



1

Kabinetsambities Spoor

Voortgangsrapportage nr. 2

Datum	April 2009
Status	Definitief

Kabinetsambities Spoor

Voortgangsrapportage nr. 2

Datum	2 april 2009
Status	Definitief

Colofon

Uitgegeven door	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Informatie	www.spoorambitie.nl
Telefoon	
Fax	
Uitgevoerd door	
Opmaak	
Datum	April 2009
Status	
Versienummer	

Inhoud

Inleiding 6

1 Tussenresultaten Actieplan 'Groei op het spoor' 7

- 1.1 Groeicijfer en vervoergroei in 2008 7
- 1.2 Cluster 1 Voor- en natransport 8
 - 1.2.1 P+R voorzieningen 8
 - 1.2.2 Uitbreiding fietsenstallingen 8
 - 1.2.3 Verbetering wachtruimtes op stations 9
- 1.3 Cluster 2 Informatievoorziening 9
 - 1.3.1 I-teams 9
 - 1.3.2 Treintraining senioren 10
- 1.4 Cluster 3 Treinaanbod 10
 - 1.4.1 Uitbreiding treinaanbod spits en dal 10
- 1.5 Cluster 4 Kaartjes en kennismaking 11
 - 1.5.1 Ex-studenten 11
- 1.6 Cluster 5 Spreiding van Mobiliteit 12
 - 1.6.1 Mobiliteitsmanagement 12

2 Tussenresultaten Programma Hoogfrequent Spoorvervoer 13

- 2.1 Inleiding 13
- 2.2 Voortgang PHS Planstudies 13
 - 2.2.1 Goederenvervoeranalyse ProRail 14
 - 2.2.2 Personenvervoeranalyses NS 14
 - 2.2.3 Capaciteitsanalyse ProRail 14
- 2.3 Stand van zaken van raakvlakprojecten PHS 16
 - 2.3.1 Randstad Urgent 16
 - 2.3.2 Basisnet gevaarlijke stoffen 16
 - 2.3.3 Motie Koopmans 17
 - 2.3.4 ERTMS 17
- 2.4 Vervolgaanpak PHS 17

Bijlage 1 Stations I-Teams 18

Bijlage 2 Plan van aanpak Programma Hoogfrequent Spoorvervoer tot projectbesluiten juni 2010 19

Inleiding

Deze voortgangsrapportage 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 AO van 23 januari 2008. Dit is de tweede voortgangsrapportage.

Tijdens het Algemeen Overleg van 2 oktober 2008 is de eerste voortgangsrapportage van 4 september 2008 aan de orde gekomen (kenmerk VenW/DGMO-2008/1567). Vanwege de positieve reacties in dit AO op de rapportagewijze, is voor de tweede rapportage hetzelfde stramien gehanteerd.

De in het Actieplan 'Groei op het Spoor' opgenomen maatregelen hebben betrekking op de periode tot en met 2012. De voortgang hiervan is opgenomen in het volgende hoofdstuk 1.

Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer heeft betrekking op de periode tot 2020, met als belangrijke eerstkomende mijlpaal de projectbesluiten in juni 2010. De voortgang van dit programma is weergegeven in hoofdstuk 2.

Onderdeel van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer is de planstudie OV-SAAL. De tussenrapportage OV-SAAL wordt gezamenlijk met deze voortgangsrapportage aangeboden.

1 Tussenresultaten Actieplan 'Groeï op het spoor'

In de volgende paragraaf wordt het groeicijfer over 2008 toegelicht.

Vervolgens zullen per cluster uit het Actieplan 'Groeï op het Spoor' de maatregelen worden besproken waarop in het afgelopen halfjaar voortgang is geboekt. Van deze maatregelen wordt aangegeven in hoeverre de voorgestelde planning en financiën uit het Actieplan zijn gehaald.

De meeste maatregelen liggen op schema. De maatregel 'Aansluitingen afstemmen' waarbij een pilotcorridor met één verantwoordelijke zal worden gestart, is momenteel in voorbereiding en komt in de volgende voortgangsrapportage uitgebreider aan bod.

1.1 Groeicijfer en vervoergroeï in 2008

De vervoersgroeï voor het Hoofdrailnet was over het hele jaar 2008 gemeten 4,1%. In 2007 bedroeg de groeï ten opzichte van het jaar daarvoor 3,0%. Hiermee is ten opzichte van het vorig jaar een groeï van een procentpunt gerealiseerd. In 2008 zijn op het Hoofdrailnet afgerond in totaal 15,7 miljard reizigerskilometers afgelegd ten opzichte van 15,1 miljard reizigerskilometers in 2007.

In de eerste helft van 2008 was het groeicijfer op het hoofdrailnet 5,4% ten opzichte van de eerste helft van 2007. Het groeicijfer geeft aan wat de groeï is ten opzichte van dezelfde periode een jaar eerder. In de tweede helft van 2008 bedroeg dit groeicijfer 2,8% ten opzichte van de tweede helft van 2007. De groeï in reizigerskilometers is daarmee in de tweede helft minder groot geweest dan in de eerste helft van 2008.

Het streven is om de groeï te meten over al het personenvervoer per spoor in Nederland. Vooralsnog is alleen de groeï op het Hoofdrailnet bekend. De cijfers van de decentrale lijnen worden jaarlijks verzameld. Omstreeks 1 augustus komen de cijfers beschikbaar voor het daaraan voorafgaande jaar. Voor het jaar 2008 zullen deze in de volgende voortgangsrapportage gemeld worden.

De verwachting van NS is dat er voor het komende jaar een afname van de groeï op het Hoofdrailnet zal plaatsvinden, gezien de huidige economische ontwikkelingen. De verwachting van NS is dat de mobiliteitsmarkt enigszins vertraagd reageert op de recessie. De effecten op (de groeï van) het reizigersvervoer zullen naar verwachting in de loop van 2009 merkbaar worden, mede afhankelijk van hoe de crisis zich ontwikkelt. Dit kan invloed hebben op het gedrag van reizigers wanneer zij bijvoorbeeld een beslissing moeten nemen over het verlengen van abonnementen (verschuiving in assortiment, verschuiving 1e naar 2e klasse) of als zij (recreatieve) reizen gaan uit- of afstellen. Hierover is op dit moment nog niets concreets te zeggen.

1.2 Cluster 1 Voor- en natransport

1.2.1 *P+R voorzieningen*

Deze maatregel is sinds de vorige voortgangsrapportage nieuw opgepakt. Het Actieplan speelt in op de kans die de combinatie van auto en trein in de totale reisketen biedt en richt zich op uitbreiding en verbetering van parkeervoorzieningen rondom de stations. De uitvoering van de maatregel gebeurt in samenwerking met NS en de decentrale overheden. De financiële haalbaarheid van de lopende plannen krijgt hiermee een impuls ter versnelling en vergroting van de omvang van het aantal te realiseren P+R plaatsen.

Volgens het Actieplan zou voor de maatregel P+R in 2008 de selectie plaats vinden van kansrijke locaties en in 2009 worden gestart met de aanbesteding. In 2009 zal kunnen worden gestart met de aanbesteding van de eerste locaties, waarmee de uitvoering van de maatregel op schema ligt.

Het streven is om alles op alles te zetten om in 2009 de eerste uitbreiding van P+R plaatsen te realiseren. Daartoe heeft een inventarisatieronde plaatsgevonden met NS en de decentrale overheden. Zij hebben een groot aantal voorstellen ingediend. Na de inventarisatieronde volgt een beoordelingsronde, waarna de decentrale overheden zo spoedig mogelijk aan de slag kunnen.

Deze maatregel heeft als doel het geven van een investeringsimpuls van € 30 miljoen voor de aanleg van 7.500 tot 10.000 parkeerplaatsen. Het geld zal via de BDU worden ingezet, waarna er een uitvoeringsovereenkomst wordt gesloten over de realisatie.

1.2.2 *Uitbreiding fietsenstallingen*

Het aandeel van de fiets als voor- en natransport voor de trein is aanzienlijk gestegen, waardoor er tijdens het opstellen van het Actieplan een tekort is geconstateerd aan stallingen rondom stations. In het Actieplan zijn twee deelmaatregelen opgenomen, namelijk de uitbreiding van fietsenstallingen en het opstellen van een aanvalsplan voor de aanpak van weesfietsen.

Voor de uitbreiding van de fietsenstallingen zou volgens het Actieplan in 2008 de selectie van locaties plaatsvinden, zodat in de periode 2009-2011 de aanbesteding en aanleg kan plaatsvinden en tussen 2010-2012 de stallingen worden opgeleverd en in gebruik genomen. Om dit te realiseren zal een vervolg worden gegeven aan het programma 'Ruimte voor de Fiets', dat deels zal worden bekostigd uit de financiële middelen Actieplan 'Groei op het Spoor' (€ 20 miljoen) en deels uit de Mobiliteitsaanpak (€ 15 miljoen), zoals ook gemeld aan de Tweede Kamer in het debat over de Mobiliteitsaanpak op 16 februari 2009 (kamerstuk 31305 nr 123). De uitbreiding van fietsenstallingen wordt gekoppeld aan een actieve inzet van de gemeente om ook het weesfietsenprobleem aan te pakken.

De opdracht aan ProRail is verstrekt. Gemeenten die voor uitbreiding van fietsenstallingen in aanmerking willen komen, kunnen daartoe bij ProRail een aanvraag indienen volgens de gangbare werkwijze van 'Ruimte voor de Fiets'.

De Tweede Kamer is door de staatssecretaris op 1 december 2008 schriftelijk geïnformeerd hoe Verkeer en Waterstaat samen met de NS gemeenten gaat helpen met de aanpak van het weesfietsprobleem (kamerstuk 31700-XII nr. 17 of briefnummer VenW/DGMO-2008/4421).

Dit voorjaar komt een standaardaanpak beschikbaar als hulpmiddel bij de opzet van een weesfietsaanpak. Voor de zomer gaat een weesfietssteam van start: een team van adviseurs dat een jaar lang gemeenten gaat ondersteunen bij het opzetten van een weesfietsaanpak.

1.2.3 *Verbetering wachtruimtes op stations*

Wachten is vaak een onvermijdelijk onderdeel van een reis met het openbaar vervoer. Deze maatregel richt zich erop dat het wachten op middelgrote en kleinere stations aangenamer wordt door bijvoorbeeld op kleine stations een wachtruimte aan te brengen. Bij middelgrote stations kan het wachten juist leuker worden door bijvoorbeeld kunst of verlichting in het station. ProRail voert momenteel verkennende gesprekken met regionale vervoerders en NS en ook de Spoorbouwmeester is betrokken om te bezien welke stations in aanmerking komen en welke maatregelen daar passend zijn. Dit moet dit jaar leiden tot een keuze, zodat vanaf 2009 elk jaar tenminste vijf stations zullen worden aangepakt.

Met deze maatregel is € 15 miljoen gemoeid. Het geld zal via het beheerplan aan ProRail ter beschikking gesteld worden.

1.3 **Cluster 2 Informatievoorziening**

1.3.1 *I-teams*

Met de I-teams wil Verkeer en Waterstaat zich richten op het op orde brengen van statische informatievoorziening op en rond circa vijftig grote stations. Statische informatie zijn bijvoorbeeld pictogrammen en bewegwijzering die de reiziger de weg wijzen op het station. Hiermee wordt aangesloten op de notitie 'De Reiziger op een Dwaalspoor?' van de Tweede Kamerleden Koopmans en Mastwijk van het CDA.

In het Actieplan is aangegeven dat in 2008 de I-teams worden samengesteld en de aanpak wordt vastgesteld. Ook is aangegeven welke stations aan de orde komen voor een onderzoek door de I-teams. In 2008-2009 staat de uitvoering van de stationsbezoeken op de agenda en het aanbrengen van de verbeteringen.

In september 2008 heeft in de provincie Noord-Brabant een pilot plaatsgevonden. Hierbij is onderzocht hoe het is gesteld met de informatievoorziening op de pilot-stations Roosendaal, Den Bosch, Eindhoven en Tilburg. De focus lag op de interfaces

tussen verschillende modaliteiten op en rond de stations. De verbeteringen die in de pilot naar voren zijn gekomen worden momenteel aanbesteed en vervolgens uitgevoerd. Naar aanleiding van de pilot zijn de stations Breda, Amsterdam Zuidas, Den Haag Centraal, Rotterdam Centraal, Utrecht Centraal en Arnhem Centraal (Nieuwe Sleutel Projecten) toegevoegd aan de lijst van 50 grootste stations en is de organisatie van de I-teams bij ProRail gelegd. Met deze maatregel is € 20 miljoen gemoeid. Het geld zal via het beheerplan aan ProRail ter beschikking worden gesteld.

In bijlage 1 is opgenomen welke stations zullen worden bezocht door de I-teams. Hierbij worden (net als in de pilot) NS, decentrale vervoerders, concessieverleners, decentrale overheden en consumentenorganisaties betrokken. De planning is erop gericht om dit jaar alle stations bezocht te hebben en uiterlijk begin volgend jaar alle verbeterpunten te hebben uitgevoerd.

1.3.2 *Treintraining senioren*

Het aantal senioren in Nederland neemt toe. Deze groep maakt momenteel minder gebruik van de trein dan de gemiddelde Nederlander. Doel van de treintraining is daarom om in totaal tot 2012 circa 50.000 personen door middel van de treintraining vertrouwd te maken met het gebruiken van de trein. De training bestaat uit voorlichting over het gebruik van de trein en persoonlijke uitleg daarover op stationslocaties. Het gaat over alle aspecten van de reis: zowel de voorbereiding als de treinreis zelf.

Volgens het Actieplan zou deze maatregel in 2008 starten met het inventariseren en ondersteunen van de cursussen. In de eerste helft van 2008 heeft een aanbesteding plaatsgevonden en in september is de uitvoerder geselecteerd.

Op 23 april 2009 is de lancering van de landelijke training met een 'kick-off event' op het station in Utrecht. Direct daarna zullen de trainingen van start gaan. Deze vinden plaats door bijvoorbeeld trainingen op senioren-evenementen, schriftelijke training in landelijke seniorenmedia, een instructie-DVD en een speciale website met praktische handreikingen.

Met deze maatregel is € 1,4 miljoen gemoeid. De ouderenbonden zijn betrokken bij deze maatregel.

1.4 **Cluster 3 Treinaanbod**

1.4.1 *Uitbreiding treinaanbod spits en dal*

Verkeer en Waterstaat wil in samenwerking met NS en decentrale vervoerders werken aan uitbreiding van het treinaanbod. Het gaat daarbij om extra treinen op trajecten waar extra aanbod nog niet door de huidige vraag wordt gerechtvaardigd, maar waarvoor de verwachting is dat in de nabije toekomst wel voldoende vraag zal zijn. Doel van het Actieplan is om deze extra treinen in de tijd naar voren te halen,

waarbij deze diensten op eigen kracht worden voortgezet wanneer de subsidie vanuit het Actieplan afloopt.

Voor dit cluster is in het Actieplan € 40 miljoen opgenomen. Volgens het Actieplan zou deze maatregel uitgevoerd worden in 2009 (pilot dalvervoer) en 2011-2012 (extra treinaanbod in de spits).

Met NS is overeengekomen in de dienstregelingjaren 2009, 2010, 2011 en bij gunstige reizigersgroei in 2012 op zon- en feestdagen extra treinen te laten rijden op de corridors Eindhoven-Deurne en Amsterdam-Lelystad. Voor de periode 2010-2012 wordt met NS gesproken over een nieuwe Intercity tussen Lelystad, Amsterdam Zuid en Schiphol en het traject Zwolle-Groningen. Voor dit laatste traject wordt bezien of de bestaande Intercity kan worden versneld en hierbij een nieuwe Sprinterdienst ingelegd kan worden. Over deze twee lijnen is advies gevraagd aan het Locov.

Daarnaast is Verkeer en Waterstaat in gesprek met een aantal decentrale overheden over het realiseren van extra treindiensten op de volgende corridors:

- Apeldoorn-Deventer-Enschede (Twente)
- Arnhem-Doetinchem (SAN)
- Leeuwarden-Sneek (Friesland)
- Leeuwarden-Groningen (Friesland)
- Reactivering Groningen-Veendam (Groningen)

Deze lijnen zijn gekozen op basis van de Quick Scan Regionale Lijnen.

1.5 Cluster 4 Kaartjes en kennismaking

1.5.1 Ex-studenten

Studenten aan HBO, universiteiten en meerderjarige MBO-ers hebben de beschikking over een OV-kaart. Na het inleveren van de OV-kaart, zou het mooi zijn wanneer deze groep reizigers met de trein blijft reizen. Op 1 oktober 2008 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat de eerste kortingskaart voor ex-studenten overhandigd. De regeling is vervolgens vanaf 6 oktober inwerking getreden. De regeling eindigt in 2012 of zoveel eerder als het maximum aantal kortingskaarten – zoals in de subsidiebeschikking met NS overeen gekomen – door NS is verstrekt.

Er zijn inmiddels 8000 kaarten uitgegeven tot en met maart 2009. Dit aantal is minder dan verwacht, wat deels verklaard wordt doordat de maatregel nog onvoldoende bekendheid heeft onder afstudeerders. De grootste aantallen worden verwacht in de maanden juni, juli, augustus en september wanneer de grootste groepen studenten afstuderen.

In het Actieplan was aangegeven dat de ex-studenten een aantrekkelijk aanbod zou worden gedaan en dit geïmplementeerd zou worden in 2008. Die planning is gerealiseerd. Er is € 16 miljoen beschikbaar. Dat bedrag zal gespreid tot en met 2012 worden uitgegeven.

1.6 Cluster 5 Spreiding van Mobiliteit

1.6.1 *Mobiliteitsmanagement*

Onder mobiliteitsmanagement worden drie acties uit het Actieplan samen genomen:

- mobiliteitsbeleid bedrijven doorlichten
- spreiding van werktijden bevorderen
- individuele reisanalyses stimuleren

Vanwege de overlap tussen deze maatregelen en de raakvlakken met de Taskforce Mobiliteitsmanagement, worden deze maatregelen in samenhang en in coproductie met de Taskforce Mobiliteitsmanagement uitgevoerd onder de naam 'Mobiliteitsmanagement'.

Momenteel wordt een subsidieregeling opgezet, bestaande uit vouchers voor werkgevers. Zij kunnen hiervoor een Mobiliteitsscan laten uitvoeren. Deze mobiliteitsscan brengt in kaart hoe het huidige mobiliteitsgedrag van alle werknemers is, welke kosten daarmee gemoeid zijn, waar de wensen van zowel werknemers als werkgevers liggen en op welke manier mobiliteitsmaatregelen tot besparingen kunnen leiden. Op basis van de analyse worden aanbevelingen gedaan aan de werkgever. De voucherregeling richt zich op MKB-werkgevers. Juist deze groep werkgevers heeft aangegeven dat zij hiermee aan de slag willen, in de regionale convenanten van de Taskforce Mobiliteitsmanagement die op 8 september 2008 werden gepresenteerd.

Om de werkgevers te prikkelen wordt verkend om – naast het gratis uitvoeren van de scan en het formuleren van aanbevelingen – een financiële bonus uit te keren aan bedrijven die tot de meest effectieve (en innovatieve) implementatie van de aanbevelingen zijn overgaan ('de meest mobiliteitsbewuste werkgever').

Volgens het Actieplan zou de uitvoering van de maatregelen binnen 'Mobiliteitsmanagement' in 2008 starten. Er is een budget van maximaal € 9 miljoen beschikbaar. De samenwerking met de Taskforce Mobiliteitsmanagement en de gezamenlijk uitvoering is in 2008 daadwerkelijk gestart.

2 Tussenresultaten Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

2.1 Inleiding

Dit hoofdstuk gaat in op de voortgang die het afgelopen half jaar in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) is geboekt. Daarnaast wordt inzicht geboden in de stand van zaken van enkele projecten die een belangrijke relatie hebben met PHS en wordt er kort stilgestaan bij de vervolgaanpak van PHS.

Het doel van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer is om het Kabinet in staat te stellen om uiterlijk in juni 2010 voor de verschillende Planstudies op onderbouwde wijze tot projectbesluiten te komen. Tegen die tijd moeten de te nemen maatregelen voor de beschikbare € 4,5 miljard (inclusief btw) bekend zijn evenals de bijbehorende kosten.

2.2 Voortgang PHS Planstudies

In de vorige voortgangsrapportage van 4 september 2008 (kenmerk VenW/DGMO-2008/1567) was er nog sprake van 'kandidaat' planstudies, omdat er nog geen concreet zicht was op financiële dekking. Inmiddels is in de Rijksbegroting 2009 het voor PHS beschikbare programmabudget van totaal € 4,5 miljard¹ opgenomen, waardoor de kandidaat-status van de planstudies is komen te vervallen.

Nadat de dekking voor de planstudies in september 2008 in de Rijksbegroting voor 2009 is geregeld, zijn direct de diverse inhoudelijke planstudieactiviteiten gestart en heeft Verkeer en Waterstaat het Plan van Aanpak voor PHS voor de periode tot juni 2010 opgesteld. Het Plan van Aanpak is als bijlage 2 bij deze voortgangsrapportage gevoegd. Diverse voorbereidende werkzaamheden waren al opgestart.

In lijn met Elverding vinden de diverse planstudieactiviteiten plaats in nauwe samenwerking met betrokkenen van de spoorsector en regionale overheden. In een breed proces met betrokken partijen wordt getracht zoveel mogelijk overeenstemming te bereiken over de uit te voeren capaciteitsuitbreidingen op de spoorcorridors. De voortgang van de diverse planstudieactiviteiten komt overeen met de planning uit het Plan van Aanpak.

De scope van de planstudies, waaronder de te onderzoeken lijnvoeringsvarianten en het studie- en onderzoeksgebied per planstudie, is toegelicht in de vorige voortgangsrapportage aan de Tweede Kamer. Deze scope is in het najaar van 2008 bevestigd in het MIRT-overleg met de decentrale overheden.

De scope van de planstudies in PHS is in het Algemeen Overleg over spoor op 19 februari 2009 aan de orde geweest. In reactie op een vraag over frequentieverhoging op corridors buiten de Randstad, in concreto op het baanvak

¹ Dit betreft een eindsituatie in 2020, incl. OV SAAL, BTW, inpassing / geluid / externe veiligheid / transfer en een onzekerheidsmarge van 40%.

Amersfoort-Zwolle, heeft de Minister in dit AO in algemene zin aangegeven dat in PHS een dienstregeling met 6 intercity's en 6 sprintertreinen wordt onderzocht en dat dit ook geldt voor dat specifieke baanvak Zwolle-Amersfoort. Echter, voor dit baanvak zijn in PHS de volgende twee varianten in beeld:

- VARIANT 1: 2 intercity's en 2 sprintertreinen;
- VARIANT 2: 2 intercity's en 4 sprintertreinen (waarvan 2 sprinters tussen Amersfoort en Zwolle en 2 sprinters tussen Amersfoort en Harderwijk).

Er wordt op dit traject dus wel naar frequentieverhoging gekeken (zoals met de vraag in de notitie van Christen Unie "*Slimmer, sneller en zuiniger op het Spoor*" was bedoeld), alleen niet naar een frequentie van 6 intercity's en 6 sprinters.

2.2.1 *Goederenvervoeranalyse ProRail*

Bij het vaststellen van de goederenlijnvoeringsvarianten moet worden uitgegaan van de meest actuele goederenvervoerprognoses. ProRail heeft daarom in het najaar van 2008 de 'Vraagprognose goederenvervoer 2010-2020', die gebruikt is voor de LMCA-Spoor, laten actualiseren. Hierbij is rekening gehouden met verschillende economische scenario's in de periode tot 2020.

De geactualiseerde goederenvervoerprognoses zijn in een consultatieronde onder marktpartijen, regio's, Belgische en Duitse betrokkenen besproken. De prognose en de consultatieronde geven geen aanleiding tot aanpassing van de goederenlijnvoeringen die in voortgangsrapportage van 4 september 2008 zijn beschreven en in het najaar in het MIRT-overleg bevestigd.

2.2.2 *Personenvervoeranalyses NS*

De personenvervoeranalyses resulteren in prognoses voor het reizigersvervoer op de verschillende corridors. Hiermee kan een beeld worden gevormd of en waar er voldoende markt vraag is voor hogere treinfrequenties en daarvoor noodzakelijke capaciteitsverbeteringen.

NS zal voor PHS prognoses maken voor het personenvervoer in 2020. Deze prognoses zullen diepgaander zijn dan de prognoses uit de LMCA-Spoor, omdat nu de vervoervraag op de verschillende corridors meer lokaal beschouwen. De hoofdvraag aan NS luidt: "Voorzie Verkeer en Waterstaat in voorjaar 2009 van een vervoeranalyse en in de periode tot maart 2010 van ondersteuning om tot de onderbouwing van projectbesluiten in PHS te komen".

NS beschikt over een model waarmee de vervoervraag ingeschat kan worden. Samen met NS zet Verkeer en Waterstaat een audit op, waarmee de kwaliteit en de toepasbaarheid van dit model wordt geborgd.

2.2.3 *Capaciteitsanalyse ProRail*

In de capaciteitsanalyse biedt ProRail inzicht in de capaciteitsknelpunten die ontstaan bij de verschillende goederen- en personenlijnvoeringsvarianten. ProRail

biedt ook inzicht in robuuste en kosteneffectieve pakketten van maatregelen om deze capaciteitsknelpunten op te lossen. ProRail voert de capaciteitsanalyse in drie stappen uit, trechterend naar wezenlijk te maken keuzes.

In **stap 1** van de capaciteitsanalyse analyseert ProRail momenteel op hoofdlijnen de verschillende alternatieven voor de routing van het goederenvervoer in samenhang met het reizigersvervoer. Die bepalen in sterke mate de maatregelen die nodig zijn om hoogfrequent reizigersvervoer te faciliteren. De resultaten van deze eerste stap levert ProRail in april 2009 op.

In **stap 2** zal ProRail tussen april en oktober 2009 de verschillende onderzoeksvarianten meer diepgaand uitwerken, rekening houdend met de combinatie van reizigersvervoer en goederenvervoer. Resultaat is een invulling van het maatregelenprogramma PHS in een beperkt aantal varianten. Eind oktober zijn concept resultaten beschikbaar ten behoeve van de MKBA en besluitvorming.

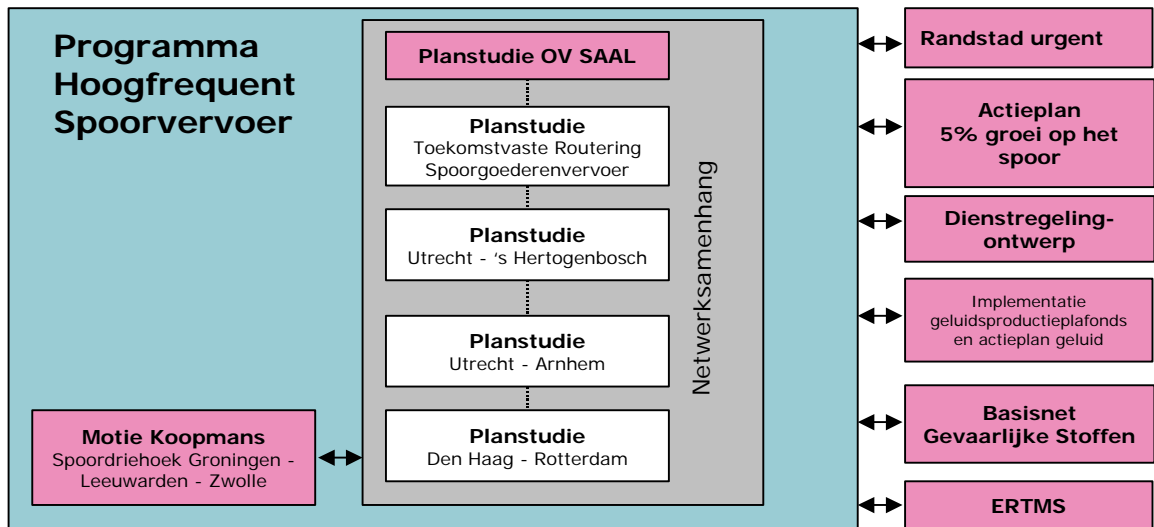
Ten behoeve van de voortgang van de capaciteitsanalyse zal de hoeveelheid te bestuderen onderzoeksvarianten in stap 2 beperkt blijven. Daarom zal ProRail na stap 1 alleen kansrijke goederenroutes in de uitwerking betrekken. Het is niet de bedoeling dat hiermee bij voorbaat onomkeerbare keuzes worden gemaakt, maar wel om niet-kansrijke alternatieven voorlopig ter zijde te leggen. Terzijde gelegde alternatieven kunnen later weer in de capaciteitsanalyse terugkomen, als blijkt dat zij voor de besluitvorming toch relevant zijn. De spoorsector en decentrale overheden worden daarom nauw bij de selectie van kansrijke alternatieven betrokken.

In **stap 3** van het werkproces zal ProRail in de periode tot februari 2010 een aantal voorgestelde spooruitbreidingen uit stap 2 nader uitdetaileren. Dit zal met name betrekking kunnen hebben op inpassingsvraagstukken en de invulling van mitigerende maatregelen voor bijvoorbeeld geluid.

2.3 Stand van zaken van raakvlakprojecten PHS

Deze paragraaf gaat in op de voortgang van projecten die een belangrijke relatie hebben met PHS, voor zover er sprake is van voor PHS relevante voortgang. De voortgang van het Actieplan 'Groeï op het Spoor' is al in het vorige hoofdstuk van deze voortgangsrapportage aan de orde gekomen.

Figuur 1
Scope PHS en aanpalende projecten.



2.3.1 Randstad Urgent

De Planstudie OV SAAL en de capaciteitsuitbreiding Den Haag-Rotterdam maken deel uit van Randstad Urgent. De ambities ten aanzien van hoogfrequent spoorvervoer hebben mede betrekking op de Planstudie OV SAAL en de corridor Den Haag-Rotterdam (inclusief lopende projecten op deze corridor zoals Spoortunnel Delft). De tussenrapportage OV-SAAL wordt gezamenlijk met deze voortgangsrapportage aangeboden.

Voor de capaciteitsuitbreiding tussen Den Haag-Rotterdam speelt momenteel een aantal projecten: de spoortunnel in Delft, de afkoppeling van de Hoekse Lijn en het onderzoek naar een nieuw station Schiedam Kethel. Er vindt regelmatig overleg plaats met betrokken decentrale overheden om ervoor te zorgen dat de planning en doelstellingen van deze projecten en PHS goed op elkaar aansluiten.

2.3.2 Basisnet gevaarlijke stoffen

Basisnet spoor is een project van de ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM dat leidt tot een kaart waarop per spoorlijn de daar maximaal toegestane 'risicoruimte' voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is vastgelegd. Per route wordt een risicoplafond vastgelegd analoog aan geluidsproductieplafonds. De 'risicoruimte' per spoorlijn zoals vastgelegd in Basisnet Spoor is daarmee voor PHS een randvoorwaarde vergelijkbaar met de infrastructurele snelheidsbeperkingen, de geluidsproductieplafonds en de ruimtelijke beperkingen.

Op 4 december 2008 is een tussenstand van het Basisnet Spoor, tezamen met de ontwerpen van de Basisnetten Weg en Water, aan de Tweede Kamer aangeboden (brief van minister van Verkeer en Waterstaat aan de voorzitter van de Tweede Kamer, 4 december 2008, Kamerstuk 30.373, nr. 27). Op 19 maart 2009 heeft daarover een Algemeen Overleg plaatsgevonden. Het ontwerp Basisnet Spoor zal in de tweede helft van 2009 worden opgeleverd.

De resultaten van Basisnet Spoor worden meegenomen in PHS. In PHS wordt integraal afgewogen, mede in relatie tot reizigersvervoer, welke goederenroutes optimaal zijn gegeven de wettelijke risicoruimte die Basisnet Spoor aangeeft.

2.3.3 *Motie Koopmans*

De door de Tweede Kamer aangenomen Motie Koopmans (Kamerstuk 27 658, nr. 41) met betrekking tot het reserveren van €160 miljoen voor de spoordriehoek Zwolle-Groningen-Leeuwarden, is onderdeel van het Regio Specifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP).

ProRail werkt momenteel in opdracht van Verkeer en Waterstaat aan een nadere scope-uitwerking van de spoorprojecten die vallen onder het RSP (inclusief Motie Koopmans). Deze scope-uitwerking zal voor de zomer van 2009 gereed zijn.

2.3.4 *ERTMS*

Zoals ook vermeld in het plan van aanpak PHS, zal een maatschappelijke kosten/batenanalyse voor de landelijke implementatie van ERTMS voor de zomer van 2009 naar de Tweede Kamer worden gezonden. De mogelijke capaciteitseffecten van ERTMS in de periode voor 2020 worden in overleg met de spoorsector in kaart gebracht, om zo robuuste maatregelen voor PHS te kunnen bepalen.

2.4 **Vervolgaanpak PHS**

De prioriteit van PHS ligt in de periode tot en met oktober 2009 bij de uitvoering van de inhoudelijk planstudieactiviteiten in nauwe afstemming met alle betrokken partijen. Bij het verschijnen van de eerstvolgende voortgangsrapportage is de personenvervoeranalyse afgerond en is er meer inzicht in de inhoudelijke tussenresultaten van de capaciteitsanalyse. Hierover zal dan toelichting worden gegeven.

De periode tussen oktober 2009 en mei 2010 zal in het teken staan van het komen tot een goede afweging en van projectbesluiten voor het totale programma in juni 2010. In de eerstvolgende voortgangsrapportage zal daarom ook inzicht worden geboden in de planning en invulling van het besluitvormingsproces en de betrokkenheid van belanghebbende partijen daarbij.

Bijlage 1 Stations I-Teams

Stations die in 2008 in het kader van de pilot door een I-team zijn bezocht

Eindhoven
Roosendaal
Den Bosch
Tilburg

Stations die in 2009 door een I-team bezocht zullen worden

Utrecht Centraal (NSP)	Zaandam
Rotterdam Centraal (NSP)	Duivendrecht
Den Haag Centraal (NSP)	Rotterdam Alexander
Schiphol	Roermond
Amsterdam Sloterdijk	Schiedam Centrum
Arnhem (NSP)	Rotterdam Blaak
Nijmegen	Hoofddorp
Den Haag HS	Naarden-Bussum
Haarlem	Hoorn
Amersfoort	Hengelo
Groningen	Lelystad Centrum
Zwolle	Woerden
Amsterdam Zuid (NSP)	Amsterdam Bijlmer ArenA
Breda (NSP)	Zutphen
Alkmaar	Heerlen
Amsterdam Amstel	Sittard
Dordrecht	Amsterdam Lelylaan
Maastricht	Weesp
Hilversum	Houten
Gouda	Assen
Almere Centrum	Almelo
Leeuwarden	Venlo
Deventer	Almere Buiten
Apeldoorn	Driebergen-Zeist
Enschede	Alphen aan den Rijn
Ede-Wageningen	Culemborg

Bijlage 2 Plan van aanpak Programma Hoogfrequent Spoorvervoer tot projectbesluiten juni 2010

Datum 16 februari 2009