

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, OV SAAL en Actieplan 'Groei op het Spoor'

Voortgangsrapportage nr. 9

Datum	18 juni 2013
Status	Definitief

Colofon

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Bestuurskern
Directie Openbaar Vervoer en Spoor

Plesmanweg 1-6 Den Haag



Ministerie van Infrastructuur en Milieu



Colofon—3

Inleiding—7

- 1. Programma Hoogfrequent Spoorvervoer—8**
 - 1.1 Stand van zaken sinds VGR-8—8
 - 1.2 Stand van zaken planuitwerkingsfase PHS—9
 - 1.3 Maatregelen per corridor en werkpakket PHS—9
 - 1.3.1 Reizigerscorridor Alkmaar-Amsterdam—9
 - 1.3.2 Reizigerscorridor Amsterdam-Utrecht-Eindhoven—10
 - 1.3.3 Reizigerscorridor Schiphol-Utrecht-Arnhem/Nijmegen—10
 - 1.3.4 Reizigerscorridor Den Haag-Rotterdam-Breda—11
 - 1.3.5 Reizigerscorridor Breda-Eindhoven—12
 - 1.3.6 Routing goederenvervoer Zuid-Nederland—12
 - 1.3.7 Routing goederenvervoer Oost-Nederland—13
 - 1.3.8 Overige Maatregelen—13
 - 1.3.9 OV SAAL—16
 - 1.4 Planning op hoofdlijnen—18
 - 1.5 Risico's en onzekerheden—19
 - 1.6 Raakvlakken met andere projecten—19
 - 1.7 Financiën—20

- 2. Actieplan 'Groei op het Spoor'—23**
 - 2.1 Inleiding—23
 - 2.2 Vervoergroei tweede helft 2012—23
 - 2.3 Cluster 1 Voor- en natransport—24
 - 2.4 Cluster 2 Informatievoorziening—26
 - 2.5 Cluster 3 Treinaanbod—27
 - 2.6 Cluster 4 Kaartjes en kennismaking—27
 - 2.7 Cluster 5 Spreiding van mobiliteit—28





Inleiding

Deze voortgangsrapportage (VGR) heeft tot doel de Tweede Kamer te informeren over de stand van zaken met betrekking tot de spoorambities voor de korte en middellange termijn, zoals toegezegd tijdens het Algemeen Overleg van 23 januari 2008. Dit is de negende voortgangsrapportage (VGR-9), waarin verslag wordt gedaan over de periode 1 oktober 2012 tot 1 april 2013.

Deze voortgangsrapportage gaat, evenals vorige rapportages, in op het Actieplan 'Groeï op het Spoor' voor de korte termijn tot en met 2012 en de stand van zaken van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) voor de middellange termijn tot en met 2020.

Zoals aangegeven in de VGR-2 van 14 april 2009 (Kamerstuk 29984, nr. 175) maakt OV SAAL onderdeel uit van PHS. Zoals is aangegeven in de VGR-8 van 11 december 2012 (Kamerstuk 32404 nr. 61) wordt over OV SAAL gerapporteerd als onderdeel van PHS.



1. Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) heeft tot doel op de drukste trajecten in het land te komen tot hoogfrequent spoorvervoer en een toekomstvaste routing van het goederenvervoer met zo intensief mogelijk gebruik van de Betuweroute. Er gaan 6 Intercity's en 6 Sprinters per uur rijden in de drukste delen van het land en er komt extra ruimte voor goederenvervoer op het spoor naast maatregelen om het gebruik van de Betuweroute nog extra te stimuleren. Dat is de kern van het besluit dat de ministerraad op 4 juni 2010 nam over de uitwerking van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Het treinvervoer wordt zo aantrekkelijker voor zowel reizigers als goederen. Het besluit betekent een keuze voor duurzame mobiliteit.

1.1 Stand van zaken sinds VGR-8

De afgelopen periode zijn de diverse maatregelen binnen de verschillende PHS-corridors verder uitgewerkt. In de verslagperiode zijn de volgende resultaten bereikt:

- verlening van de realisatiebeschikking voor het project OV SAAL KT cluster a in maart 2013;
- besluitvorming, mede in het kader van de heroverweging van het MIRT, over het project OV SAAL MLT in maart 2013. Over het besluit is de Tweede Kamer geïnformeerd per brief van 5 april 2013 (Kamerstuk 32 404, nr. 63).
- besluitvorming over de bezuiniging op het Infrastructuurfonds (Kamerstuk 33400A nr. 48 d.d. 13 februari 2013) waarbij voor PHS is besloten om voor de goederenrouting Oost-Nederland 1 extra goederenpad te faciliteren in plaats van 2 extra goederenpaden, en oplevering van de deelpakketten wordt getemporeerd van de periode 2015-2020 tot 2015-2028. Er wordt nog bezien hoe de fasering van de oplevering van de PHS deelpakketten in deze periode gaat plaatsvinden. Voor OV SAAL is bij de invulling van de bezuinigingen gekozen voor een kosteneffectieve variant.

Daarnaast zijn in de verslagperiode diverse overleggen gevoerd:

- 30 oktober 2012: bestuurlijk overleg tussen IenM en Delft over oplossingsrichtingen voor Delft Zuid in het kader van het MER Rijswijk-Delft Zuid.
- 3 oktober 2012: overleg met Amsterdam over PHS maatregelen in en rond Amsterdam Centraal.
- 16 januari 2013: overleg over PHS met Provinciale Staten Noord-Brabant en de gemeenten gelegen langs het spoor tussen Meteren en Boxtel.
- 25 maart 2013: bestuurlijk overleg tussen IenM, NS, ProRail, de provincies Noord-Holland en Flevoland, de Metropoolregio Amsterdam en de gemeentes Almere en Amsterdam over OV SAAL MLT.

Ook in deze verslagperiode zijn alle langs de verschillende corridors van PHS liggende lokale en regionale overheden betrokken bij de uitwerking van PHS. Met de gemeenten, kaderwetgebieden en provincies wordt elk kwartaal ambtelijk overleg gevoerd, deels voor de lopende uitwerking van maatregelen en deels om bestuurlijk overleg voor te bereiden. Lokale en regionale onderwerpen en wensen komen hier bij aan de orde. IenM is in de gesprekken transparant over de mogelijkheden en onmogelijkheden van de aangedragen voorstellen, mede gezien het taakstellend budget en de scope en planning van het gehele programma. IenM en ProRail continueren deze gesprekken ook de komende periode.



1.2 Stand van zaken planuitwerkingsfase PHS

De vervoerdoelen van PHS worden mogelijk gemaakt door het uitvoeren van infrastructurele en overige maatregelen. De voortgang van deze maatregelen wordt in onderdeel 1.3 aangegeven.

Bewaking van scope, tijd en budget

De bewaking van scope, tijd en budget voor PHS heeft permanente aandacht van IenM en ProRail. In de verslagperiode is bijzondere aandacht geweest voor het cruciale project Doorstoomstation Utrecht (DSSU) en de relatie met ontwikkelingen zoals ERTMS en de Lange Termijn Spooragenda (LTSA). Ook is de voortgang van de m.e.r.-procedures zorgvuldig gevolgd. Tevens is bezien welke financiële risico's zich voordoen dan wel aandacht vergen, zowel voor individuele maatregelen als voor het programma in zijn geheel.

In het kader van de uitwerking van de LTSA wordt nagegaan of en in welke mate de bestaande en geplande programma's en projecten in het MIRT bijdragen aan het realiseren van de nieuwe spoordoelstellingen. Voor wat betreft PHS is gedurende deze verslagperiode bezien met ProRail, NS en KNV welke onderdelen van PHS onverkort doorgang moeten vinden en niet kunnen wachten op de uitwerking van de LTSA.

1.3 Maatregelen per corridor en werkpakket PHS

Hieronder wordt per corridor aangegeven welke zaken in de verslagperiode zijn uitgevoerd dan wel zijn besproken in de diverse overleggen.

1.3.1 Reizigerscorridor Alkmaar-Amsterdam

De belangrijkste PHS-maatregelen op deze reizigerscorridor zijn:

- Uitgeest: aanpassing perron en emplacement, inclusief opstellen
 - Haarlem Aziëhaven
 - Transfer, fietsenstallingen, geluid, overwegen, tractie, opstellen
- a) De planuitwerking Uitgeest heeft geresulteerd in een aantal alternatieven voor de aanpassing van perrons en emplacement (inclusief opstelbehoefte van treinmaterieel). Hierbij wordt de koppeling gemaakt van PHS met een project voor het realiseren van korte termijn opstelbehoefte. De alternatieven zijn vastgelegd in een Nota Voorkeursalternatief, waarvan de concept versie is besproken met de Provincie Noord-Holland en de gemeente Uitgeest. De Nota Voorkeursalternatief wordt in de komende periode ter consultatie voorgelegd aan de vervoerders. De uiteindelijke uitwerking van het voorkeursalternatief zal binnen het nog op te stellen (Ontwerp) Tracébesluit Alkmaar-Amsterdam plaatshebben.
- b) In overleg met de gemeente Amsterdam is een aantal alternatieven voor een nieuwe verbindingsboog vanuit de richting Haarlem naar de Aziëhaven besproken. Deze infrastructureelalternatieven worden naast een variant in de dienstregeling gezet waarbij geen infrastructuur wordt aangelegd. De infrastructureelalternatieven overschrijden het beschikbare budget (Voorkeursbeslissing PHS 2010: een stelpost van € 4 miljoen) ruimschoots. Bovendien gaat het om slechts enkele treinen per dag. Het besluit om te kiezen voor een dienstregelingsvariant ligt voor bij het ministerie van IenM nadat behandeling heeft plaatsgehad in het Directeurenoverleg PHS.
- c) Met de gemeente Castricum is de uitwerking opgepakt van de aanpak van de overweg Beverwijkerstraatweg. In maart 2013 heeft de gemeente de overgeble-



ven vier hoofdvarianten aan de bevolking gepresenteerd. In de komende periode is besluitvorming in de gemeenteraad voorzien over twee belangrijke vragen: 1) wordt het knelpunt op basis van de onderzoeksresultaten nog steeds bevestigd en 2) zo ja, welke hoofdvariant heeft dan de voorkeur voor verdere uitwerking. In juni 2013 worden aanvullende onderzoeksresultaten verwacht en voorgelegd aan de bevolking en de gemeenteraad, besluitvorming over een voorkeur door de Raad wordt voorzien in het najaar van 2013.

1.3.2 Reizigerscorridor Amsterdam-Utrecht-Eindhoven

De belangrijkste PHS-maatregelen op deze reizigerscorridor zijn:

- Amsterdam perron en emplacement
 - Amsterdam Centraal-Bijlmer seinoptimalisatie
 - Breukelen seinoptimalisatie
 - Houten seinoptimalisatie
 - Geldermalsen seinoptimalisatie
 - Geldermalsen inhaalpoor
 - Transfer, fietsenstallingen, geluid, overwegen, tractie, opstellen
- a) De analyse van Amsterdam Centraal is afgerond. Er is geen variant gevonden die voldoet aan alle wensen (budget, kwaliteit treinproduct, treinaantallen PHS en OV SAAL). Een toereikende oplossing lijkt echter wel mogelijk. Keuzes dienen nog gemaakt te worden over de locatie van een vrije kruising en tussen 1- of 2-fasensperrons (met 1 trein of 2 treinen die achter elkaar langs een perron kunnen stoppen). Raakvlakken zijn in beeld gebracht zoals de locatie van opstel terreinen en transfer. Er is samenhang met de besluitvorming voor OV SAAL middellange termijn. Komende periode stellen IenM en de spoorsector een aanpak voor het vervolg op.
- b) De analyse van seinoptimalisatie tussen Amsterdam Centraal en Bijlmer is afgerond en heeft een effectieve oplossing binnen budget opgeleverd. Het voorkeursalternatief zal gelijktijdig worden vastgesteld met het voorkeursalternatief voor Amsterdam Centraal.
- c) De planuitwerking van de seinoptimalisatie Breukelen is afgerond. De voorkeursvariant is vastgesteld.
- d) De seinoptimalisaties tussen Utrecht en Den Bosch worden in samenhang met de locatiestudie voor het inhaalpoor voor het goederenvervoer te Geldermalsen uitgewerkt zodat een optimale integrale oplossing gerealiseerd kan worden. Rondom Geldermalsen zijn meerdere locaties bekeken voor het inhaalpoor. Definitieve afweging loopt nog. Besluitvorming wordt voorzien medio 2013.

1.3.3 Reizigerscorridor Schiphol-Utrecht-Arnhem/Nijmegen

De belangrijkste PHS-maatregelen op deze reizigerscorridor zijn:

- Doorstroomstation Utrecht
- Driebergen/Zeist keerspoor
- Ede Wageningen extra zijperron
- Seinoptimalisatie Arnhem-Nijmegen
- Elst vrije kruising
- Emplacement Nijmegen
- Rhenen extra perronspoor (nieuw t.o.v. voorkeursbeslissing) ¹
- Transfer, fietsenstallingen, geluid, overwegen, tractie, opstellen

¹ Dit project is onderdeel van dit werkpakket gezien het op 23 januari 2012 genomen besluit van de minister omtrent de treinbediening op het traject Utrecht-Arnhem (zie VGR-7, Kamerstuk 32404 nr. 56, d.d. 25 april 2012). Voor de maatregelen Driebergen/Zeist keerspoor zijperron en Ede Wageningen extra zijperron geldt dat deze horen bij deze treinbediening; dit was ten tijde van de voorkeursbeslissing PHS in juni 2010 nog niet definitief bepaald.



- a) ProRail heeft in december 2012 een beschikkingsaanvraag ingediend voor het project Doorstroomstation Utrecht (DSSU). IenM heeft hiervoor in april 2013 een beschikking afgegeven aan ProRail van € 270 miljoen (incl. BTW). Definitieve gunning aan de aannemer is voorzien in juni 2013.
- b) Voor het 'Keerspoor Driebergen/Zeist' geldt dat de maatregel wordt uitgewerkt binnen het MIRT-project 'Traject-Oost, stationsproject Driebergen-Zeist'. De realisatiebeschikking voor dit MIRT-project is in juni 2012 door IenM aan ProRail verleend. In de komende periode volgt ook de aanvullende PHS-beschikkingsaanvraag voor het keerspoor.
- c) In het kader van PHS wordt een planstudie uitgevoerd naar een onderdoorgang ter vervanging van de overweg Klompersteeg-Nieuweweg Noord. De provincie Utrecht treedt op als initiatiefnemer. De betrokken gemeenten (Veenendaal, Renswoude en Ede), de Provincie Gelderland en de Provincie Utrecht hebben overeenstemming over het voorkeursalternatief (zogenaamde Voorpoortvariant). ProRail is inmiddels gestart met de voorbereiding van de verdere uitwerking.
- d) Voor het extra perronspoor in Rhenen is de Nota Voorkeursalternatief in concept gereed. Deze kan ter besluitvorming worden voorgelegd aan IenM, waarna overleg over medefinanciering door de regio kan starten (conform besluit treinbediening PHS Utrecht-Arnhem).
- e) Voor het extra zijperron Ede/Wageningen geldt dat uitwerking plaatsvindt binnen het project Spoorzone Ede. In de afgelopen periode heeft de Keuzenota Spoorzone Ede ter inzage gelegen. In het Bestuurlijk Overleg Spoorzone (december 2012) en in het Directeurenoverleg PHS (maart 2013) is de geïntegreerde baselijn goedgekeurd. Met Spoorzone Ede vindt gezamenlijk de verdere uitwerking plaats.
- f) De vrije kruising Elst en seinoptimalisatie Arnhem-Nijmegen worden integraal bekeken gezien de samenhang. In de Nota Voorkeursalternatief wordt de vrije kruising vergeleken met een goederenwachtspoor. Oplevering van de Nota Voorkeursalternatief is rond de zomer van 2013 voorzien. Besluitvorming over een vervolg moet in relatie worden gezien tot de verdere activiteiten voor PHS-GON (temporiserende n.a.v. bezuinigingen Infrastructuurfonds).
- g) De planuitwerking van Nijmegen emplacement heeft geresulteerd in een aantal varianten voor het vergroten van de perroncapaciteit. Er bestaat een belangrijke samenhang met de bereikbaarheid van het opstel terrein. De uiteindelijke voorkeursvariant zal binnen het nog op te stellen (Ontwerp) Tracébesluit Nijmegen-Elst verder worden uitgewerkt.

1.3.4 Reizigerscorridor Den Haag-Rotterdam-Breda

De belangrijkste PHS-maatregelen op deze reizigerscorridor zijn:

- Delft viersporigheid tunnel en viersporigheid Rijswijk-Delft Zuid
 - Delft Zuid seinoptimalisatie
 - Transfer, fietsenstallingen, geluid, overwegen, tractie, opstellen
- a) Zoals gemeld in de VGR-8 is zo spoedig mogelijk gestart met de tracé- en m.e.r.-procedure voor de viersporigheid Rijswijk-Delft Zuid, zodat bij een positief realisatiebesluit de spooruitbreiding aansluitend kan worden gebouwd op de bouw van de spoortunnel in Delft. Het MER is voor 80% gereed. Op basis van het MER wordt een voorkeursvariant vastgesteld, op basis waarvan het Ontwerp Tracébesluit (OTB) wordt opgesteld.
 - b) Tijdens de bestuurlijke conferentie PHS op 21 november 2011 is afgesproken dat – hoewel dit buiten PHS valt – de regionale partijen en IenM feiten en cijfers naast elkaar leggen over de wensen van de regio ten aanzien van de treinbediening Rotterdam-Dordrecht-Breda als de vier intercity's tussen de Brabantse Stedenrij en Rotterdam via de HSL-Zuid rijden en daardoor de huidige intercity's tussen Den Haag en Venlo in de werkhypothese van PHS niet meer over Dordrecht rijden. Hierover zijn met de regio en de spoorsector meerdere gesprekken gevoerd. Naar aanleiding hiervan is door IenM aan ProRail gevraagd enkele wen-



sen van de regio nader te onderzoeken op effecten, consequenties en kosten. De resultaten van dat onderzoek zijn gedeeld met de betrokkenen en worden binnenkort definitief opgeleverd.

1.3.5 Reizigerscorridor Breda-Eindhoven

De belangrijkste PHS-maatregelen op deze reizigerscorridor zijn:

- Tilburg 4^e perronspoor
 - Breda-Tilburg seinoptimalisatie
 - Liempde vrije kruising
 - Emplacement Eindhoven
 - Transfer, fietsenstallingen, geluid, overwegen, tractie, opstellen
- a) Op verzoek van de gemeente Tilburg zijn de mogelijkheden van integratie van het project Spoorzone Tilburg en het PHS project 4^e perronspoor Tilburg (met perron) onderzocht. Dit om te streven naar synergievoordelen, vermindering van overlast, aansluitend bouwen en de kostenbesparingen die daardoor mogelijk zijn te realiseren. Dat onderzoek is afgerond. Het is niet haalbaar gebleken om in verband met de benodigde voorbereidingstijd de aanleg van het 3^e perron en het 4^e perronspoor zodanig te vervroegen dat deze in de buitendienststellingen voor het stationsproject kunnen worden gerealiseerd.
- b) In overleg met gemeente Eindhoven wordt gekeken naar geschikte locaties voor extra opstelcapaciteit voor treinmaterieel in Eindhoven. Gesprekken daarover worden gecontinueerd.
- c) In Boxtel is het participatietraject afgerond, waarin met bewoners oplossingsrichtingen zijn verkend voor het oplossen van de verkeersproblematiek op de dubbele overweg in de Tongersestraat. De gemeenteraad van Boxtel heeft op basis van de resultaten op 23 april 2013 unaniem besloten de planuitwerkingsfase in te gaan met twee van de 42 aangedragen oplossingsrichtingen uit het participatietraject. Hiermee is een belangrijke stap gezet naar een oplossing voor de dubbele overweg.
- d) De stand van zaken van de treinbediening Rotterdam-Utrecht-Breda is in onderdeel 1.3.4 toegelicht.

Voor het traject Breda-Eindhoven is een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd. Conclusie is dat er geen belangrijke nadelige milieugevolgen als gevolg van infrastructurele uitbreidingen en/of intensivering van treinverkeer ontstaan. Het opstellen van een MER is hierdoor niet noodzakelijk.

1.3.6 Routering goederenvervoer Zuid-Nederland

De belangrijkste PHS-maatregelen voor deze goederenroutering zijn:

- Meteren zuidwestboog goederen
 - Den Bosch-Vught viersporigheid en vrije kruising Vught
 - Geluid, externe veiligheid, trillingen, opstellen
- a) Op 6 september 2012 is de ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau (ontwerp NRD) Meteren-Boxtel gepubliceerd. De zienswijze procedure liep tot 17 oktober 2012. Er zijn circa 5.000 zienswijzen ingezonden waarvan ongeveer 130 unieke zienswijzen betroffen. De Commissie voor de m.e.r. heeft een advies uitgebracht. De zienswijzen zijn benut om de notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) te verbeteren. De NRD en de nota van antwoord zijn op 29 mei jl. gepubliceerd.
- b) Een van de varianten in Vught betreft een verdiepte ligging van het spoor. Op basis van de resultaten van bewonersparticipatie heeft de minister van IenM besloten deze variant mee te nemen in de MER Meteren-Boxtel, echter onder voorwaarde van voldoende medefinanciering door de regio. Het Rijk heeft onvoldoende financiering voor deze verdiepte variant. Verschillende varianten voor een verdiepte ligging worden gezien.



- c) Voor de N65 wordt een startbeslissing voorbereid voor een MIRT Verkenning. Aanpak van spoor en N65 in Vught moeten in samenhang worden gezien omdat spoor en weg elkaar kruisen. De N65 gaat nu onder het spoor door. Een variant met verdiepte ligging voor het spoor in Vught vergt een N65 op maaiveld. De verkenning N65 neemt zowel een verdiepte ligging mee van de N65 ter plaatse van het spoor, als een N65 op maaiveld. Zoals ook besproken met de regio zijn en blijven PHS en N65 separate projecten. Onderzoek, inhoud, besluitvorming en participatie worden gecoördineerd.
- d) De variant met de verdiepte ligging van het spoor in Vught is in het najaar van 2012 verder uitgewerkt in sessies met specialisten, vertegenwoordigers van bewonersorganisaties en ambtelijke vertegenwoordigers van gemeente en provincie. Het resultaat (de te onderzoeken varianten voor een verdiepte ligging) is in een breder omgevingsoverleg besproken en wordt meegenomen in de notitie Reikwijdte en Detailniveau.

1.3.7 Routing goederenvervoer Oost-Nederland

De belangrijkste PHS-maatregelen voor deze goederenrouting zijn:

- Passage Zutphen-Hengelo²
- Zutphen aanpassen emplacement en extra perron
- Zutphen aanpassen bediening brug
- Arnhem aanleg vrije kruising Velperbroek
- Geluid, externe veiligheid, trillingen, opstellen materieel

In augustus 2012 heeft de minister van IenM de definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de Goederenroute Oost-Nederland vastgesteld en gepubliceerd. Op basis van deze notitie vindt de m.e.r.-studie plaats. Voor de goederenroute in Oost-Nederland is gekozen het MER op te knippen in twee fasen. In de verslagperiode is de eerste fase van deze m.e.r.-studie uitgevoerd. In deze studie zijn de milieueffecten onderzocht van de vier mogelijke tracévarianten tussen Zutphen en Hengelo. Het Milieueffectrapport is op 21 mei jl. gepubliceerd en geeft inzicht in de effecten en de benodigde omgevingsmaatregelen per variant. In de tweede fase van het MER wordt het traject van Elst tot Oldenzaal/grens in zijn geheel bekeken.

1.3.8 Overige Maatregelen

Om PHS mogelijk te maken zijn er, naast infrastructurele maatregelen, ook aanvullende maatregelen nodig om hogere treinfrequenties mogelijk te maken. Dit betreft voorzieningen in verband met leefbaarheid (geluid, trillingen, externe veiligheid, overwegveiligheid), maar bijvoorbeeld ook het opstellen van treinen en energievoorziening. Hieronder wordt een overzicht gegeven van de stand van zaken met betrekking tot de door ProRail uitgevoerde activiteiten voor deze overige maatregelen.

Overwegveiligheid

De verkenning van de maatregelen is gereed. Er is met behulp van het overwegregister een risicoanalyse per overweg uitgevoerd. Per overweg zijn kleinschalige maatregelen uitgewerkt. De resultaten sluiten aan bij de eerder in 2010 uitgevoerde analyses, zij het dat er iets meer maatregelen nodig worden geacht.

² Deze maatregel is in de Voorkeursbeslissing PHS aangeduid als de dubbelsporige korte boog bij Deventer. Naar aanleiding van de behandeling van de Voorkeursbeslissing in de Tweede Kamer is een korte boog bij Deventer uitgesloten van verdere uitwerking. In een m.e.r.-procedure worden vier alternatieve routes tussen Zutphen en Hengelo nader uitgewerkt en op hun milieu-effecten vergeleken.



Vastgesteld is dat de verkenning in voldoende mate inzicht biedt om in de planstudies per corridor verder te worden uitgewerkt. Deze nadere uitwerking vindt plaats in overleg met de betrokken wegbeheerders. Een en ander zal uiteraard afhankelijk zijn van de planning en de prioriteiten van de corridors wanneer er meer treinen gaan rijden. Indien de huidige situatie al een probleem geeft dan zal de problematiek nader in het overwegprogramma worden bekeken. De Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) zal per overweg de risicoanalyse moeten goedkeuren.

Overwegbereikbaarheid

In de Voorkeursbeslissing PHS worden de volgende vier overwegen benoemd: de Klompersteeg in Veenendaal, de Tongersestraat te Boxtel, de Wolfskamerweg te Vught en de Beverwijksestraatweg in Castricum. Randvoorwaarde voor de aanpak is cofinanciering (50%/50%). Voor de nadere uitwerking zijn in samenwerking met de wegbeheerders projecten opgezet in betreffende corridors en zijn participatietrajecten met stakeholders en burgers gestart. De voortgang wordt sterk bepaald door gemeentelijke besluitvorming. Deze initiatieven hebben relatie met het landelijke overwegprogramma dat als uitwerking van het Regeerakkoord Rutte II wordt opgesteld.

De verkenning naar de overwegbereikbaarheid is gereed. De methodiek 'Beoordeling overwegsituaties op bereikbaarheid' is in april 2013 opgeleverd, inclusief daarin opgenomen de bijlagen met de resultaten van twee audits; een verkeerskundig bureau (Haskoning/DHV) en een wetenschappelijke audit door de TU Delft en TU Enschede. De methodiek is gedeeld met de betrokken regio's en provincies. De definitieve eindrapportage waarin de methodiek is toegepast op alle PHS overwegen, wordt overgedragen aan de planstudies in de PHS-corridors. De methodiek zal verder in het landelijke overwegprogramma worden gehanteerd.

Geluid

De SWUNG wetgeving is per medio 2012 ingevoerd. Daarvoor is een berekeningsmethodiek ontwikkeld om de geluidsproductieplafonds (GPP) vast te stellen. Deze is gebruikt in de verkenning. Daarmee is een overzicht van die PHS baanvakken gemaakt met verwachte GPP overschrijdingen. De resultaten sluiten aan bij de eerder in 2010 gemaakte globale analyses. De resultaten zullen nog worden gecorrigeerd voor de recente goederenvervoerprognoses. De resultaten zijn overgedragen aan de planstudies in de PHS-corridors.

Onderhoud

Uit de verkenning is gebleken dat een verdere harding van de raming voor onderhoud pas mogelijk is nadat details van invulling van de infrastructuur, (wisselverbindingen en kunstwerken) en daadwerkelijke gebruik bekend zijn. Verdere verkenning blijkt niet zinvol. Daarnaast wordt verwacht dat er maar enkele indienstellingen van projecten zijn voor 2020.

Externe veiligheid

De verkenning van de benodigde maatregelen is gereed. De gevolgen van de nieuwe PHS infrastructuur op de routing van gevaarlijke stoffen zijn in beeld gebracht. In de verkenning zijn uitgebreide analyses gemaakt waarin de basisnet maatregelen met bijbehorende oplossingsrichtingen per corridor in kaart zijn gebracht. Voor de oplossingsrichtingen zijn bijbehorende kosteninschattingen gemaakt. De resultaten sluiten aan bij de eerder in 2010 uitgevoerde analyses. De resultaten zijn overgedragen aan de planstudies in de PHS-corridors.



Tractie en energievoorziening

In de verkenning zijn de benodigde voorzieningen opnieuw tegen het licht gehouden en is de raming uit de Voorkeursbeslissing PHS verder uitgewerkt. Enkele onderdelen, die voorheen niet waren opgenomen, zijn verder uitgewerkt, waarmee ook de raming is herzien. Verdere detailanalyses zijn momenteel op landelijk niveau niet mogelijk. Bij de detailuitwerking van infrastructuur en bijbehorend gebruik is een verder verdieping mogelijk. Voorgesteld is de detailuitwerking verder in de planstudies in de PHS-corridors op te pakken.

Be- en bijsturing

De sector ontwikkelt in het kader van het masterplan een nieuwe be- en bijsturingsfilosofie. De aanpak is onder ander bepaald n.a.v. ervaringen met de proef Elke Tien Minuten een Trein (ETMET), de evaluatie Winterweer, ERTMS en vervanging ICT en de ambities van PHS.

Be- en bijsturing bestaat uit twee onderdelen:

- 'Be- en bijsturing buiten' betreft infrastructuur om bij te sturen. Hiervoor zijn specificaties opgesteld en gedeeld met de vervoerders. Deze specificaties worden in PHS toegepast.
- 'Be- en bijsturing binnen' betreft de inzet van mensen, middelen en methoden om de dagelijkse be- en bijsturing adequaat in te zetten en het aantal verstoringen beperkt te houden en snel op te lossen. De transitie naar een nieuwe bijsturingsaanpak is een langlopend proces. De invulling van dit proces heeft relatie met de LTSA en vergt nadere afstemming tussen de vervoerders, ProRail en IenM.

Er is een nauwe samenhang met de LTSA; daarom is bezien hoe dit geïntegreerd kan worden.

Opstellen reizigers

De verkenning is vrijwel gereed. In de afgelopen periode zijn actuele inzichten van materieelinzet en opstelbehoefte gereed gekomen. Dit heeft geleid tot een overzicht van 11 locaties op de PHS corridors met een fysiek tekort. Voor deze locaties worden de mogelijkheden nader uitgewerkt. De verwachting is dat door meer detailinzicht over de lokale invulling de behoefte raming enigszins hoger zal uitvallen dan tijdens de voorkeursbeslissing is ingeschat. Daarnaast wordt door ProRail een landelijke filosofie ontwikkeld over opstellen, n.a.v. PHS.

Opstellen goederen

De verkenning naar de opstelbehoefte voor goederen is gereed, met uitzondering van Venlo.

De planuitwerking van enkele opstel terreinen zal nader worden bekeken in relatie met aanpalende projecten (Roosendaal, Coevorden) en andere op urgentie, gezien de gewijzigde goederenvervoerprognoses.

Transfervoorzieningen

De verkenning naar aanvullende transfervoorzieningen door PHS is nagenoeg gereed. De budgetraming valt hoger uit dan in de PHS verkenning van 2010 was voorzien. Dit wordt veroorzaakt door aanvullende knelpunten en grotere complexiteit op enkele stations, dan eerder voorzien. Ook is in de verkenning het oplossen van problematiek die niet wordt veroorzaakt door PHS meegenomen. Vastgesteld is dat voor sommige situaties een verdere detailanalyse nodig is naar het oplossend vermogen van de alternatieven. Momenteel wordt gezocht naar nader vast te stellen criteria, op basis waarvan nader besparingen en prioriteiten kunnen worden bepaald.



Fietsenstallingen

Het budget voor dit onderdeel is overgedragen naar het programma Ruimte voor de Fiets.

Trillingen

De verkenning is afgerond. Op basis van de Beleidsregel trillingen is de mogelijke risicoreservering voor het aspect trillingen voor alle PHS corridors in kaart gebracht. Nader onderzoek is gewenst, naar doelmatigheid en een zinvol maatregelenpakket. De resultaten daarvan zullen te zijner tijd worden meegenomen in PHS.

De bevindingen zijn op voorhand overgedragen aan de planstudies in de PHS-corridors zodat bij de verdere uitwerking gericht onderzoek kan worden gedaan naar risicolocaties.

ATB-vv

Deze maatregel is vanwege het generieke karakter in het pakket overige maatregelen opgenomen. De risicoanalyse is in de afgelopen periode gereed gekomen. Van circa 450 locaties op de PHS corridors is vastgesteld dat seinen met ATB-vv kunnen worden uitgerust. De noodzaak van de toepassing is echter afhankelijk van de scenario keuzes t.a.v. ERTMS en het aanvalsplan 'Stop Tonend Seinpassages' (STS). In afwachting van de keuzes die in die projecten worden gemaakt, is dit onderdeel binnen PHS stilgelegd en is de budgetreservering aangehouden.

1.3.9 OV SAAL

OV SAAL behelst een stapsgewijze uitbreiding en verbetering van capaciteit en kwaliteit van het openbaar vervoer in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad. Het gaat om kansrijke en kosteneffectieve oplossingsrichtingen om te komen tot hoogfrequent spoorvervoer in relatie tot de metropolitane ontwikkeling van de Noordvleugel. OV SAAL was opgedeeld in drie termijnen: Korte Termijn (2016), Middellange Termijn (2020) en Lange Termijn (na 2020). Inmiddels is OV SAAL Lange Termijn onderdeel van het Groot Project RRAAM, zodat het geen deel meer uitmaakt van deze verantwoordingsrapportage.

De Middellange Termijn heeft – na de recente besluiten – als doel realisatie van aanvullende maatregelen, waaronder implementatie van ERTMS, op het in uitvoering zijnde Korte Termijnpakket die tezamen zorgen voor een kwalitatief goede en betrouwbare dienstregeling op de OV SAAL-corridor die bruikbaar is tot in de periode 2025-2030.

OV SAAL korte termijn maatregelen

Binnen het project OV SAAL Korte Termijn (KT) is sprake van twee deeltrajecten, waar op basis van de genomen Tracébesluiten de realisatie van maatregelen door ProRail is gestart of binnenkort zal worden gestart. De maatregelen worden in nauw overleg met de regio gerealiseerd.

Deel Hoofddorp-Diemen

De volgende maatregelen zijn sinds september 2011 in uitvoering:

- een dubbele vorkaansluiting Riekerpolder bij de splitsing van de spoorlijnen Schiphol-Amsterdam Centraal en Schiphol-Amsterdam Zuid/WTC;
- 4-sporigheid tussen Riekerpolder en de Utrechtboog (exclusief het station Amsterdam Zuid/WTC dat reeds viersporig is);
- een dubbele vorkaansluiting bij de aansluiting van de spoorlijnen Duivendrecht-Amsterdam RAI en Utrecht-Amsterdam RAI;
- geluidsmaatregelen in Weesp, Muiderberg en Almere.



In 2011 hebben ProRail en NS een opzet uitgewerkt voor de viersporigheid op de Amsterdamse Zuidtak, rekening houdend met de principes van robuust spoor. In het aangepaste ontwerp zijn beduidend minder wissels opgenomen, waardoor de kans op stremmingen fors lager wordt op dit drukke baanvak, terwijl alle bestemmingen kunnen worden bediend in de reguliere treindienst. In de VGR-8 is gemeld dat planning en budget van het project onder druk staan. Deze druk is nog steeds aanwezig. Het budget was € 581 miljoen. Na prijsbijstelling 2013 en verrekening van de verhoging van de BTW van 19% naar 21% is het budget € 602 miljoen. De planning blijft gericht op indienststelling in december 2016. Vanwege de wens voor een snelle realisatie van geluidschermen in Weesp, Muiderberg en Almere Poort maken zij nu deel uit van dit deel van het korte termijnpakket; de realisatie is inmiddels gestart.

Deel Weesp-Lelystad (Flevolijn)

Dit deel van het korte termijnpakket OV SAAL bevat de volgende maatregelen:

- keerspoeren in Almere Centrum;
- keerspoeren in Almere Oostvaarders;
- diverse kleinere maatregelen, zoals aanpassing wisselcomplexen en energievoorziening.

Op 6 maart 2013 is aan ProRail een beschikking van € 171 miljoen verleend voor realisatie van het project. De indienststelling van het project is voorzien in december 2015.

OV SAAL (middel)lange termijn maatregelen

Met de brief van 5 april 2013 (Kamerstuk 32404, nr. 63) is de Tweede Kamer geïnformeerd over het vervolg van OV SAAL op de (middel)lange termijn. Uit de actualisatie van het onderzoek naar hoogfrequent spoortransport op de SAAL-corridor in een 6/6 model (elke tien minuten een intercity en een sprinter) voor de middellange termijn is gebleken dat de vervoergroei in de SAAL-corridor aanzienlijk vertraagd is ten opzichte van de inzichten uit 2010/2011. Met een kwartierdienst met 12 treinen per uur tussen Almere en Amsterdam kan langer dan voorheen werd verwacht voldoende capaciteit worden geboden. Realisatie van hogere frequenties zal op basis van de huidige inzichten naar verwachting niet eerder dan in de periode 2025-2030 aan de orde zijn. Daarom heeft IenM op 25 maart jl. met de regio en de sector afgesproken om in te zetten op maatregelen die nodig zijn voor een kwalitatief goede dienstregeling, waarbij het zogenaamde 4/4/4-model (4 intercity's van Almere naar Amsterdam Centraal, 4 intercity's naar Amsterdam Zuid en 4 sprinters tussen Almere en Amsterdam Zuid/Centraal) het uitgangspunt is. Daartoe wordt ingezet op ERTMS in deze corridor (een globale raming komt uit op € 225 miljoen) en worden middelen gereserveerd voor het maatregelen in het kader van het zogenaamde integraal capaciteitsmanagement (€ 70 miljoen). De ambitie voor hogere frequenties in de toekomst wordt overeind gehouden. Het moment waarop dit aan de orde komt, is echter gekoppeld aan de werkelijke ontwikkeling van de vervoervraag, die zal worden gemonitord, en de beschikbaarheid van budgetten.

Na toepassing van de korting van € 200 miljoen in het kader van de bezuinigingen op het MIRT resteert voor deze vervolgstappen voor OV SAAL een budget van € 515 miljoen voor ERTMS op de OV SAAL corridor, integraal capaciteitsmanagement en eventuele aanvullende maatregelen die nodig zijn voor een kwalitatief goede dienstregeling. Mogelijke aanvullende maatregelen zijn oplossingen in de dienstregeling, verbeteren/verkorten van halteertijden en infrastructurele



oplossingen. Bij de uitwerkingen van infrastructurele oplossingen worden met name ook partiële viersporigheid in Almere op de trajecten Almere Muziekwijk – Centrum en Almere Buiten – Oostvaarders meegenomen. De maatregelen dienen toekomstvast en aantoonbaar tot een kwaliteitsverbetering te leiden binnen het taakstellend budget met een acceptabele kosten baten verhouding.

Naar verwachting zijn in juli 2013 de resultaten van aanvullend onderzoek beschikbaar, waarin een 4/4/4-dienstregeling voor de OV SAAL-corridor nader wordt uitgewerkt. Daarnaast zal de uitwerking, harding en planning ten behoeve van ERTMS en kortere opvolgtijden in goede samenhang plaatsvinden met de Railmap ERTMS.

Overwegen OV SAAL

Voor OV SAAL MLT is bestuurlijk afgesproken dat de overwegen van OV SAAL in het landelijke overwegprogramma aan de orde zullen komen. Binnen dat programma wordt afgewogen welke overwegen worden aangepakt. Het oorspronkelijk in de ramingen voor overwegen opgenomen bedrag van € 20 miljoen blijft voorlopig gereserveerd. In samenhang met de nadere besluiten voor OV SAAL en de uitkomsten vanuit het onderzoek in het kader van het overwegprogramma zal worden bezien of de reservering voor overwegen binnen OV SAAL aanvullend voor overwegen op de Gooilijn zal worden ingezet, waarbij cofinanciering vanuit de regio uitgangspunt is.

1.4 Planning op hoofdlijnen

De planning van de werkzaamheden uit de planuitwerkingsfase is opgesteld met de randvoorwaarde dat de PHS maatregelen uiterlijk in 2020 gerealiseerd zijn. Inmiddels is besloten (Kamerstuk 33400A nr. 48) dat de ambities van PHS om op termijn te komen tot hoogfrequent spoorvervoer overeind blijven, maar dat oplevering van de deelpakketten wordt getemporeerd tot 2015-2028. PHS zal, net zoals het gehele project- en programmaportfolio van spoor, worden herijkt op de bijdrage aan de doelen uit de Lange Termijn Spooragenda.

Tot medio 2013

De na te streven resultaten voor de periode tot medio 2013 zijn:

- in mei en juni 2013 worden informatiebijeenkomsten georganiseerd n.a.v. het op 21 mei jl. gepubliceerde MER 1^e fase Goederenroute Oost-Nederland.
- in juni 2013 worden met betrekking tot de goederenroutering in Zuid-Nederland informatiebijeenkomsten in de regio georganiseerd. Ook start een ingenieursbureau in juni met het verder uitwerken van de varianten en het onderzoeken van de milieueffecten.
- in juli 2013 is de uitwerking van eventuele aanvullende maatregelen ten behoeve van een kwalitatief goede kwartierdienstregeling op de OV SAAL-corridor gereed. Daarna zal hierover in overleg met de regio, NS en ProRail een besluit worden genomen.
- in juni en juli 2013 vinden vier informatieavonden plaats over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) van de milieueffectrapportage voor het project Doorstroomstation Utrecht. Deze NRD ligt van 13 juni tot 11 juli 2013 ter inzage. In juni 2013 is door IenM de beschikking afgegeven voor dit belangrijke PHS project voor de verbetering van de betrouwbaarheid van station Utrecht.

Tot eind 2013

De na te streven resultaten voor de periode tot eind 2013 zijn:



- in het najaar worden de eerste resultaten verwacht van de m.e.r.-studie Meteren-Boxtel. De verwachting is dat een variantennota met tussenresultaten wordt opgeleverd in de eerste helft van 2014. Op basis daarvan kan bestuurlijke besluitvorming over een voorkeursvariant plaatsvinden in samenhang met de N65. Daarna worden het MER en het Ontwerp Tracébesluit opgesteld.
- in het najaar van 2013 wordt voor het project Doorstroomstation Utrecht het Ontwerp Tracébesluit voorzien, wat tegelijk met het MER verschijnt.
- in het najaar van 2013 wordt een voorkeursbeslissing voorzien voor opstelcapaciteit van treinen bij Uitgeest.
- eind 2013 kunnen keuzes gemaakt worden ten aanzien van de goederenrouting Oost-Nederland op basis van de uitkomsten van het MER 1^e fase en de reactie van belanghebbenden en bestuurders hierop.
- eind 2013 komen het MER en het Ontwerp Tracebesluit voor de viersporigheid Rijswijk-Delft Zuid gereed voor inspraak. Als uitgangspunt voor het MER wordt de definitieve Nota Reikwijdte en Detailniveau gehanteerd die door de minister van IenM in mei 2012 is gepubliceerd.
- Eind 2013 zullen de uitkomsten van de herijking in het kader van de LTSA van de programma's en projecten beschikbaar komen en wordt inzichtelijk of en zo ja welke effecten dit heeft op PHS.

1.5 Risico's en onzekerheden

Risico's

De risico's genoemd in de VGR-8 zijn nog steeds van kracht. In het kader van de bezuinigingen is er voor gekozen vooruitlopend op de uitkomsten en besluitvorming over de MER 1^e fase € 300 miljoen te bezuinigen als gevolg van de lagere goederenprognoses die een keuze voor slechts 1 extra goederenpad door Oost-Nederland in plaats van de eerder geplande 2 extra goederenpaden mogelijk maakten. Indien uit het MER zou blijken dat er extra middelen nodig zijn dienen deze binnen PHS te worden gezocht.

In paragraaf 1.3.9 is gemeld dat het budget en de planning voor het project OV SAAL KT cluster c onder druk staan. Inmiddels is duidelijk dat de planning van het project - indienstelling in december 2016 – haalbaar is met toepassing van versnellingsmaatregelen. Er is wel een verhoogd risico van uitloop van werkzaamheden, omdat er nog maar weinig mogelijkheden zijn voor compensatie van nieuwe tegenvallers. De huidige verwachting is dat het project binnen budget zal blijven. Ook hier geldt echter dat er weinig tot geen mogelijkheden meer zijn om nieuwe tegenvallers in de uitvoering op te vangen.

Onzekerheden

Er hebben zich in deze verslagperiode geen nieuwe onzekerheden voorgedaan ten opzichte van de VGR-8.

Met het oog op de in de LTSA opgenomen herijking van programma's en projecten is bezien welke maatregelen van PHS in 2013 door kunnen blijven gaan.

1.6 Raakvlakken met andere projecten

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op een aantal ontwikkelingen die voor PHS van belang zijn.

Lange Termijn Spooragenda

In het kader van de uitwerking van de Lange Termijn Spooragenda wordt de gehele



portfolio aan programma's en projecten voor aanleg en Beheer en Instandhouding herijkt. Aan de hand van een afwegingskader wordt gezien of en in welke mate de programma's en projecten bijdragen aan de doelen uit de LTSA. In dit kader wordt ook een actuele prognose voor het reizigersvervoer opgesteld. Ook PHS wordt in het kader van de herijking op de bijdrage aan de LTSA doelen getoetst. De ambitie om op termijn te komen tot hoogfrequent spoorvervoer staat hierbij niet ter discussie, maar de uitwerking van PHS in individuele maatregelen kan aangepast worden. Naar verwachting kan eind 2013 een herijkt MIRT programma worden vastgesteld.

Naast de herijking van programma's en projecten wordt in het kader van de uitwerking van de LTSA door NS en ProRail een operationeel spoorconcept ontwikkeld waarin de sector haar visie geeft op de lange termijn ontwikkelingen op het spoor. De kans bestaat dat dit operationeel spoorconcept vraagt om aanpassingen in PHS. Om te voorkomen dat binnen PHS dubbel werk gedaan gaat worden is ervoor gekozen om vooruitlopend op de uitwerking van de LTSA een aantal niet tijdkritische activiteiten in 2013 te temporiseren. Het gaat daarbij om planuitwerkingsactiviteiten voor projecten die niet op het kritieke pad van de planning liggen. Na uitwerking van de LTSA zal worden gezien of deze activiteiten aangepast moeten worden of dat zij alsnog ongewijzigd doorgang vinden.

Railmap ERTMS

In haar brief van 13 februari 2013 (Kamerstuk 29984, nr. 385) heeft de staatssecretaris van IenM de Railmap ERTMS versie 1.0 (hierna Railmap) aan de Tweede Kamer gestuurd. In deze Railmap is de huidige stand van zaken met betrekking tot de invoering van ERTMS toegelicht, inclusief een doorkijk naar het vervolgtraject. De Railmap is het startdocument waarmee de staatssecretaris de MIRT-startbeslissing voor de verkenningsfase ERTMS heeft genomen.

In de verkenningsfase voor ERTMS zal verkend worden wat de mogelijkheden zijn om slimme combinaties te zoeken met lopende en voorgenomen programma's en projecten. De samenhang tussen PHS en ERTMS betreft voor dit moment de TEN-T verbindingen Rotterdam-Dordrecht-Antwerpen en Amsterdam-Utrecht-Betuweroute (aansluiting Meteren). Dit betekent dat bij de uitwerking van PHS-maatregelen op deze trajecten zo nodig en zo mogelijk fysieke mogelijkheden voor de invoering van ERTMS moeten worden getroffen. Voor de overige trajecten betekent de startbeslissing voor ERTMS dat de PHS-maatregelen, voor zover relevant, ruimte dienen te laten voor de implementatie van ERTMS en deze zo mogelijk te vergemakkelijken. Uiteraard wordt bij de verdere uitwerking van ERTMS rekening gehouden met de lopende PHS projecten. Voor het project OV SAAL MLT is besloten € 225 miljoen te reserveren voor toepassing van ERTMS op deze corridor.

Landelijk overwegprogramma

Binnen PHS is € 100 miljoen gereserveerd voor de aanpak van vier aangewezen PHS-overwegen. Als decentrale overheden ook andere overwegen binnen de PHS-corridors willen aanpakken is er de mogelijkheid om deze mee te laten lopen in het Landelijk verbeterprogramma Overwegen. In het Regeerakkoord is voor dit verbeterprogramma € 200 miljoen beschikbaar gesteld voor het verminderen van incidenten op overwegen. Hierbij geldt een landelijke prioritering voor alle overwegen. Zowel binnen PHS als binnen het Verbeterprogramma geldt als uitgangspunt een cofinanciering van 50-50%.

1.7

Financiën

In deze VGR wordt de financiële stand van zaken aangegeven en de relatie met de begroting 2010, 2011 en 2012.



Het budget

In deze verslagperiode is het budget opgehoogd met € 35 miljoen prijspeilaanpassing 2012. Daarnaast is het budget opgehoogd met € 0,6 miljoen in verband met compensatie van de BTW stijging van 19% naar 21% op de projecten waarvoor een subsidiebeschikking is afgegeven en is € 5,9 miljoen toegevoegd als gevolg van een scopewijziging (realisatie van een perronkap op het 7^e perron). Om invulling te geven aan de prioriteiten genoemd in het Regeerakkoord en de bezuinigingen is het taakstellend budget voor PHS verlaagd met € 300 miljoen, als gevolg van de keuze om uit te gaan van extra 1 goederenpad in Oost Nederland in plaats van 2 extra goederenpaden, hetgeen mogelijk is gezien de lagere vervoerprognoses.

Projectonderdeel	Budget per 4-6-2010*	Budgetontwikkeling in vorige verslagperiodes		Budgetontwikkeling in deze verslagperiode		Budget stand 1-6-2013
	Prijspeil 2009	Index	Scope wijziging	Index/BTW	Scope wijziging	Prijspeil 2012
PHS	3.158	48	-363	36	-294	2.584

* Een deel van de financiering van PHS zal plaatsvinden vanuit de leenfaciliteit PHS. Het bedrag van deze leenfaciliteit is bepaald op € 874,6 miljoen. Dit bedrag is in de Rijksbegroting in mindering gebracht op het projectbudget PHS.

Het budget van € 3,158 miljard voor PHS en € 1,399 miljard voor OV SAAL (prijspeil 2009) dat in de VGR-6 is aangegeven en wat is gebaseerd op de Voorkeursbeslissing PHS van 4 juni 2011, dient als referentie voor de totale investeringskosten van PHS.

Projectonderdeel	Budget per 4-6-2010	Budgetontwikkeling in vorige verslagperiodes		Budgetontwikkeling in deze verslagperiode		Budget stand 1-6-2013
	Prijspeil 2009	Index	Wijziging in PvE	Index/BTW	Scope wijziging	Prijspeil 2012
OV SAAL	1399	8,9	192,8	38	146*	1.490

* Deze scopewijziging is een combinatie van de € 200 miljoen taakstelling op het Infrastructuurfonds (gezien de keuze om uit te gaan van een kosteneffectieve variant in het kader van de bezuinigingen) en een toevoeging aan het budget van € 53,6 miljoen.

In het Infrastructuurfonds 2013 is het voormalige, binnen het programma beheer, onderhoud en vervanging (BOV) geormerkte programma punctualiteits- en capaciteitsknelpunten ondergebracht bij het aanlegprogramma personenvervoer. Binnen het BOV-programma waren middelen gereserveerd voor capaciteitsuitbreiding op de Flevolijn in Almere. Een deel van de middelen is daartoe inmiddels ook ingezet. De nog resterende middelen waren nog niet overgeheveld naar het aanlegprogramma maar werden door ProRail nog gereserveerd binnen het BOV programma tot duidelijk zou zijn of deze gelden inderdaad nodig waren voor de genoemde uitbreiding. De middelen zijn toegevoegd aan OV SAAL MLT en binnen dit project wordt naar verdere noodzakelijke verbeteringen van de capaciteit en de kwaliteit op de OV SAAL-corridor gekeken en daartoe ook naar mogelijk noodzakelijke infrastructurele maatregelen op de Flevolijn. Het toegevoegde budget van € 53,6 miljoen wordt binnen OV SAAL geormerkt voor eventuele infrastructurele oplossingen waarbij sprake is van (partiële) viersporigheid.

Uitgaven PHS

De uitgaven ten behoeve van PHS tot 1 juni 2013 bedragen € 78,4 miljoen, uitgedrukt in het prijspeil van het jaar dat de uitgaven zijn gedaan. De uitgaven van IenM betreffen de departementale werkzaamheden voor het programma vanaf 2008 (inclusief de kosten voor inhuur van personeel). De uitgaven van ProRail betreffen projectmanagement-, voorbereidings- en investeringsuitgaven voor PHS.



Kasuitgaven PHS	t/m 2010	2011	2012	2013	Totaal
INFRASTRUCTUUR EN MILIEU Projectkosten	3.227	774	264	0	4.265
VIA PRORAIL Vorbereidingskosten	12.640	8.637	33.381	8.714	63.372
Investeringskosten		1.964	2.008	6.831	10.803
Totaal	15.867	11.375	35.653	15.545	78.440

Uitgaven ten behoeve van PHS tot 1 juni 2013, afgerond op duizenden euro's.

Uitgaven OV SAAL (excl. RRAAM)

De uitgaven ten behoeve van OV SAAL tot 1 juni 2013 bedragen € 153,2 miljoen, uitgedrukt in het prijspeil van het jaar dat de uitgaven zijn gedaan. De uitgaven van IenM betreffen de departementale werkzaamheden voor het project vanaf 2008 (inclusief de kosten voor inhuur van personeel). De uitgaven van ProRail betreffen projectmanagement-, voorbereidings- en investeringsuitgaven voor OV SAAL.

Kasuitgaven OV SAAL	t/m 2010	2011	2012	2013	Totaal
INFRASTRUCTUUR EN MILIEU Projectkosten	5.332	628	104	0	6.064
VIA PRORAIL Vorbereidingskosten	15.287	8.490	4.101	229	28.107
Investeringskosten	6.695	20.904	34.061	57.396	119.056
Totaal	27.314	30.022	38.266	57.625	153.227

Uitgaven ten behoeve van OV SAAL tot 1 juni 2013, afgerond op duizenden euro's.



2. Actieplan 'Groei op het Spoor'

2.1 Inleiding

Het Actieplan 'Groei op het Spoor' (Actieplan) heeft een looptijd van 2008-2012. Dat betekent dat afgelopen jaar de meeste maatregelen opgezet in het kader van het Actieplan zijn afgelopen. Een aantal maatregelen lopen echter, zoals eerder aangegeven, door in 2013 en 2014. Het gaat om de maatregelen 'uitbreiden van P+R voorzieningen', 'Prettig Wachten', 'Mobiliteitsvouchers MKB' en 'Spitsmijden OV'.

In onderdeel 2.2 wordt de vervoergroei over de tweede helft 2012 nader toegelicht. Vervolgens wordt per cluster uit het Actieplan gemeld wat de stand van zaken is.

Bereikte resultaten in deze verslagperiode

Het afgelopen half jaar heeft in het teken gestaan van onder meer de volgende maatregelen. Ingebruikname van de vernieuwde wachtvoorzieningen op station Almelo (hal), Amsterdam Muiderpoort en Vlissingen Souberg. Het op eigen kosten voorzetten van de maatregel 'Ex-studenten een aantrekkelijk aanbod doen' door NS en het behalen van de doelstelling van het realiseren van 7.500 nieuwe P+R-plekken.

2.2 Vervoergroei tweede helft 2012

In de tweede helft van 2012 heeft NS een totale vervoergroei gerealiseerd van 2% ten opzichte van de tweede helft van 2011. De toename van de groei in het tweede half jaar van 2012 komt voornamelijk uit de toename van het aantal reizen met de studentenkaart. De groei van het aantal reizen op de consumenten en zakelijke markt als gevolg van de moeilijke economische situatie is afgevlakt. Over het gehele jaar 2012 gezien is er een groei van 1,7% ten opzichte van heel 2011.

Vergelijking met het hoofdwegennet

In de Midterm Review van het Actieplan is de vergelijking gemaakt met het hoofdwegennet. Aandachtspunten daarbij zijn dat cijfers van het hoofdwegennet niet zonder meer kunnen worden vergeleken met die van het spoor en dat eventuele verklaringen voor het verschil tussen weg en spoor wat de vervoersgroei betreft, moeten worden gezocht in de verplaatsingsmotieven. De vervoersgroei op de weg wordt uitgedrukt in aantal afgelegde voertuigkilometers. Ten opzichte van de periode september-december 2011 is in dezelfde periode in 2012 het aantal afgelegde voertuigkilometers licht gedaald met 0,6 procent. Ten opzicht van heel 2011 is het aantal afgelegde kilometers in 2012 met 0,1 procent gedaald tot 64,7 miljard. Er worden in 2012 meer kilometers afgelegd tijdens de spits en minder in de overige uren, ten opzichte van 2011³.

³ bron Publieksrapportage Rijkswegennet 3e periode 2012 (1 september-31 december inclusief jaaroverzicht 2012) d.d 28 januari 2013



2.3 Cluster 1 Voor- en natransport

Alle maatregelen, met uitzondering van de maatregel 'Stimuleren van shuttleservices tussen stations en bedrijfslocaties' (zie VGR-5) zijn in uitvoering.

Stimuleren van initiatieven voor nieuwe vormen van voor- en natransport

Doel van deze maatregel is nieuwe vormen van voor- en natransport te stimuleren door de inzet van een subsidieprogramma, een SBIR (small business innovation research)⁴ en een prijsvraag.

20 projecten zijn ondersteund vanuit de SBIR of het subsidieprogramma. Diverse uit te testen nieuwe concepten zijn nu zichtbaar op straat en worden gebruikt door reizigers. Alle projecten zijn inmiddels afgerond. Op dit moment worden de resultaten geëvalueerd.

De campagne voor de prijsvraag 'de Nationale Reisvraag' heeft gelopen van september tot en met december 2012. Er zijn meer dan 300 ideeën ingediend, en vele honderden actieve reizigers geëngageerd. De staatssecretaris heeft begin januari 2013 de prijs uitgereikt aan het winnende idee. Dit ging over het verbeteren van de reisinformatie en de routes in stations en andere overstappunten. ProRail onderzoekt op verzoek van IenM de mogelijkheden om dit idee functioneel te testen. De vele bouwfaseringsen die momenteel op de grotere stations plaatsvinden worden op hun geschiktheid voor een dergelijke proef van reizigersgeleiding beoordeeld. De prijsvraag leverde daarnaast beleidsinformatie op vanuit het perspectief van de reiziger. Hierbij viel op dat de reis die de reiziger wenst vooral verbeteringen op kleine schakels nodig maakt, van beter verstaanbare aankondigingen, tot informatie over het weer.

Veraangenamen van wachten op stations

De insteek van deze maatregel is dat 25 kleine en middelgrote stations worden aangepakt ter verbetering van de wachtbeleving van de reiziger. Het gaat om stations die een lage klanttevredenheid kennen. De verbeteringen lopen uiteen van het creëren van meer 'leven' op een station tot het herinrichten van de wachtruimte. Inmiddels zijn op diverse locaties de werkzaamheden in het kader van maatwerk aanpassingen al afgerond. Dit geldt voor de werkzaamheden op stations Almelo (hal), Amsterdam Muiderpoort, Breukelen, Gorinchem, Rijswijk (schilderen tunnelwand), Vlissingen Souburg en Wolvega (stationsgebouw).

Op korte termijn zullen de locaties Almere Buiten (juni 2013), Den Haag Moerwijk (week 25), Barneveld Noord (week 27) en Roermond (week 24) worden opgeleverd. Op de volgende locaties zijn de werkzaamheden nog in volle gang of in een voorbereidende uitvoeringsfase: Koog Zaandijk (perron), Rijswijk (comfortzone & abri), Rotterdam Alexander en Tilburg Universiteit. Voor de meeste resterende locaties kan met de uitvoering worden gestart in 2013. Zoals in de VGR-8 is aangegeven zal de uitvoering op een enkele locatie doorlopen tot in 2014.

Rail TV is uitgerold op de stations Eindhoven, Den Bosch, Rotterdam en Leiden. Op de planning staan nog Amsterdam, Amsterdam-Zuid (Q2/2013) en Utrecht (Q4/2013). Voor Amsterdam is vooralsnog geen monumentenvergunning verstrekt, wat betekent dat Amsterdam later of niet van Rail TV kan worden voorzien.

⁴ SBIR is een innovatieve manier van aanbesteden om het (midden/klein) bedrijfsleven aan te zetten tot creatieve oplossingen voor een maatschappelijke vraag



Verbeteren van transfervoorzieningen

Op station Amsterdam-Zuid, dat de komende jaren wordt verbouwd, worden maatregelen genomen om de grote stroom reizigers beter te kunnen geleiden. Met een financiële impuls vanuit het Actieplan heeft een perronverlenging (eerste fase) plaatsgevonden. Deze is 19 november 2012 opgeleverd. Uitvoering van de werkzaamheden vonden plaats binnen het project OV SAAL.

Ook wordt, mede dankzij het Actieplan, de voetgangerstunnel van station Zwolle verbreed van 5 meter naar 17 meter. Planning is dat deze eind 2014 gereed zal zijn.

P+R-locaties uitbreiden en verbeteren

In het Actieplan is de ambitie opgenomen om tot en met 2012, met een investeringsimpuls van € 30 miljoen, 7.500 tot 10.000 P+R plekken aan te leggen.

In de VGR-8 is gemeld dat over de aanleg van circa 10.600 extra plaatsen positief was besloten. Inmiddels is de ondergrens van 7.500 P+R aangelegde plekken gerealiseerd, waarmee de doelstelling is behaald. Tot eind 2014 zullen de nog ongeveer 3.100 resterende P+R-plekken van de 10.600 worden gerealiseerd. Ten opzichte van de VGR-8, waar nog werd gesproken van medio 2014, is dit een lichte vertraging.

Daarbovenop is besloten de maatregel van 2012 naar eind 2013 te verlengen waardoor het nog beschikbare budget voor P+R-locaties ingezet kan worden voor nieuwe voorstellen. Hiervoor is een uitvraag gedaan en besluitvorming hierover vindt tot eind 2013 plaats. De voortzetting van de maatregel kenmerkt zich wederom door co- financiering en slagvaardige samenwerking met NS en de decentrale partners. Deze inspanning moet leiden tot de aanleg van nog ongeveer 4.000 extra P+R plekken.

Met het Actieplan wordt ook een impuls, op basis van co-financiering, gegeven aan de bekendheid en vindbaarheid van P+R voorzieningen bij stationslocaties. Deze impuls zit in de uitrolfase en is verdeeld in:

- a. landelijke impuls in samenwerking met NS, ANWB en 9292 (opzetten uniforme dynamische P+R info op websites en apps). Hierbinnen zijn drie projecten gestart die informatie over P+R gebruik naar de reiziger ontsluiten via websites en mobiele applicaties. De eerste oplevering vindt in Q2 2013 plaats via een gezamenlijk communicatie initiatief.
- b. regionale impuls: deze regionale verbeteringsslag van vindbaarheid en bereikbaarheid (d.m.v. pilots in regio Twente en Zuid-Limburg) vindt plaats via drie oplossingsrichtingen: bewegwijzering, informatie systemen en- kanalen en marketing & communicatie. De doorlooptijd is ongeveer 1,5 jaar, het eerste deel van de realisatie wordt verwacht in de tweede helft van 2013. Voor de verbreding van deze regionale impuls wordt o.a. aansluiting gezocht bij bestaande initiatieven en visies zoals de initiatieven bij Maastricht Bereikbaar (Beter Benutten) en het Manifest Samen op Reis (ROVER initiatief).

Fietsenstallingen uitbreiden en verbeteren

Met deze maatregel wordt de groeiende vraag naar onbewaakte fietsenstallingen gefaciliteerd. Voor de uitbreiding van fietsenstallingen bij stations en het vergroten van de bekendheid van fietsenstallingen is een vervolg gegeven aan het programma Ruimte voor de Fiets. In 2012 zijn in totaal circa 23.000 nieuwe plekken bijgebouwd. Ook zijn 4.000 oude plekken voor nieuwe vervangen. Vanuit het Actieplan is € 20 miljoen aan dit programma toegevoegd. Dit geld is inmiddels volledig besteed. Daarom is hiermee de maatregel ` fietsenstallingen uitbreiden en



verbeteren' vanuit het Actieplan afgerond. Vanuit het MIRT- project ' Fietsparkeren bij Stations' wordt doorgedaan met investeringen in fietsparkeervoorzieningen.

Ook is vanuit het Actieplan een bijdrage geleverd aan de aanpak van weesfietsen. De afgelopen twee jaar is de weesfietsenaanpak op stations ondersteund door een Weesfiesteam van Berenschot. Dit heeft op een twintigtal stations geleid tot een structurele aanpak. Tevens is een op deze praktische ervaringen gebaseerd vernieuwd Handboek Weesfietsen opgeleverd en gepresenteerd tijdens het Fietsberaad op 4 oktober 2012.

2.4 Cluster 2 Informatievoorziening

Alle maatregelen, met uitzondering van de maatregel 'Pilots met dynamische reisinformatie' (zie VGR-5), zijn in uitvoering.

I-teams: reisinformatie op en rond stations op orde brengen

Doelstelling van deze maatregel is de statische reisinformatie op 86 stations op orde te brengen. Daarnaast is er ook aandacht voor de grote stations die in verbouwing zijn.

De verbeteringen op de eerste 50 stations zijn inmiddels uitgevoerd door ProRail. De uitvoering van de 36 extra stations, inclusief de vier monumentale stations, is medio 2012 afgerond.

De tijdelijke bewegwijzering op de stations Rotterdam Centraal, Delft, Arnhem, Amsterdam Centraal, Den Haag Centraal en Utrecht is afgerond. Op deze manier kunnen de reizigers tijdens de verbouwing hun weg vinden op het station. De verbouwingwerkzaamheden op station Breda starten na afloop van de Actieplanperiode, de tijdelijke bewijzering op dat station wordt daardoor wel gefinancierd vanuit het Actieplan, maar niet vanuit het Actieplan uitgevoerd. Dit gebeurt door de projectorganisatie van station Breda zelf.

In aanvulling op de tijdelijke bewegwijzeringborden worden een aantal grote stations gedurende de verbouwingwerkzaamheden voorzien van aanvullende dynamische reisinformatie. Den Haag Centraal is inmiddels voorzien van deze informatie. Voor de stations Utrecht Centraal, Amsterdam Centraal, Rotterdam Centraal en Delft volgt de plaatsing van de borden de planning van de NSP's.

Bovenstaande verbeteringen zijn binnen de beschikbare middelen uitgevoerd. De resterende gereserveerde middelen voor de maatregel I-teams worden ingezet voor verbetering in de eindsituatie van NSP's met extra info plus schermen. Deze worden naar verwachting aan het eind van 2013 geleverd en vervolgens geplaatst.

Panelen met actuele reisinformatie

De ambitie van het Actieplan is om op circa 50 stations in Nederland panelen te plaatsen met actuele treinvertrektijden op bus/tramstations. Dankzij deze panelen worden de OV-reizigers die uit bus (of tram) stappen vroegtijdig geïnformeerd over de actuele vertrektijd en het vertrekperron van hun trein.

In de VGR-6 werd gemeld dat de bereidheid van regionale overheden om financieel bij te dragen aan de plaatsing van de informatiepanelen op hun bus/tramstations lager was dan oorspronkelijk ingeschat. Hierdoor zijn uiteindelijk in totaal 22 panelen geplaatst op 19 stations in de Zuidvleugel en bij de stations Apeldoorn, Hardewijk, Zutphen, Enschede, Almelo, Den Bosch, Tilburg en Breda. Voor station



Breda geldt dat plaatsing van de panelen pas plaatsvindt na oplevering van het verbouwde station.

2.5 Cluster 3 Treinaanbod

Treinaanbod vergroten

De ambitie vanuit het Actieplan is vervoerders te stimuleren om hun treinaanbod structureel verder uit te breiden of andere maatregelen te treffen die extra treinaanbod mogelijk maken. Met verschillende decentrale overheden en NS is gekeken of uitbreiding van treinaanbod gerealiseerd kan worden. Dit heeft geleid tot een rijksbijdrage voor een aantal treindiensten, zoals aangegeven in de VGR-6 (paragraaf 1.5).

Internet in de trein

In 2009 is voor € 16,1 miljoen subsidie verleend aan NS en Arriva voor het realiseren en gratis aanbieden van internet in de treinen. Hiervan is € 1,1 miljoen afkomstig uit het Actieplan.

Voor NS geldt dat na het tweede kwartaal van 2012 circa 55% van de Intercitytreinen waren voorzien van internet. Volgens de huidige planning zal eind derde kwartaal 2013 in alle Intercity's van NS internet beschikbaar zijn. De uitrol loopt op schema.

Arriva heeft internet gerealiseerd in alle treinen op de treindienst Dordrecht – alle 51 treinen die in het Noorden rijden.

2.6 Cluster 4 Kaartjes en kennismaking

Ex-studenten een aantrekkelijk aanbod doen

Met deze maatregel wordt getracht afgestudeerden te behouden voor het reizen per trein. Bij inlevering van hun OV-studentenkaart kunnen zij een gratis voordelenkaart aanvragen. De ex-studenten ontvangen bij hun gratis voordeelurenkaart ook twee gratis dagdalkaartjes, twee kaartjes om gratis een OV-fiets te huren en een Q-park aanbod.

Tot en met 5 oktober 2012 hebben ongeveer 143.000 ex-studenten de gratis voordeelurenkaart aangevraagd. NS heeft de aanbieding van de voordeelurenkaart na 5 oktober 2012 op eigen kosten gecontinueerd.

Het totale aantal reizigerskilometers dat in 2012 extra met de trein wordt gereisd als gevolg van deze aanbieding is 159 miljoen. Ten opzichte van het totale kilometrage in 2009 is dat een groei van 1%. Bij geen vervolg op deze aanbieding is de verwachting dat dit effect de komende jaren langzaam weer afneemt.

Naar aanleiding van dit project heeft NS besloten om in 2013 een structureel aanbod te doen aan alle studenten die hun OV-studentenreisrecht moeten inleveren. Deze ex-studenten en langstudeerders kunnen voor één jaar een gratis Dalvoordeel abonnement aanvragen of ze krijgen desgewenst in dit eerste jaar € 50 korting op elk ander NS jaarabonnement uit de nieuwe NS propositieportfolio.



2.7 Cluster 5 Spreiding van mobiliteit

Alle maatregelen zijn in uitvoering.

Mobiliteitsmanagement bij wegwerkzaamheden

Vanuit het Actieplan is in de afgelopen periode een bijdrage geleverd aan verschillende projecten van Rijkswaterstaat om de weggebruiker tijdens wegwerkzaamheden te verleiden de trein te gebruiken.

In de VGR-8 werd al gemeld dat de MinderHinder-passen werden ingezet bij de grote werkzaamheden op de A2, A12 en A28 in de periode 2011-2012. Naast de MinderHinder-passen werd geprobeerd om automobilisten te verleiden meer gebruik te laten maken van de trein tijdens de wegwerkzaamheden op de A12. Binnen het project Spitsmijden A12 kregen deelnemers, naast de mogelijkheid om een andere route of reistijdstip te kiezen, ook de mogelijkheid om tegen gereduceerd tarief met de trein te gaan reizen in de vorm van een pilot met e-tickets. Doorgaans blijven deelnemers tijdens dergelijke spitsmijdenprojecten voor of na de spits alsnog met de auto reizen door hun werktijden daarop aan te passen. Degenen die hun werktijden niet zo makkelijk kunnen aanpassen, zullen dan ook niet zo snel meedoen met een project als Spitsmijden A12. Binnen dit project is bij wijze van pilot geprobeerd daarin verandering te brengen door het alternatief per trein aantrekkelijker te maken. Via de webshop werden daarom e-tickets voor de trein tegen een gereduceerd tarief aangeboden aan deelnemers. Vanaf 1 december 2011 werden ruim 800 e-tickets verkocht. De evaluatie van de pilot met e-tickets laat zien dat het inzetten van de treinkaartjes (NS e-tickets) niet heeft geleid tot een significante aanpassing van het verplaatsgedrag door deelnemers aan het project. De overall doelstelling van het Spitsmijden A12 project is wel behaald. De deelnemers hebben wel een significante aanpassing van het verplaatsingsgedrag laten zien door met de auto buiten de spits of helemaal niet te reizen.

Spreiding in werk,- school,- en openingstijden bevorderen (Spitsmijden in de trein)

De ambitie vanuit het Actieplan is om (nog) meer zicht te krijgen in de beweegredenen van reizigers wat betreft het gespreid reizen in de tijd. Begin 2012 is de uitvoering van het project Spitsmijden in de trein formeel gestart. Hiervoor is vanuit het Actieplan € 2 miljoen beschikbaar gesteld. Doel van de proef is door grootschalige toepassing van een tijdelijke financiële beloning te onderzoeken in welke mate treinreizigers, forenzen, in staat zijn tot het aanpassen van hun (woon-werk)reisgedrag, zodanig dat meer ruimte in de trein ontstaat tijdens de spitsperiode. Doel is ook om te onderzoeken in welke mate werkgevers spreiding van reistijden kunnen en willen mogelijk maken. Een betekenisvol onderzoek is van belang, want op basis van de uitkomsten van het onderzoek zullen vervoerders in staat zijn om in te schatten of een structurele vorm van belonen van reizen buiten de spits in het zakelijke trein-woon-werkverkeer haalbaar is.

Spitsmijden in de trein wordt uitgevoerd door een samenwerkingsverband van spoorvervoerders (Syntus, Veolia en NS), de Vrije Universiteit Amsterdam, TNO en IenM. Deelnemers konden dagelijks een beloning verdienen door buiten de spits naar hun werk te reizen. Zowel voor het midden van de ochtend- als de avondspits ontvingen deelnemers een beloning. Afhankelijk van de reisafstand en de werkelijke reistijdstippen kon een deelnemer hierbij wekelijks zo'n € 30 verdienen. De reisafstand en het reistijdstip werden geregistreerd met een speciaal voor deze proef ontwikkelde 'App' (Applicatie voor iPhone en Android smartphones).



De praktijkproef heeft in de periode tussen augustus 2012 en mei 2013 plaatsgevonden. Aan de proef hebben 1.250 forenzen deelgenomen. De Vrije Universiteit Amsterdam en TNO leveren in augustus 2013 de resultaten van respectievelijk het gedragsonderzoek en het werkgeversonderzoek op. Op basis hiervan komt in september 2013 een syntheserapportage beschikbaar.

Mobiliteitsmanagement werkgevers (Mobiliteitsscans uitvoeren bij MKB bedrijven)

Doel van het programma is het creëren van bewustzijn bij MKB ondernemingen over de mogelijkheden van mobiliteitsmanagement voor hun onderneming om vervolgens mobiliteitsmaatregelen in te voeren in de onderneming. De nadruk ligt daarbij op het inzichtelijk maken van de mogelijkheden en het toepassen van mobiliteitsmanagement bij ondernemingen.

De verhoging van het budget van € 8 miljoen naar € 9 miljoen en de verlenging van de indientermijn tot 15 oktober 2013 komt tegemoet aan de bestaande vraag onder het MKB. Tot en met april 2013 zijn er 2.400 kleine vouchers en 255 grote vouchers verzilverd (totaal € 4,5 miljoen) en is er nog voor circa € 3,5 miljoen aan vouchers wel verleend maar nog niet verzilverd. RWS Leefomgeving is samen met een aantal mobiliteitsadviseurs een benchmark aan het opzetten van de kleine vouchers. Deze benchmark is een database waarin de scans die door deze adviseurs zijn uitgevoerd staan. Met deze benchmark is het mogelijk om inzichtelijk te maken hoe het MKB reist en wat voor hen de mogelijkheden zijn om anders te reizen door toepassing van mobiliteitsmaatregelen in hun onderneming. Dit inzicht is te geven op regionaal niveau en is uit te splitsen naar soort bedrijf. Hierdoor kan een bedrijf aan de hand van de uitkomsten van hun scan bijvoorbeeld zien hoe ze scoren ten opzichte van hun regionale collega's en welke maatregelen er in hun regio vaak worden genomen.

In juli 2013 wordt een evaluatie gestart om inzicht te krijgen in het type maatregelen dat MKB werkgevers hebben genomen op basis van de regeling en wordt gekeken naar het effect van de voucherregeling bij MKB organisaties. De resultaten zijn naar verwachting in de loop van september 2013 beschikbaar.