven naar het OV-spoor, met een potentie van circa 2200 – 2500 reizenden per dag.

Interviews

Om vooraf enig inzicht te geven in het aandeel van vervoerswijzen in het mobiliteitsgedrag ziet u onderstaand de verdeling naar vervoerswijze van de in Nederland gemaakte personenverplaatsingen.

Tabel 5:

verplaatsingen



Bron: KiM uitwisseling gebruikersgroepen auto-OV oktober 2015, dataverzameling OVIN



Om organisatorische / capaciteit redenen zijn enkel bij het NS station Maarheeze interviews afgenomen. Zoals hiervoor reeds gesteld was binnen de 'face-to-face' methode enkel de ruimte voor twee vragen. Deze waren gericht op het doel van de treinreis van de passagier en de wijze waarop men het P&R station bereikt heeft. De vragen zijn door 228 respondenten beantwoord. Navolgend ziet u de gegevens.

Tabel 6:

Doel van de reis	in percentage
onderwijs	14%
zakelijk verkeer	6%
woon-werk	39%
sociaal	12%
recreatief	29%

Duidelijk zichtbaar zijn de afwijkingen ten opzichte van landelijke gemiddelden, zoals de lagere score op recreatief [landelijk 47 %] en de hogere score op woon – werkverkeer [landelijk 11%]. In het recreatief gebruik bestaat hier nog 'ontwikkelruimte', wat ook wordt onderschreven door de organisatie Limburg Marketing⁸. Men ziet aldaar veel potentie, zowel als impuls voor recreatie/dagtoerisme en daarmee ook voor het aantal reizigers op de lijn. Verder komt ook tot uitdrukking, de grote rol van de pendelaars in het verkeer over de grens en in het totaal van het aanbod aan reizigers binnen de mobiliteitscorridor Weert – Eindhoven. Hoe zij de reis naar P&R Maarheeze gemaakt hebben ziet u onderstaand.

Tabel 7:

Aanreizend per	in percentage
fiets	29%
lokaal OV	26%
auto (bestuurder)	25%
auto (passagier)	14%
overige	6%

De drukte - daar mag gezien de aantallen in/uitstappers van gesproken worden voor een P&R station in een niet-stedelijke omgeving - is nabij het station van Maarheeze duidelijk zichtbaar. De fietsvoorziening is aan de maat én vol, over de auto-parking wordt na twee uitbreidingen gesproken van een volgende uitbreiding.

Tenslotte willen we hier nog even stil staan bij cijfers van de FOD mobiliteit⁹ die een macro referentie geven over de relatie reizigers-potentie en de relatie reizigers-keuzegedrag.



Tabel 8:

inwoners woonachtig binnen aantrekkelijke afstand tot een station	inwoners die om subjectieve redenen het station niet gebruiken	inwoners die daadwerkelijk het station geregeld gebruiken
30%	10%	5%

Deze uit algemene cijfers gedetermineerde groep van 5 % matcht met het getelde aantal van circa 100 reizigers die de P&R gebruiken én de uit ervaringscijfers verkregen cijfer-populatie van tenminste 2200 reizigers [tabel 4] die (nog) geen gebruik maken van een station in hun reis.



Conclusies

Met dit quickscan onderzoek is zichtbaar geworden dat nú nog een zekere voorhoede aan reizigers op de aangegeven manier de verbinding zoekt tussen de vervoersnetwerken tussen België en Nederland. De potentie van de groep, zoals weergegeven in tabel 4 is echter veel groter. Een succesvol overhalen van deze groep naar de zogeheten model-shift op de corridor België – Weert – Eindhoven, circa 2200 – 2500 reizigers per dag is afhankelijk van een aantal factoren:

Het eerder aangehaalde onderzoek van Significance uit 2012 naar de kritische factoren van de kruiselasticiteit auto – OV scoort in deze corridor met bestemming Eindhoven 4,5 of een schaal van 5. De schaarste in parkeervoorziening is aanzienlijk en neemt toe (hoog stedelijk beleid Eindhoven), parkeertarieven stijgen en de congestie (A2) is zéér manifest. Daar tegenover staat dat de parkeervoorziening in de betrokken P&R stations aan de lijn Antwerpen – Hamont – Weert – Eindhoven in de capaciteit kunnen voorzien en nog steeds gratis zijn.

Het indertijd door Movares uitgevoerd onderzoek gaf in zijn behoefte-raming een bandbreedte aan op basis van de algemeen gehanteerde groeiscenario's, de zogeheten WLO-scenario's¹⁰. Voor de ontbrekende schakel in het spoor-reizigersverkeer tussen Hamont en Weert voorzag Movares voor het WLO-scenario-laag een bandbreedte van 135 tot 440 reizigers. Voor het WLO-scenario-hoog een bandbreedte van 200 tot 650 reizigers.

Daarnaast concludeert Movares¹¹ in haar onderzoek de grensweerstand op het overbruggen van de modal-split¹² door de reiziger in deze grensregio als aanzienlijk lager dan normaal. Zoals Movares constateert en ook vTv, gestoeld op vele praktijkobservaties onderstreept, zijn de inwoners erg goed bekend met de buurregio's over de grens, de mogelijkheden tot studie en werk en het voorzieningenaanbod over de grens. Movares ziet in haar rapportage ruimte voor een overstap van auto naar trein op dit traject van + 25% boven het gemiddelde. Gezien de toegenomen mobiliteitsbehoefte, de groeiende aantrekkingskracht van Brainport Eindhoven en de alsmaar oplopende congestie op het wegennet mag een stijgende tendens in deze potentie worden verondersteld.



Alles overziende meent de Vereniging voor Treinreizigers Vervoer een bandbreedte aan te kunnen geven van 800 tot 1000 reizigers per dag op het traject Hamont – Weert. Dit als onderdeel van de corridor Antwerpen – Weert – Eindhoven e/v, zónder extra tussenstappen voor de reiziger en mét stimulerend en faciliterend mobiliteitsbeleid op de mobiliteitscorridor Weert – Eindhoven. Richting gevend en ondersteunend hieraan zijn ook de publicaties van Eurekarail die 10 tot 30 % meer reizigers verwachten op dit traject dan de bestaande modellen tot nu toe aangeven.

Genoemde bandbreedtes, zowel door vTv als ook door Eurekarail aangegeven, bewegen zich in deze steeds terugkomende marge aangezien het moeilijk onderzoeken en prognosticeren blijft omdat verkeer – en mobiliteitsmodellen niet aansluiten over de landsgrenzen heen.

Aanbevelingen

De Vereniging Treinreizigers Vervoer wenst aan dit onderzoek en de geformuleerde conclusies de volgende aanbevelingen te verbinden:

1. Zet in op een actief mobiliteitsbeleid met acties zoals de werkgeversaanpak SmartwayZ.NL en de stimulering gebruik OV (MIRT-B-pakket) voor de mobiliteitscorridor Weert – Eindhoven door herstel van de dienstregeling personenverkeer tussen Weert en Hamont in de railverbinding Weert – Antwerpen.
2. Zet in op het nationaal ontwikkel- en spreidingsbeleid van het dagtoerisme. De als 'overtourisme' aangemerkte grote druk op de leefbaarheid van een aantal grote steden in Nederland vraagt om een beter gespreid toeristisch aanbod. Het onderzoeksrapport van het NBTC¹³ met de titel "geef het spoor vleugels", waarin gepleit wordt voor het stimuleren van meer gebruik van OV/trein én de kortere grensoverschrijdende verbindingen door de toerist, kan daarvoor leidraad zijn
3. Betrek conclusies en aanbevelingen van dit rapport bij de afwegingen die aanstaande zijn en de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse die in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wordt gemaakt.



Noten - bronvermelding

1. Trifaire, bureau voor procesmanagement uit Helmond (NL)
2. CBS: Centraal Bureau voor de Statistiek (NL)
3. SCP: Sociaal Cultureel Planbureau (NL)
4. OViN: Onderzoek Verplaatsingen in Nederland, CBS 2017
5. SmartwayZ.NL is de mobiliteitsorganisatie voor zuid-oost-Nederland, meer via www.smartwayz.nl
6. Significance Consultancy Den Haag, onderzoek naar de kruiselasticiteit 2012. Uitwisseling auto - OV blijkt daaruit beperkt maar stijgend. Kritische factoren hierin zijn: mobiliteit schaarste – congestie – hogere parkeerkosten. Deze zijn in deze casus als valide aan te merken
7. KiM: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, uitwisselingsgebruikersgroepen auto – OV oktober 2015
8. Limburg Marketing, toeristisch ontwikkelmaatschappij verbonden aan de VVV Midden-Limburg
9. FOD: Federale Overheidsdienst Mobiliteit en vervoer (B), kerncijfers mobiliteit 2018
10. WLO scenario: het referentiescenario voor de toekomstverkenning Welvaart en Leef Omgeving, uitgesplitst in de bandbreedtes hoge groei en lage – tot 0-groei
11. Movares Eindhoven: Quick Scan Antwerpen Weert, grensoverschrijdende personenverbinding, onderzoek 2011
12. Model-split: het opdelen van de reis in twee of meer vervoersmodaliteiten, bijvoorbeeld naar auto + OV of OV + fiets
13. NBTC: Nationaal Bureau voor Toerisme en Congressen (NL) onderzoeksrapport 2018