

**De crisis en PHS, interpretatie van de vervoeranalyses:**

**Beoordeling van de gevolgen van de economische crisis voor de op basis van de WLO-scenario's geschatte omvang van het treinreizigersvervoer in 2020**

**Beoordeling van de gevolgen van de economische crisis voor de op basis van de WLO-scenario's geschatte omvang van het treinreizigersvervoer in 2020**

E. Hinloopen

Dit rapport is uitgebracht aan Ministerie Verkeer en Waterstaat.

Kenmerk R20100004/99052000/EHI/MDU

Versie 1

Zoetermeer, januari 2010

© Het gebruik van cijfers en/of tekst uit dit rapport is uitsluitend toegestaan na schriftelijke toestemming van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

## Inhoudsopgave

1	INLEIDING EN PROBLEEMSTELLING	4
2	BEOORDELING VAN DE GEVOLGEN VAN DE ECONOMISCHE CRISIS VOOR DE OP BASIS VAN DE WLO-SCENARIO'S GESCHATTE WAARDEN VAN DE INVOERVARIABLEN VAN KAST	5
2.1	Economie	5
2.2	Demografie	7
2.3	Autobezit en -gebruik	8
2.4	Treinproduct, inclusief voor- en natransport	9
2.5	Overige (Schiphol, internationale reizigers per trein)	9
3	HET TREINVERVOER VAN DE AFGELOPEN JAREN EN VOLGENS DE WLO-SCENARIO'S	10
4	CONCLUSIE EN AANBEVELING	11

## 1 Inleiding en probleemstelling

De Landelijke Markt en Capaciteitsanalyse Spoor (LMCA Spoor, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2007) concludeert dat de groeioprognose van met name het personenvervoer over het spoor ten opzichte van de Nota Mobiliteit naar boven moet worden bijgesteld. De in de LMCA geformuleerde ambitie voor hoogfrequent vervoer, zoals vervolgens vormgegeven in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, vergt aanvullende investeringen in de railinfrastructuur.

Om een beeld te krijgen van de in 2020 te verwachten vraag naar vervoer over het spoor, maakt het PHS gebruik van groeioprognoses van het treinvervoer die door het prognosemodel van NS (KAST) zijn vervaardigd. Die prognoses hangen af van een aantal externe factoren zoals economische groei, bevolkingsomvang en werkgelegenheid.

Hierbij is gebruik gemaakt van invoergegevens en resultaten van de vier WLO-scenario's die een toekomstbeeld schetsen van de fysieke leefomgeving van Nederland tot 2040.

Deze WLO-scenario's zijn opgesteld vóór de economische crisis. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft NEA de opdracht gegeven te onderzoeken of het gekozen WLO-scenario Strong Europe, gegeven de huidige economische crisis, nog steeds een valide keuze is.

### ***Wat zijn de gevolgen van de economische crisis voor de op basis van de WLO-scenario's geschatte omvang van het treinreizigersvervoer in 2020?***

In dit rapport wordt bekeken wat de invloed van de economische crisis is op de waarden van de invoervariabelen van het prognosemodel KAST. Vervolgens wordt van de invoervariabelen onderzocht wat de gevolgen zijn voor de door KAST geprognosticeerde groeifactoren. En daarna wordt de ontwikkeling van het treinvervoer weergegeven met aansluitend de verwachte groei in reizigerskilometers volgens de WLO-scenario's. Het rapport sluit af met een conclusie en een aantal aanbevelingen.

## 2 Beoordeling van de gevolgen van de economische crisis voor de op basis van de WLO-scenario's geschatte waarden van de invoervariabelen van KAST

Het prognosemodel KAST kent een vijftal blokken invoervariabelen:

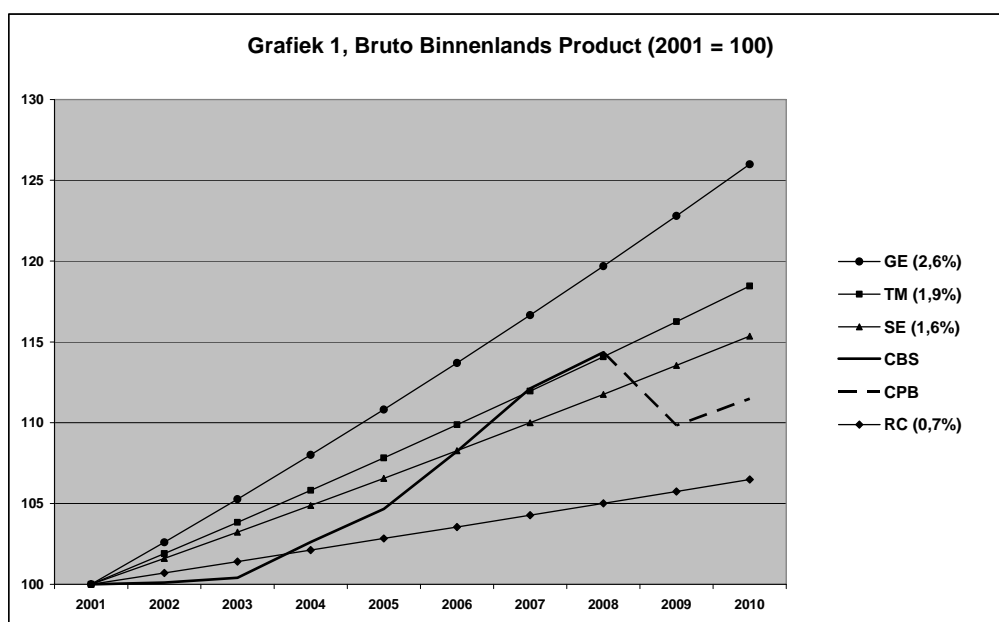
- economie;
- demografie;
- autobezit en -gebruik;
- treinproduct, inclusief voor- en natransport;
- overige (Schiphol, Internationale reizigers per trein).

### 2.1 Economie

Het gehanteerde voorkeursscenario is het WLO-scenario Strong Europe (SE). Dat gaat uit van een jaarlijkse groei van het BBP van 1,6%. De alternatieve scenario's Global Economy (GE), Transatlantic Market (TM), Regional Communities (RC) hanteren een economische groei van respectievelijk 2,6%, 1,9% en 0,7% per jaar.

Het basisjaar van de WLO-scenario's is 2002. In de periode 2002 t/m 2008 heeft de economische groei gevarieerd van 0,1% tot 3,6% per jaar, gemiddeld groeide de economie met 1,9%.

En toen kwam de crisis. Het CPB (Decemberraming CPB, 15-12-2009) raamt voor de Nederlandse economie in 2009 een krimp van 4%. Maar in 2010 verwacht het CPB dat de economie, dankzij een weer aantrekkende export, weer opveert met een groei van 1,5%. Grafiek 1 geeft een overzicht.

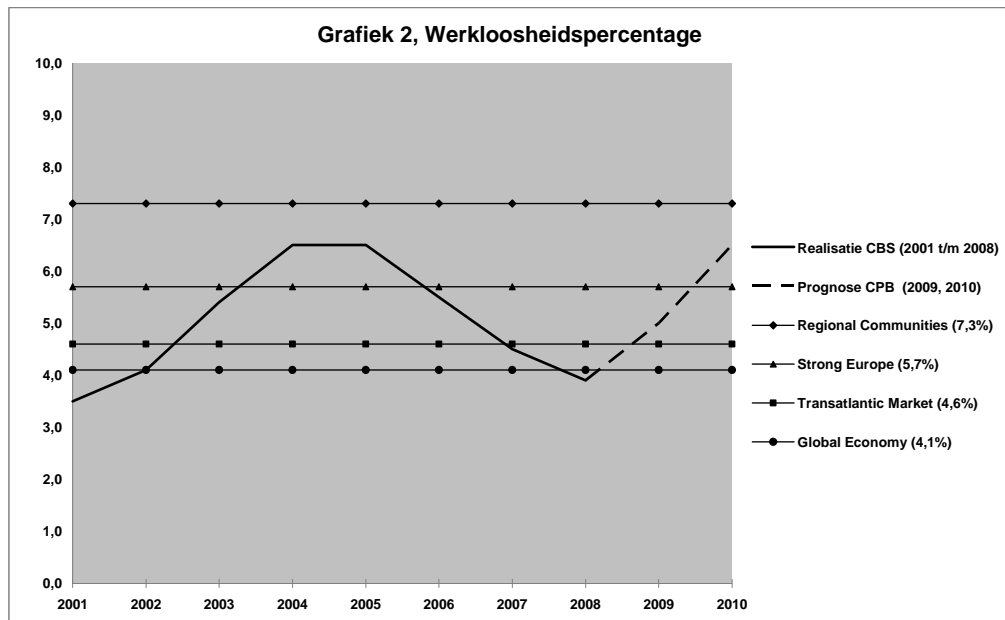


De groei van de economie fluctueert de laatste jaren nogal, zo blijkt. Wanneer we de huidige economische crisis mogen zien als een sterke conjuncturele dip en wanneer we vervolgens aannemen dat de economische groei vanaf 2010 (gemiddeld) gelijk is aan die van het SE-scenario (1,6%), dan is het indexcijfer van het BBP in 2040 gelijk aan 131. Wanneer de economie van 2001 t/m 2020 conform het SE-scenario gegroeid zou zijn, zou het indexcijfer gelijk aan 135 zijn geweest. Over een periode van 19 jaar valt de groei dus 4%-punten lager uit, gemiddeld 0,2%-punt per jaar lager dan bij het SE-scenario.

Zowel een afwijking naar boven (nu trekt de export weer aan, over bijvoorbeeld 1,5 jaar volgt de binnenlandse vraag) als naar beneden (nu laat het kabinet het begrotingstekort en de staatsschuld oplopen, vanaf 2011 gaat de overheid sterk bezuinigen) kan zich voordoen. Wij zien momenteel geen aanleiding om een van beide mogelijke afwijkingen waarschijnlijker te vinden dan de andere.

Tezamen met de grote onzekerheid die momenteel heerst over de korte termijnontwikkeling van de economische groei (CPB-prognoses van economische groei en wekgelegenheid worden geregeld fors bijgesteld) zien wij geen aanleiding om de economische groei van het SE-scenario die momenteel in KAST prognosemodel wordt gebruikt, bij te stellen.

De andere variabele die onder het kopje economie valt is het aantal werkzame personen, of, daarmee sterk samenhangend, het werkloosheidspercentage. In grafiek 2 staan de werkloosheidspercentages van de laatste jaren, aangevuld met het door het CPB verwachte cijfer van 2009 en de, onlangs weer naar beneden bijgestelde, prognose van 2010. Ook zijn de werkloosheidspercentages die uit de WLO-scenario's naar voren komen in deze grafiek opgenomen.

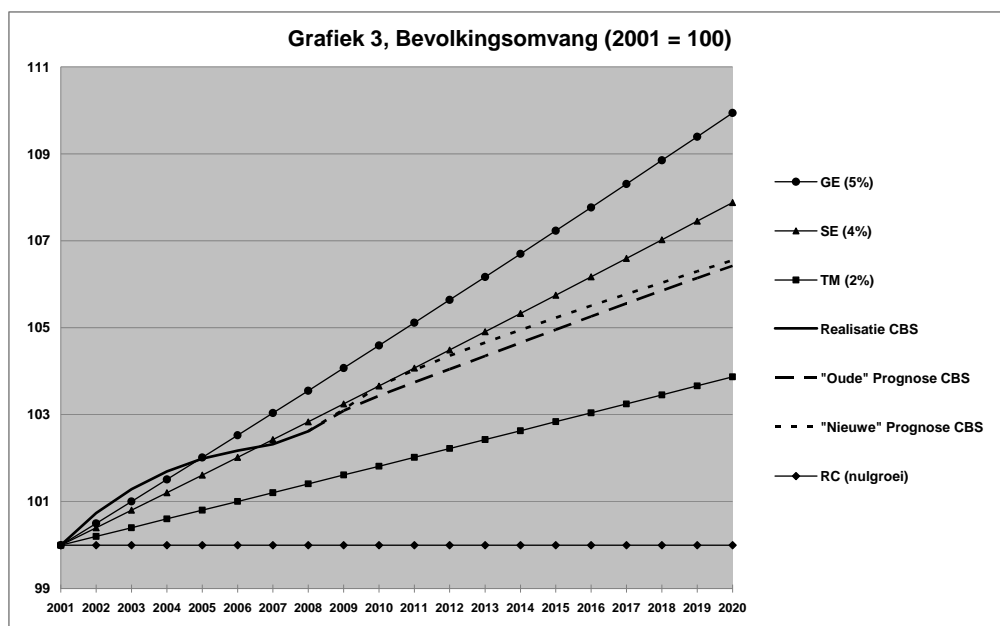


Ook hier vragen we ons af of het werkloosheidspercentage van structureel 5,7%, zoals uit het SE-scenario rolt, veranderd moet worden, gegeven de huidige economische crisis. Verwachtte het CPB in haar macro-economische verkenningen van september nog een werkloosheidscijfer van 8% in 2010, onlangs heeft ze dit naar beneden bijgesteld tot 6,5%. Het werkloosheidspercentage waar scenario SE mee werkt (5,7%) bevindt zich ruim binnen de bandbreedte waarin het werkloosheidspercentage van de laatste jaren zich bewoog en, naar het zich laat aanzien, ook vanaf 2010 zal bevinden. Daarom ziet NEA geen aanleiding om het in het SE-scenario gehanteerde werkloosheidspercentage dat in het KAST-prognosemodel wordt gebruikt, bij te stellen.

## 2.2 Demografie

Het tweede blok invoervariabelen van het prognosemodel KAST bestaat uit de demografische kwantiteiten bevolkingsomvang en –samenstelling. De vier WLO-scenario's kennen elk hun eigen prognoses, variërend van een nulgroei tot een stevige toeneming van de bevolkingsomvang. Ongetwijfeld hebben hierbij de door het CBS prognosticeerde cijfers als referentiekader gediend.

Het CBS heeft haar bevolkingsprognoses onlangs herzien (CBS Webmagazine van 16-12-2009). Het CBS geeft aan dat als gevolg van de economische crisis het aantal geboorten daalt en dat als gevolg daarvan de bevolkingsgroei zal vertragen. De herziene bevolkingscijfers liggen echter nog steeds boven de oorspronkelijke prognoses. Kennelijk was de relatief sterke bevolkingsgroei van de laatste jaren niet in de "oude" prognoses verwerkt. De WLO-scenario's Global Economy en Strong Europe kennen een bevolkingsgroei die boven de CBS-prognose ligt. Transatlantic Market en Regional Communities verwachten een lagere bevolkingsgroei, zie grafiek 3.



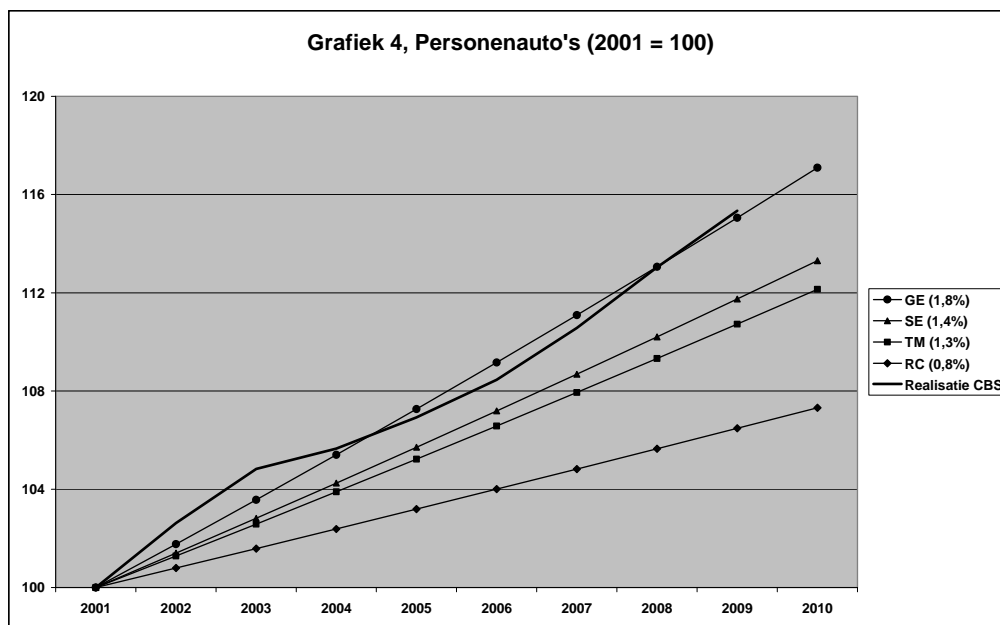
We zien dat in 2020 de beide CBS-prognoses tot ongeveer dezelfde bevolkingsomvang leiden. We zien dan ook geen reden om vanwege de economische crisis de bevolkingsprognose van het gehanteerde SE-scenario te veranderen, de herziene prognose van het CBS ligt zelfs dichterbij de prognose van het SE-scenario dan de oorspronkelijke CBS-prognose van de bevolkingsomvang.

Zonder daar onderzoek naar gedaan te hebben verwachten we dat, gegeven de marginale bijstelling van de bevolkingsprognose, ook de toekomstige samenstelling van de bevolking nauwelijks beïnvloed wordt door de huidige economische crisis.

### 2.3 Autobezit en -gebruik

Het derde blok invoervariabelen van het prognosemodel KAST bestaat uit de variabelen autobezit, autokosten, congestie en beprijzen wegverkeer.

Economische crisis en groei van autobezit gaan niet samen, zo ligt voor de hand. In Nederland lijkt het onwaarschijnlijk te gebeuren. Het autobezit groeide als geruime tijd conform het groeipad van het WLO-scenario met de hoogste economische groei (Global Economy), de economische crisis heeft daar vooralsnog geen invloed op gehad. Ook in 2009 zet de groei van het aantal auto's onverminderd door, zie grafiek 4.





We zien dat de economische crisis geen vat heeft op de groei van het autobezit in 2009, of we moeten veronderstellen dat de groei nog hoger geweest zou zijn wanneer er geen crisis geweest zou zijn. Bovendien hebben ook de bevolkingsgroei en –samenstelling en allerlei sociaaleconomische indicatoren invloed op het autobezit. Vooralsnog concluderen we dat de economische crisis geen aanleiding geeft om prognoses van het autobezit te gaan herzien. Wat wel zo is, is dat de groei van het autobezit structureel hoger is en wellicht blijft dan het SE-scenario met zich meebrengt. Dat op zich is een reden om kritisch het realiteitsgehalte van het autobezit conform het SE-scenario te bekijken. Maar dat staat los van de economische crisis.

Over de ontwikkeling van congestie kan nog het volgende worden opgemerkt. Recent is de start aangekondigd van uitvoering van dertig prioriteitsprojecten in het autowegensysteem. Deze maatregel staat los van de crisis en de effecten hiervan vallen dus formeel niet in de onderzoeksopdracht. Indien de maatregel leidt tot een lager congestieniveau in 2020 dan het congestieniveau dat in de scenario's is verondersteld, heeft dit gevolgen voor het niveau van treingebruik. De omvang van deze aanpassing zou berekend kunnen worden in twee stappen: allereerst het berekenen van het nieuwe verwachte congestieniveau met het LMS en vervolgens een berekening met KAST met als invoer het in de eerste stap berekende congestieniveau.

## 2.4 Treinproduct, inclusief voor- en natransport

Wij hebben geen aanwijzingen dat als gevolg van de economische crisis de in het voorkeursscenario SE gehanteerde uitgangspunten met betrekking tot de dienstregeling, de frequentieverhoging, nieuwe stations, het prijsbeleid, de voortransport – trein – natransport – keten en de marketingactiviteiten veranderd moeten worden. Bovendien zijn dit geen exogene inputvariabelen waarvan de waarden je als het ware overkomen, maar dit zijn beleidsuitgangspunten waarvan je zelf de instelniveaus kunt kiezen.

## 2.5 Overige (Schiphol, internationale reizigers per trein)

De Nederlandse delegatie van de klimaatconferentie reisde met de nachttrein naar Kopenhagen. Een voorbeeld van een minder CO<sub>2</sub>-uitstotende vervoerwijzekeuze dan de gebruikelijke: het vliegtuig. Ondanks dat we er van uit kunnen gaan dat men na "Kopenhagen" tot de orde van de dag overgaat en weer het vliegtuig zal nemen, denken we dat er geen aanleiding is om te veronderstellen dat als gevolg van de economische crisis het krachtige milieubeleid zoals dat in het WLO-scenario Strong Europe is vormgegeven, moet worden bijgesteld.

### 3 Het treinvervoer van de afgelopen jaren en volgens de WLO-scenario's

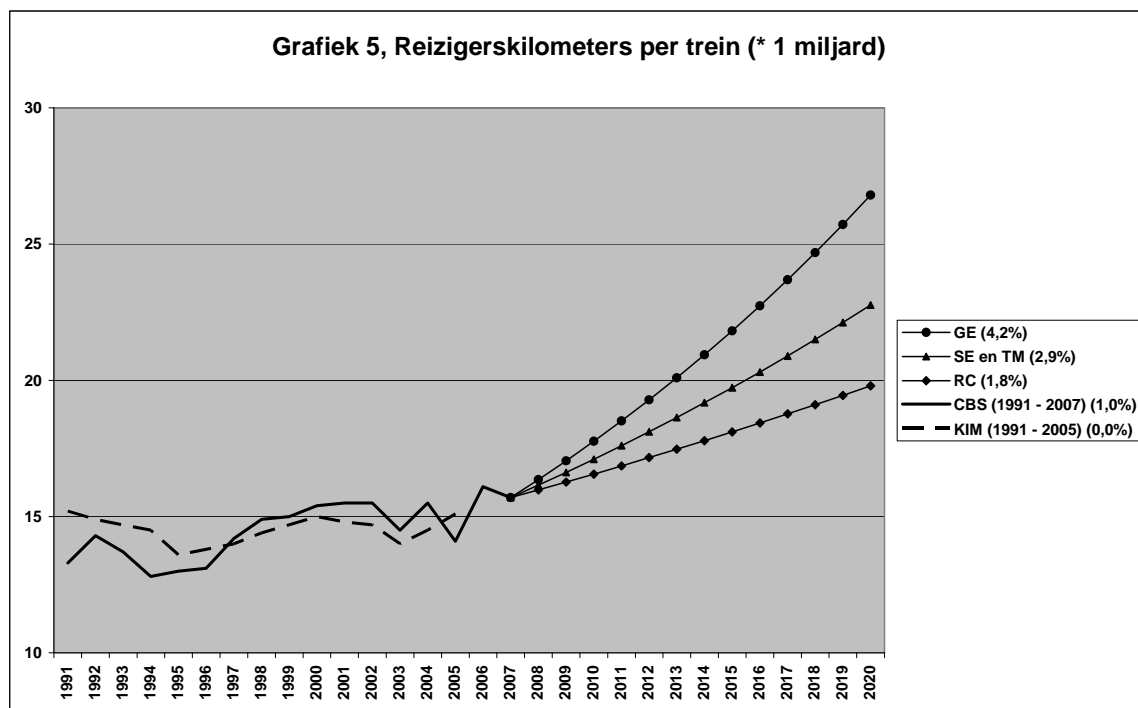
In de periode 1991 t/m 2007 (1991 was het eerste Studenten OV-jaar) is het vervoer per trein volgens het CBS gegroeid van 13,2 miljard reizigerskilometers naar 15,7 miljard waarbij in 2006 het meest per trein werd gereisd: 16,1 miljard reizigerskilometers (Bron: CBS, Mobiliteitsonderzoek Nederland), gemiddeld 1,0% per jaar.

Volgens het KIM (Marktontwikkeling in het personenvervoer per spoor 1991 - 2020) is het aantal reizigerskilometers in 2005 ongeveer gelijk aan dat van 1991 – iets meer dan 15 miljard - en heeft in de tussenvolgende jaren eerst een daling en daarna een herstel plaatsgehad (zie grafiek 5).

NS meldt in haar halfjaarbericht van 2009 dat de groei van het reizigersvervoer lager ligt dan in de eerste helft van 2008 (1,2% in 2009 en 2,2% in 2008). Het prognosemodel KAST verwacht voor de WLO-scenario's een groei van tussen de 1,8% en 4,2% per jaar. Het scenario Strong Europe laat een jaarlijkse toeneming van 2,9% zien.

Afgezien van de vraag welke bron de juiste gegevens weergeeft, duidelijk mag zijn dat de gemiddelde groei van 1991 t/m 2007 onder het SE-scenario ligt. De laatste jaren kent NS een hogere groei, die, zoals hierboven vermeld, in 2009 is teruggelopen.

Op basis van bovenstaande gegevens denken we niet dat de huidige economie tot een trendbreuk in de groei van het vervoer per spoor heeft geleid.



## 4 Conclusie en aanbeveling

Hoewel groei in reizigersvervoer in 2009 is teruggevallen ten opzichte van 2008, komt NEA tot de conclusie dat er onvoldoende aanleiding is om nu te besluiten de in het SE-scenario gehanteerde economische indicatoren te vervangen door een "ongunstiger" reeks. Anderzijds, gegeven de grote schommelingen die de economische groei en de werkloosheidscijfers laten zien bevelen we wel aan de vinger aan de pols te houden en over bijvoorbeeld een jaar deze exercitie te herhalen.

Wel maken we een kanttekening over de veronderstelde stijging van het niveau van congestie, dit als uitvloeisel van het pakket maatregelen ter oplossing van dertig knelpunten. Aangezien dit pakket los staat van de crisis valt het effect ervan formeel buiten deze onderzoeksopdracht.