

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

Voortgangsrapportage nr. 8

Datum	3 december 2012
Status	Definitief

Colofon

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Bestuurskern
Directie Openbaar Vervoer en Spoor

Plesmanweg 1-6 Den Haag





Colofon—3

Inleiding—7

- 1. Programma Hoogfrequent Spoorvervoer—8**
 - 1.1 Stand van zaken sinds VGR-7—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—11
 - 1.3.4 Reizigerscorridor Den Haag-Rotterdam-Breda—12
 - 1.3.5 Reizigerscorridor Breda-Eindhoven—12
 - 1.3.6 Routing goederenvervoer Zuid-Nederland—13
 - 1.3.7 Routing goederenvervoer Oost-Nederland—13
 - 1.3.8 Overige Maatregelen—14
 - 1.3.9 OV SAAL—15
 - 1.4 Planning op hoofdlijnen—17
 - 1.5 Risico's en onzekerheden—17
 - 1.6 Raakvlakken met andere projecten—18
 - 1.7 Financiën—19

- 2. Actieplan 'Groeï op het Spoor'—21**
 - 2.1 Inleiding—21
 - 2.2 Vervoergroei eerste helft 2012—21
 - 2.3 Cluster 1 Voor- en natransport—21
 - 2.4 Cluster 2 Informatievoorziening—24
 - 2.5 Cluster 3 Treinaanbod—25
 - 2.6 Cluster 4 Kaartjes en kennismaking—25
 - 2.7 Cluster 5 Spreiding van mobiliteit—25





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 achtste voortgangsrapportage (VGR-8), waarin verslag wordt gedaan over de periode 1 april 2012 tot 1 oktober 2012.

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. Overeenkomstig hetgeen is aangegeven in de VGR-7 van 23 april 2012 (Kamerstuk 32404, nr. 56) zal, met ingang van deze VGR, over OV SAAL worden 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-7

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

- Afronding van de goederenstudies, namelijk:
 - o lange termijn perspectief spoorgoederenvervoer tot 2040,
 - o studie naar mogelijkheden om meer in te zetten op de binnenvaart,
 - o onderzoek naar de mogelijkheden de Betuweroute intensiever te benutten via Zevenaar/grens,
 - o actualisatie van de Noordtakstudie uit 1999.
- De onderzoeksresultaten en bevindingen van IenM zijn per brief van 12 juli 2012 naar de Tweede Kamer gestuurd (Kamerstuk 32404, nr. 57).
- Afronding van de studies naar het integrale capaciteitsvraagstuk Amsterdam Centraal. Besluitvorming hierover zal de komende periode nog moeten plaatsvinden, mede in relatie tot OV SAAL.
- In mei 2012 is de definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) Rijswijk-Delft Zuid door de minister vastgesteld.
- In juli 2012 is de globale uitwerking gepubliceerd van de vier tracévarianten die in het m.e.r.-onderzoek Oost-Nederland worden onderzocht.
- In augustus 2012 is de definitieve NRD Goederenrouting Oost-Nederland vastgesteld.
- In september 2012 is de ontwerp NRD voor het traject Meteren-Boxtel gepubliceerd.
- De uitwerking van vrijwel alle Overige Maatregelen is door ProRail opgeleverd aan IenM.
- De studies die benodigd zijn om te komen tot een beschikkingaanvraag door ProRail voor realisatie van Doorstroomstation Utrecht zijn afgerond.

Daarnaast zijn in de verslagperiode diverse overleggen gevoerd:

- 20 juni 2012: bestuurlijk overleg tussen IenM, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Vught over de varianten voor Vught die worden meegenomen in de MER Meteren-Boxtel.
- 18 juli 2012: bestuurlijk overleg tussen IenM, NS, ProRail, de provincies Noord-Holland en Flevoland, de Metropoolregio Amsterdam en de gemeentes Almere en Amsterdam over OV SAAL.
- 12 juli 2012: werkbezoek van de minister van IenM aan diverse locaties langs het spoor in Oost-Nederland.
- 6 september 2012: bestuurlijk overleg met de gemeente Boxtel waarbij de



gemeenteraad nader is ingelicht over PHS en de gevolgen voor Boxtel en de mogelijkheden om gezamenlijk een oplossing te zoeken voor de overweg Tongersestraat.

- 7 september 2012: IenM heeft op ambtelijk niveau toelichting gegeven op PHS tijdens een ronde tafelgesprek van de Statencommissie van de provincie Noord-Brabant.

Alle langs de verschillende corridors van PHS liggende lokale en regionale overheden zijn 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 de cruciale projecten Amsterdam Centraal en Doorstroomstation Utrecht (DSSU), de relatie met ontwikkelingen zoals de kabinetsreactie op het rapport van de Commissie Kuiken (ERTMS, Lange Termijn Spooragenda), de aanpak van robuust spoor en de winterweerproblematiek. Ook wordt 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.

Het lopende m.e.r.-onderzoek voor PHS Goederenroutering Oost-Nederland zal naar huidige inzichten een kwartaal later gereed zijn dan in de vorige VGR-7 nog was gedacht. De planning is nu dat het MER (eerste fase) voor de zomer 2013 gereed is en in de inspraak wordt gebracht. Vervolgens kunnen in de tweede helft van 2013, na inspraak en advisering, besluiten worden genomen over de tracékeuze tussen Zutphen en Hengelo en over de uit te werken vervoersvariant(en). Het later ter beschikking komen van de resultaten leidt voornamelijk niet tot een vertraging van de geplande oplevering van de maatregelen voor PHS in Oost-Nederland.

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
- Haarlem Aziëhaven
- Transfer, fietsenstallingen, geluid, overwegen, tractie, opstellen



- a) De planuitwerking Uitgeest heeft geresulteerd in een aantal varianten voor de aanpassing van perrons en emplacement (inclusief opstelbehoefte van treinmaterieel). Deze varianten zijn ambtelijk besproken met de gemeente Uitgeest. Ook zijn de varianten ter consultatie voorgelegd aan de vervoerders. De uiteindelijke uitwerking van de voorkeursvariant zal binnen het nog op te stellen (Ontwerp) Tracébesluit Alkmaar-Amsterdam plaatshebben.
- b) In overleg met de gemeente Amsterdam zijn een aantal varianten voor een nieuwe verbindingsboog vanuit de richting Haarlem naar de Aziëhaven besproken. Deze infrastructuurvarianten worden naast een variant in de dienstregeling gezet waarbij geen infrastructuur wordt aangelegd. De varianten moeten nog ter consultatie worden voorgelegd aan de vervoerders.
- c) Met de gemeente Castricum is de uitwerking opgepakt van de aanpak van de overweg 'Beverwijkerstraatweg'. In mei 2012 zijn in de gemeenteraad de overgebleven vier hoofdvarianten gepresenteerd en zijn vervolgens informatiemarkten/inloopbijeenkomsten georganiseerd. De gemeente heeft een inspraakperiode georganiseerd, waarin circa 1.160 zienswijzen zijn ingediend. In de komende periode wordt gewerkt aan de beantwoording van die zienswijzen, zodat in de eerste helft van 2013 besluitvorming kan plaatsvinden door de gemeenteraad van Castricum.

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. Ook dienen een aantal raakvlakken in beeld te worden gebracht zoals locatie de van opstel terreinen. Er is samenhang met de keuze van het voorkeursalternatief voor OV SAAL middellange termijn. Bestuurlijk overleg en besluitvorming zal komende maanden plaatsvinden, zoveel mogelijk afgestemd met besluitvorming omtrent OV SAAL.
 - 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 uitgewerkt zodat een optimale integrale oplossing gerealiseerd kan worden.
 - e) De locatiestudie voor het inhaalpoor voor het goederenvervoer te Geldermalsen is afgerond. Meerdere locaties rondom Geldermalsen zijn bekeken. Uit de variantenstudie komt de locatie bij de Betuweroute naar voren als de meest waarschijnlijke. Definitieve afweging en besluitvorming loopt nog.



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

- a) ProRail is doorggegaan met de uitwerking van de maatregelen en het ontwerp voor het Doorstroomstation Utrecht (DSSU). Het is de bedoeling dat ProRail in december 2012 een beschikkingsaanvraag indient voor dit voor PHS belangrijke project (zie Kamerbrieven over het winterweer en Beter Benutten, Kamerstukken 29984 nr. 284 en 32500 A nr. 81). IenM en ProRail hebben afgesproken om in de lopende projecten OV Terminal en VleuGel/RandstadSpoor alvast te anticiperen op de komst van DSSU. Zo worden synergievoordelen bewerkstelligd. Hiervoor heeft IenM in november 2011 een voorinvestering beschikt van € 3,3 miljoen (exclusief BTW).
In de afgelopen periode is ProRail gestart met het opstellen van een uitvoeringsontwerp, waarbij wordt samengewerkt met een aannemer en een ingenieursbureau om de uitvoeringsrisico's te reduceren. ProRail heeft hiervoor in augustus 2012 een aanvullende beschikking ontvangen van € 5,9 miljoen.
- 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 gemeente Veenendaal en de provincie Utrecht zijn het eens over een voorkeursalternatief. De provincie Utrecht zal de overige betrokken overheden vragen de keuze voor het voorkeursalternatief te bevestigen (provincies Gelderland en Utrecht, gemeenten Veenendaal, Ede en Renswoude). Daarna kan gestart worden met de verdere uitwerking.
- d) Voor het extra perronspoor in Rhenen worden drie alternatieven onderzocht die met de gemeente zijn afgestemd. Naar verwachting kan eind 2012 de Nota Voorkeursalternatief ter consultatie worden voorgelegd aan de vervoerder. Daarna kan deze ter besluitvorming worden voorgelegd aan IenM, waarna overleg over medefinanciering 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. De PHS-maatregel is hierin geïntegreerd. Het bestuurlijk overleg over de definitieve besluitvorming is voorzien in december 2012.
- f) De vrije kruising Elst en seinoptimalisatie Arnhem-Nijmegen worden integraal bekeken gezien de samenhang. In overleg met de gemeente Overbetuwe zijn gesprekken gevoerd over de aangeleverde omgevingseisen en visies. Op basis hiervan is ProRail met de uitvoering van de variantenstudie gestart. De uiteindelijke voorkeursvariant zal binnen het nog op te stellen (Ontwerp) Tracébesluit Nijmegen-Elst verder worden uitgewerkt.

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.



- 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. Naar verwachting kan eind 2012 de Nota Voorkeursalternatief ter besluitvorming worden voorgelegd. 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 4-sporigheid tunnel en 4-sporigheid Rijswijk-Delft Zuid
 - Delft Zuid seinoptimalisatie
 - Transfer, fietsenstallingen, geluid, overwegen, tractie, opstellen
- a) Zoals gemeld in de VGR-7 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. Naar aanleiding van de binnengekomen zienswijzen en het advies van de Commissie MER op de ontwerp NRD Rijswijk-Delft Zuid is een Nota van Antwoord opgesteld. De definitieve NRD is door de minister van IenM vastgesteld en in mei 2012 uitgebracht.
- 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 wensen van de regio nader te onderzoeken op effecten, consequenties en kosten. De resultaten zullen worden gedeeld met de betrokkenen.

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 worden de mogelijkheden van integratie van het project Spoorzone Tilburg en het PHS project 4^e perronspoor Tilburg (met perron) nader onderzocht. Dit om te streven naar synergievoordelen, vermindering van overlast, aansluitend bouwen en de kostenbesparingen die daarvoor mogelijk zijn te realiseren.
- b) In overleg met gemeente Eindhoven wordt gekeken naar geschikte locaties voor extra opstelcapaciteit voor treinmaterieel in Eindhoven. Gesprekken daarover worden gecontinueerd.
- c) Met Boxtel en provincie Noord-Brabant zijn gesprekken gevoerd over de opzet van een participatietraject om met bewoners enkele varianten uit te werken voor de oplossing van de overweg Tongersestraat.
- d) De stand van zaken van de treinbediening Rotterdam-Utrecht-Breda is in onderdeel 1.3.5 toegelicht.



1.3.6 Routing goederenvervoer Zuid-Nederland

De belangrijkste PHS-maatregelen voor deze goederenrouting 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 NRD Meteren-Boxtel gepubliceerd. De zienswijze procedure liep tot 10 oktober 2012. In september 2012 zijn vijf informatiebijeenkomsten gehouden in de betrokken gemeenten.
- b) De ontwerp NRD Meteren-Boxtel bevat twee varianten voor de nieuwe Zuidwestboog bij Meteren en drie varianten voor de viersporigheid Den Bosch-Vught inclusief vrije kruising. De varianten zijn mede tot stand gekomen op basis van bestuurlijk en ambtelijk overleg en uitgebreide participatie met bewoners in twee series workshops. In totaal zijn voor beide maatregelen meer dan 80 varianten ontwikkeld. Na filtering aan de hand van randvoorwaarden en prestatiecriteria zijn de genoemde vijf varianten overgebleven.
- c) 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. Voor de N65 wordt een startbeslissing voorbereid voor een MIRT Verkenning. Aanpak van spoor en N65 in Vught moet 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. PHS en N65 blijven separate projecten. Onderzoek, inhoud, besluitvorming en participatie worden gecoördineerd.

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
- a) Op basis van de ontvangen zienswijzen op de ontwerp NRD Goederenrouting Oost-Nederland is een Nota van Antwoord opgesteld en gepubliceerd. De minister van IenM heeft de definitieve NRD vastgesteld en in augustus gepubliceerd.
- b) Naar aanleiding van moties van de Tweede Kamer zijn een aantal goederenstudies uitgevoerd. De afgelopen periode zijn deze goederenstudies afgerond. De resultaten zijn op 12 juli 2012 aan de Tweede Kamer aangeboden (Kamerstuk 32 404, nr. 57 met bijlagen). Omdat de Tweede Kamer op 5 juni 2012 het onderdeel Goederenrouting Oost-Nederland van PHS controversieel heeft verklaard zijn er naar aanleiding van de resultaten van de goederenstudies voorsnog geen nadere besluiten genomen over de routing door Oost-Nederland. Zoals gemeld in de brief van 12 juli 2012 wordt de MER uitgevoerd overeenkomstig de uitgangspunten in de NRD Goederenrouting Oost-Nederland.
- c) In de goederenstudie naar het lange termijn perspectief voor het spoorgoederenvervoer zijn de prognoses voor het goederenvervoer per spoor geactualiseerd. De actuele prognoses zijn gemiddeld circa 20% lager dan de eerder gehanteerde

² Deze maatregel is in de voorkeursbeslissing 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 milieueffecten vergeleken.



prognoses. In het vervolg van de uitwerking van de PHS-plannen zullen de nieuwe goederenprognoses worden gehanteerd.

1.3.8 Overige Maatregelen

Om PHS mogelijk te maken zijn er, naast infrastructurele maatregelen, ook maatregelen nodig op het gebied van geluid, veiligheid, transfer, fietsenstallingen, be- en bijsturing, onderhoud e.d. In de voorkeursbeslissing PHS is voor deze 'Overige Maatregelen' circa de helft van het totale budget voor PHS nodig.

Hieronder wordt de stand van zaken ten opzichte van de VGR-7 van enkele Overige Maatregelen toegelicht.

Aanpak fietsenstallingen via actieplan fietsparkeren

Voor de aanpak van tekorten aan stallingcapaciteit op de PHS- en OV SAAL-stations is € 107 miljoen beschikbaar: € 96 miljoen voor PHS en € 11 miljoen voor OV SAAL. Dit maakt onderdeel uit van het actieplan fietsparkeren (Kamerstuk 32404, nr. 53).

In het MIRT 2013 is 'Fietsparkeren bij stations' als afzonderlijk project opgenomen. Aanpak en verantwoording van fietsparkeervoorzieningen bij stations voor PHS en OV SAAL vormen een geormerkt onderdeel van dit MIRT-project. Voor alle stations zijn dezelfde voorwaarden van toepassing. Op 24 oktober 2012 (Kamerstuk 29984, nr. 317) is de Tweede Kamer geïnformeerd over de invulling van motie De Jong, waarin de Kamer verzoekt eisen op te nemen ten aanzien van het beschikbaar blijven van gratis fietsparkeervoorzieningen bij stations.

Overwegen

In de VGR-7 werd gemeld dat een onderzoek is gestart naar effecten van hogere treinfrequenties op de bereikbaarheid bij overwegen. Hiervoor is inmiddels een methodiek ontwikkeld waarmee de eventuele effecten op bereikbaarheid objectief in kaart worden gebracht. De methodiek wordt vervolgens in de planstudies toegepast op overwegen die gelegen zijn aan de PHS corridors, zodat kan worden vastgesteld waar een bereikbaarheidsvraagstuk aan de orde is. Daarnaast zijn in de verslagperiode de overwegen op de PHS corridors op veiligheidsissues geanalyseerd.

Tijdens de PHS conferentie in november 2011 hebben IenM en de regio afgesproken te zoeken naar creatieve wijze van financiering, zodat er binnen het beschikbare budget, indien dat nodig blijkt, meer overwegen kunnen worden aangepakt. In de brief van 14 mei 2012 (Aanhangsel van de Handelingen, vergaderjaar 2011-2012, nr. 2519) heeft de minister van IenM aangegeven dat het in bepaalde situaties aan de orde kan zijn dat een gemeente de financiële bijdrage echt niet kan opbrengen. In die specifieke situaties zal in overleg met de betrokken gemeente en provincie worden gezien hoe daarmee kan worden omgegaan, zodat hiervoor - binnen de beschikbare middelen - op maat gesneden afspraken kunnen worden gemaakt.

Geluid

Per 1 juli 2012 is het wettelijk kader voor geluid gewijzigd en ondergebracht in de Wet Milieubeheer. Om de onbeheerste groei van de geluidsproductie van spoorwegen aan banden te leggen zijn geluidproductieplafonds (gpp's) ingevoerd. Voor geluid zal getoetst worden of de treinaantallen passen binnen de gpp's. De treinaantallen zijn afgeleid van de gehanteerde prognoses, waarbij uit zal worden gegaan van de inzet van stil materieel (100% stil reizigersmaterieel en 80% stil goederenmaterieel). Indien sprake is van verwachte gpp-overschrijding zullen (doelmatige) maatregelen worden getroffen om deze overschrijding te voorkomen. Zo nodig kunnen de gpp's worden gewijzigd. Indien gpp's worden gewijzigd, zal



tegelijkertijd de sanering in het kader van het Meerjarenprogramma Geluidsanering worden uitgevoerd. Bij de m.e.r.-onderzoeken worden alle tracévarianten vergeleken met de referentievariant op basis van geluidberekeningen.

Trillingen

Op 18 april 2012 is door de staatssecretaris van IenM de Beleidsregel trillinghinder spoor gepubliceerd (Staatscourant 2012, nr. 7532). Deze Beleidsregel heeft tot doel om spoorse Tracébesluiten te kunnen toetsen op rechtmatigheid ten aanzien van het al dan niet treffen van maatregelen en de aanvaardbaarheid van trillingen.

Bij de m.e.r.-onderzoeken worden zowel voor de referentiesituatie als voor de projectvarianten de trillingen in kaart gebracht conform de Beleidsregel trillinghinder spoor. Momenteel voert ProRail, vooruitlopend op de uit te voeren locatiespecifieke trillingsonderzoeken, een nadere onderbouwing van de kosten op programmaniveau uit, waarbij in een breder verband ook wordt gekeken naar de doelmatigheid van maatregelen.

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 is opgedeeld in drie termijnen: Korte Termijn (2016), Middellange Termijn (2020) en Lange Termijn (na 2020). De maatregelen, die op de korte termijn zijn voorzien, maken het mogelijk een kwartierdienst te rijden in de OV SAAL-corridor. De Middellange Termijn heeft als doel de introductie van spoorboekloos reizen in de OV SAAL-corridor. Mogelijke oplossingsrichtingen voor de lange termijn in de OV SAAL-corridor worden in het kader van het project RRAAM (Rijk-Regioprogramma Amsterdam-Almere-Markerwaard) uitgewerkt. Een besluit over de Middellange Termijn wordt genomen in samenhang met de besluiten in het kader van RRAAM die eind 2012 zijn voorzien.

Een belangrijk onderdeel van OV SAAL is het realiseren van kortere opvolgtijden. Met kort volgen kan hoogfrequent spoorvervoer (binnen het budgettaire kader) worden gerealiseerd. Met de brief van 7 september 2012 (Kamerstuk 32404, nr. 58) is de Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van de second opinion over kort volgen. Voor de korte termijn is kort volgen niet noodzakelijk uit capaciteitsoverwegingen. Wel is in 2012 gestart met seinverdichting op het traject Weesp-Lelystad binnen de bestaande kaders. Met verdergaande maatregelen voor kort volgen, die deels een aanpassing van de regelgeving vergen, kan een aanvullende kwaliteitsverbetering en benodigde extra capaciteit worden geboden voor hoogfrequent spoorvervoer op deze corridor. In hoeverre deze zoals oorspronkelijk beoogd nog nodig zijn, en gerealiseerd kunnen worden voor de korte termijn (2016), wordt nog nader bezien. Overigens zal ook met ERTMS capaciteitsvergroting kunnen worden geleverd, zoals aangegeven in de brief van 7 september 2012.

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.

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. Er is € 24 miljoen budget van OV SAAL terug overgeheveld naar het project Zuidas, omdat beoogde voorinvesteringen voor een eventuele DOK-variant niet meer nodig zijn. In de VGR-7 is gemeld dat het nieuwe ontwerp een potentiële besparing zou opleveren van ruim € 15 miljoen. Inmiddels staan echter planning en budget van het project onder druk. Het budget is € 581 miljoen na verrekening met het project Zuidas; de planning blijft gericht op indienstelling in december 2016.

- Deel Weesp-Lelystad (Flevolijn)

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

- keerspoelen in Almere Centrum;
- keerspoelen in Almere Oostvaarders;
- geluidsmaatregelen in Weesp, Muiderberg en Almere;
- diverse kleinere maatregelen, zoals aanpassing wisselcomplexen en de energievoorziening.

In de verslagperiode is aan ProRail een beschikking van € 19,2 miljoen verleend voor realisatie van geluidsschermen in Weesp, Muiderberg en Almere Poort. Eind 2012 zal met de bouw van deze schermen worden begonnen. In juli 2012 heeft ProRail de beschikkingsaanvraag ingediend voor de overige werkzaamheden (exclusief maatregelen verdergaand kort volgen, zie hierboven). Voor het project is een budget van € 262,6 miljoen beschikbaar. De indienstelling van het project is voorzien in december 2015.

OV SAAL (middel)lange termijn maatregelen

Vanwege een aantal actuele ontwikkelingen en het toepassen van het principe van kort volgen in de OV SAAL-corridor vindt momenteel een update plaats van de varianten, op basis van de in april 2011 opgeleverde resultaten. Ten aanzien van de realisatie van de voor OV SAAL MLT benodigde kortere opvolgtijden wordt een variant met het bestaande beveiligingssysteem en een variant met ERTMS uitgewerkt. Gewijzigde uitgangspunten die een impact kunnen hebben op de resultaten en de afwegingen betreffen:

1. de integratie van HSA in de Hoofdrailnetconcessie;
2. langere halteertijden van het sprintermaterieel;
3. de netverklaring 2013.

De actualisatie heeft als vertrekpunt de kansrijke varianten C en E' uit 2011 zoals opgenomen in de brief van 13 april 2011 (Kamerstuk 32404, nr. 38). In diverse werkateliers is vanaf juli 2012 aan de actualisatie gewerkt. De actualisatie heeft



geresulteerd in een rapportage en een update van de beslisinformatie. Besluitvorming wordt begin 2013 verwacht.

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. PHS zal verder, net zoals de gehele project- en programmaportfolio van spoor, worden herijkt op de bijdrage aan de Lange Termijn Spooragenda. Zoals aangegeven in de brief van 5 oktober 2012 over de Lange Termijn Spooragenda zal dit circa een jaar in beslag nemen. Dit kan betekenen dat in de loop van 2013 blijkt dat er op onderdelen wijzigingen nodig zijn in het maatregelpakket van PHS. Het werk aan PHS en de voorbereidingen gaan ondertussen door, maar wel op onderdelen met een lagere intensiteit.

Tot medio 2013

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

- ProRail zal in december 2012 de beschikkingsaanvraag voor DSSU bij IenM indienen. IenM zal begin 2013 kunnen beschikken, zodat daarna de uitvoering start van dit belangrijke project voor zowel PHS als robuust spoor.
- De planuitwerking seinoptimalisaties bij Breukelen en Amsterdam-Bijlmer, de verkenningen "overige maatregelen" en doorstroomstation Amsterdam Centraal komen gereed in 2012.
- Begin 2013 zal een besluit worden genomen over de middellange termijn voor OV SAAL. De samenhang met PHS en het plan 'Beter OV in en rond Amsterdam' wordt hierbij meegenomen.
- Begin 2013 zal de definitieve NRD Meteren-Boxtel worden vastgesteld; de verdiepte ligging in Vught wordt hierin meegenomen.
- Medio 2013 kan de Staatssecretaris van IenM keuzes maken ten aanzien van de goederenrouting Oost-Nederland op basis van de uitkomsten van de lopende MER 1^e fase.
- Voor diverse infrastructuurmaatregelen van PHS zal de voorkeursvariant in 2013 worden bepaald.

1.5 Risico's en onzekerheden

Risico's

Tijdige oplevering van de studies en Ontwerp Tracébesluiten is nodig om te komen tot tijdige realisatie van de PHS-maatregelen, zodat PHS uiterlijk 2020 gereed kan zijn. Vanuit deze optiek hebben zich in de verslagperiode geen nieuwe risico's voorgedaan.

In de afgelopen periode is een aantal risico's met ProRail besproken die ontstaan als meerdere individuele maatregelen duurder zouden uitvallen dan bij de voorkeursbeslissing is gedacht. Hierbij speelt ook de in de begroting 2012 opgenomen taakstelling op het PHS budget een rol. Deze twee ontwikkelingen zouden kunnen leiden tot een potentieel risico voor PHS, indien de zogeheten 85% uitwerking (de uitwerking van de maatregelen als maximaal 85% van het geraamde budget beschikbaar is), onvoldoende soelaas biedt voor kostenbeheersing en optimalisatie. Dit heeft de permanente aandacht van IenM en ProRail, zodat indien nodig tijdig bijgestuurd kan worden.

Conform de brief aan de Tweede Kamer van 21 juni 2012 (Kamerstuk 33000 A, nr. 71) over de gevolgen van het Lenteakkoord voor de begroting van IenM zal de verhoging van het hoge BTW tarief van 19% naar 21% van invloed zijn op het MIRT programma spoor en ook op PHS.



Onzekerheden

Tijdige oplevering van onderdelen van kort volgen is van groot belang voor OV SAAL en PHS; op basis van de uitgevoerde second opinion kan worden geconstateerd dat kort volgen consistent en gestructureerd is uitgewerkt en dat de onderzochte maatregelen het vertrouwen geven dat daarmee de beoogde capaciteit en kwaliteit voor de dienstregelingvarianten van OV SAAL gerealiseerd kan worden onder de voorwaarde dat een aantal onduidelijkheden wordt weggelaten. Een deel van de maatregelen vergt nog nader onderzoek en/of moet nog verder worden uitgewerkt. Hierbij gaat het onder andere om de uitvoerbaarheid en veiligheid (via simulaties en safety cases). De aanbevelingen uit de second opinion worden gezamenlijk met de sector opgepakt. Er zal prioriteit worden gegeven aan de maatregelen die een hoge bijdrage leveren aan kortere opvolgtijden, met name de aanpassing van remtabellen en de safety case.

Van belang is dat tijdig besluitvorming plaatsvindt over de relatie van ERTMS met individuele maatregelen uit PHS, zoals seinverdichtingen en infrastructuur detailontwerpen. Dit ligt nog niet op het kritieke pad. De relatie met de Railmap ERTMS zal door IenM en ProRail permanent worden bewaakt.

Het feit dat gemeenten aangeven beperkte financiële armslag te hebben bij de aanpak van overwegen (vanuit de optiek van bereikbaarheid) wordt met de betreffende gemeenten besproken.

1.6 Raakvlakken met andere projecten

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

Kort volgen

Zoals aangegeven in onderdeel 1.3.9 is de second opinion kort volgen op 7 september 2012 aan de Tweede Kamer gezonden. Geconcludeerd wordt dat de maatregelen op een consistente wijze en gestructureerd zijn uitgewerkt. Er zal door IenM, ProRail, NS en KNV prioriteit worden gegeven aan de maatregelen die een hoge bijdrage leveren aan kortere opvolgtijden, met name de aanpassing van remtabellen en de safety case.

Robuust Spoor/winterweer

De maatregelen die in het kader van PHS worden uitgewerkt houden rekening met robuust spoor. Dit geldt onder meer voor de uitwerking van de maatregelen Doorstroomstation Utrecht, emplacement Nijmegen en OV SAAL Korte Termijn. Dit draagt ook bij aan de aanpak van het winterweer; de aanpak van de PHS-maatregelen Amsterdam Centraal en Utrecht Centraal zijn van groot belang voor de aanpak van de problemen die ook bij de aanpak van het winterweer zijn geconstateerd.

Lange Termijn Spooragenda/commissie Kuiken

In de kabinetsreactie op het advies van de Commissie Kuiken is aangegeven dat PHS, evenals de rest van het spoorpakket, zal worden getoetst op de bijdrage aan de lange termijn doelstellingen. Dit zal circa een jaar in beslag nemen zoals aangegeven in de brief van 5 oktober 2012 over de Lange Termijn Spooragenda (Kamerstuk 29984, nr. 313). Dit kan betekenen dat in de loop van 2013 blijkt dat op onderdelen wijzigingen nodig zijn in het maatregelpakket van PHS. Het werk aan PHS en de voorbereidingen gaan ondertussen wel gewoon door, maar wel op onderdelen met een lagere intensiteit.

*Railmap ERTMS*

In de brief van 8 juni 2012 (Kamerstuk 32707, nr. 16) heeft het Kabinet het principebesluit tot implementatie van het nieuwe beveiligingssysteem ERTMS genomen. Voor de implementatie wordt een Railmap opgesteld, waarin de logisch te nemen stappen en de te nemen route naar een zorgvuldige invoering van ERTMS worden geschetst. De samenhang tussen PHS en ERTMS betreft voor concrete projecten voornamelijk de verbindingen Rotterdam-Dordrecht-Antwerpen en Amsterdam-Utrecht-Betuweroute (aansluiting Meteren). Dit betekent dat bij de uitwerking van PHS-maatregelen op deze trajecten fysieke mogelijkheden voor de invoering van ERTMS moeten worden getroffen. Voor de overige trajecten betekent het principebesluit ERTMS dat de PHS-maatregelen, voor zover relevant, rekening moeten houden met de implementatie van ERTMS en zo mogelijk te vergemakkelijken.

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

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.

Zoals aangegeven in de VGR-7 is het budget inclusief fietsenstallingen; voor fietsenstallingen van PHS en OV SAAL is in de begroting 2013 een apart MIRT-blad opgenomen (als onderdeel van het actieplan fietsparkeren). De financiële voortgang hiervan zal via het MIRT worden verantwoord.

Projectonderdeel	Budget per 4-06-2010	Budgetontwikkeling in vorige verslagperiodes		Budgetontwikkeling in deze verslagperiode		Budget stand 1-04-2010
	Prijpeil 2009	Index	Scope wijziging	Index	Scope wijziging	Prijspeil 2011
PHS	3158	48	-363	0	0	2843

Voor PHS geldt dat tot en met de vorige verslagperiode het budget is opgehoogd met de prijspeilaanpassing voor het jaar 2010 en 2011. Daarnaast is het budget tot en met de vorige verslagperiode als gevolg van scopewijzigingen verlaagd met het Noord Nederland pakket (€ 164 miljoen)³, overboeking naar apparaatskosten (€ 5 miljoen) en de taakstelling Regeerakkoord 2010 (€ 194 miljoen).

Projectonderdeel	Budget per 4-06-2010	Budgetontwikkeling in vorige verslagperiodes		Budgetontwikkeling in deze verslagperiode		Budget stand 1-04-2010
	Prijpeil 2009	Index	Wijziging in PvE	Index	Wijziging in PvE	Prijspeil 2011
OV SAAL	1399	8,9	192,8	0	0	1600,7

Voor OV SAAL geldt dat tot en met de vorige verslagperiode het budget is opgehoogd met de prijspeilaanpassing voor het jaar 2010 en 2011. De scopewijziging van € 193 miljoen is het gevolg van een budgetoverheveling van de Zuidas naar OV SAAL (€ 233 miljoen), de genoemde wijziging hierop van € 24 miljoen (zie paragraaf 1.3.9), de taakstelling Regeerakkoord op OV SAAL (€ 45

³ Dit pakket is als separaat onderdeel opgenomen in het MIRT.



miljoen) en diverse kleinere scopeaanpassingen zoals geluidsmaatregelen.

Uitgaven PHS

De uitgaven ten behoeve van PHS tot 1 oktober 2012 bedragen € 59,0 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	TOTAAL
INFRASTRUCTUUR EN MILIEU				
Projectkosten	3.227	774	264	4.265
Via PRORAIL				
Voorbereidingskosten	12.640	8.637	33.381	54.658
Investeringskosten			2.008	
TOTAAL	15.867	9.411	35.653	58.923

Uitgaven ten behoeve van PHS tot 1 oktober 2012, afgerond op duizenden euro's.

Uitgaven OV SAAL (excl. RRAAM)

De uitgaven ten behoeve van OV SAAL tot 1 oktober 2012 bedragen € 95 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	TOTAAL
INFRASTRUCTUUR EN MILIEU				
Projectkosten	5.332	628	26	5.986
Via PRORAIL				
Voorbereidingskosten	15.887	8.490	3.798	28.175
Investeringskosten	6.695	20.904	34.061	61.660
TOTAAL	27.914	30.022	37.885	95.821

Uitgaven ten behoeve van OV SAAL tot 1 oktober 2012, 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 dit jaar de meeste maatregelen opgezet in het kader van het Actieplan aflopen. Een aantal maatregelen zullen echter doorlopen 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 eerste helft 2012 nader toegelicht. Vervolgens wordt per cluster uit het Actieplan gemeld wat de stand van zaken is. Gelet op de fase waarin het Actieplan zich bevindt wordt eveneens een vooruitblik gegeven.

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 Gorinchem. Verlenging looptijd en verhoging subsidiebudget 'Voucherregeling Mobiliteitsmanagement werkgevers'. Formele start van de proef 'Spitsmijden in de trein' per augustus 2012 voor bijna 500 deelnemers. En start van de campagne voor de prijsvraag 'de Nationale Reisvraag van hotnaarher' begin september 2012.

2.2 Vervoergroei eerste helft 2012

In de eerste helft van 2012 heeft NS een totale vervoergroei gerealiseerd van 1,4% ten opzichte van de eerste helft van 2011. De groei van begin 2012 bestaat voornamelijk uit een toename van het aantal reizen met de studentenkaart. Een stijging die in latere maanden van 2012 afneemt door de krimpende ontwikkeling in de consumenten- (lagere reisfrequentie en kortere reisafstanden) en zakelijke markt (bedrijven nemen minder kaarten af).

Vergelijking met het hoofdwegennet

In de Midterm Review 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. Op het hoofdwegennet is in het eerste trimester 2012 het aantal afgelegde voertuigkilometers ten opzichte van het vorige trimester ongeveer gelijk gebleven (-0,1%)⁴. Het aantal afgelegde kilometers op jaarbasis komt uit op 64,7 miljard kilometers.

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.

⁴ Bron: Bereikbaarheidsmonitor Hoofdwegennet eerste kwartaal 2012, Rijkswaterstaat.



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)⁵ en een prijsvraag.

Twintig 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. Denk hierbij aan geautomatiseerde fietsverhuur, elektrische OV-fietsen, zonetaxi met vaste tarieven voor bepaalde zones rond het station en een systeem en app om een taxi te vinden in je buurt, te vergelijken en meteen te boeken. Binnenkort wordt de fietsenstalling in Haarlem voorzien van experimentele LED-lampjes die aangeven waar lege parkeerplekken zijn. Ook wordt het concept taxiboeken gelanceerd, waarmee je verzekerd bent van je vervolgreis vanaf het station. Eind van het jaar komen ook prototypes beschikbaar in de vorm van onder andere een elektrische opvouwbare scooter die tevens als zitplaats kan dienen in een volle trein en een systeem om mobiliteitsbudgettering in te voeren bij je werknemers.

Drie projecten blijken bij nader inzien niet haalbaar en zijn gestopt. Dit heeft soms technische redenen, maar het komt ook voor dat de aanvrager zich heeft verkeken op de uitvoering of de ingeschatte markt voor het product. Van alle overige 17 projecten zijn eind dit jaar de resultaten bekend.

De campagne voor de prijsvraag 'de Nationale Reisvraag' is begin september gestart. Er is een bijbehorende website live gegaan, www.nationalereisvraag.nl, een Facebook-pagina en er wordt volop getwitterd over de reisvraag met #vanhotnaarher. Reizigers konden tot 31 oktober 2012 ideeën indienen die hun reis van en naar het station verbetert.

De prijsvraag levert uiteindelijk beleidsinformatie op vanuit het perspectief van de reiziger, zorgt voor discussie rond reismogelijkheden van en naar stations en vormt een spotlight voor de lopende subsidie- en SBIR-projecten.

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 in volle gang. De werkzaamheden op stations Wolvega (stationsgebouw), Gorinchem, en Breukelen zijn inmiddels afgerond. Het programma nadert op een toenemend aantal locaties de realisatiefase.

Op de volgende locaties kunnen de werkzaamheden nog in 2012 worden gestart: Barneveld Noord, Oldenzaal, Den Helder Zuid, Den Haag Moerwijk en Rotterdam Alexander. Op de volgende locaties is de realisatie in 2012/2013 gepland: Roermond, Rijswijk, Tilburg Universiteit (buitenruimte), Amsterdam Muiderpoort, Den Helder Zuid en Vlissingen Souburg. Op de overige locaties is realisatie vertraagd, veelal door de nodige afstemming met (lokale) huurders, risico van leegstand van het stationsgebouw waar werkzaamheden zijn gepland, dan wel vertraging in het verkrijgen van de omgevingsvergunning. De uitvoering zal hierdoor op een enkele locatie doorlopen tot in 2014.

⁵ SBIR is een innovatieve manier van aanbesteden om het (midden/klein) bedrijfsleven aan te zetten tot creatieve oplossingen voor een maatschappelijke vraag



Voor het onderdeel Rail TV (voorheen SpoorTV) zullen op korte termijn de definitieve locaties voor de schermen worden bepaald. Naar verwachting zullen de schermen begin volgend jaar kunnen worden geplaatst.

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 vindt een perronverlenging plaats. In 2011 is reeds gestart met de realisatie en oplevering fase heeft plaatsgevonden in november 2012. In 2016 zal de verlenging van het zuidelijk perron nog plaatsvinden. Uitvoering van de werkzaamheden vindt 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-plaatsen aan te leggen. Inmiddels is de bovengrens behaald: over de aanleg van circa 10.600 extra plaatsen is een positief besluit genomen. De verwachting is dat dit jaar over nog eens circa 2.000 P+R plaatsen (maaiveld en gebouwde voorziening) besloten kan worden. Het grootste deel van de maaiveldplekken wordt naar verwachting eind 2012 gerealiseerd. Een aantal maaiveldplekken zal later opgeleverd worden, evenals de meeste P+R-plekken in de gebouwde voorzieningen (garages/parkeerdekken). De planning is dat de realisatie van de gebouwde plekken medio 2014 gereed zal zijn. De behoefte aan P+R plekken bij stationslocaties blijft groot. Er is een uitvraag gedaan voor nieuwe voorstellen. De regionale overheden hebben voor ongeveer 4.000 plekken nieuwe voorstellen ingediend. Zowel binnen het Actieplan als bij de cofinancieringpartners (NS en regionale overheden) is budget beschikbaar om ook hiervoor een bijdrage te kunnen leveren.

Met het Actieplan wordt ook een impuls gegeven aan de bekendheid en vindbaarheid van P+R voorzieningen bij stationslocaties. Dit wordt in twee fasen aangepakt:

1. Inventarisatie en planvorming: het uitwerken en afstemming met de verschillende betrokkenen. Deze fase is afgerond.
2. Uitrolfase verdeeld in:
 - a. landelijke impuls in samenwerking met NS, ANWB en 9292 (opzetten uniforme dynamische P+R info op websites en app's)
 - b. regionale impuls: pilots in provincie Limburg en Regio Twente. Dit betreft o.a. verbetering en uniformering van de statische bewegwijzering.Zowel bij 2a als 2b is sprake van cofinanciering. Partijen dragen zelf een substantieel deel bij.

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. Vanuit het Actieplan is € 20 miljoen aan dit programma toegevoegd. Vanuit het programma Ruimte voor de Fiets zijn sinds de start van het programma in 1999 meer dan 320.000 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd. 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 Weesfietsenteam 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 jl.

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 ook in orde gemaakt. Op deze manier kunnen de reizigers tijdens de verbouwing hun weg vinden op het station. De verbouwingen op station Breda starten pas aan het einde van de Actieplanperiode, de tijdelijke bewegwijzering op dat station wordt daardoor niet vanuit het Actieplan uitgevoerd maar door de projectorganisatie zelf opgepakt.

In aanvulling op de bewegwijzeringborden worden een aantal grote stations gedurende de verbouwingen 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 worden de borden in het eerste kwartaal 2013 geleverd. De plaatsing van de borden volgt de planning van deze NSP's.

Bovenstaande verbeteringen zijn binnen de beschikbare middelen uitgevoerd. De resterende gereserveerde middelen voor de maatregel I-teams zullen worden ingezet voor verbetering in de eindsituatie van NSP's met extra info plus schermen. Deze worden in de loop van 2013 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 zullen uiteindelijk in totaal 22 panelen worden geplaatst op 19 stations in de Zuidvleugel, Gelderland en bij de stations Enschede, Almelo, Den Bosch, Tilburg en Breda. Plaatsing van de panelen vindt plaats in het vierde kwartaal 2012. 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.

In de VGR-7 heb ik al gemeld dat Arriva internet heeft gerealiseerd in alle treinen op de treindienst Dordrecht-Geldermalsen. Inmiddels is Arriva bezig internetvoorzieningen te bouwen in de treinen voor de Noordelijke lijnen. Reizigers in de Arriva-treinen in de provincies Fryslân en Groningen kunnen nog dit jaar gebruikmaken van een gratis internetverbinding in de trein. Arriva verwacht uiterlijk in januari 2013 alle 51 treinen die in het Noorden rijden te hebben voorzien van een WiFi-verbinding.

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 juni 2012 hebben ongeveer 118.600 ex-studenten de gratis voordeelurenkaart aangevraagd. In de eerste 6 maanden van 2012 zijn circa 19% meer aanvragen ingediend ten opzichte van de vergelijkbare periode in 2011.

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. Met het gereedkomen van de grote werkzaamheden op de A2, A12 en A28 zullen de daar ingezette MinderHinder-passen ook tot een eind komen. In de regio Utrecht maakten de afgelopen tijd circa 350 personen gebruik van de mogelijkheid om goedkoper van en naar het werk te reizen. Zij deden dit gemiddeld 3 dagen per week tijdens de grote hinder van de werkzaamheden van begin 2011 tot eind deze zomer. De



A2MinderHinder-pas werd met een gemiddelde van bijna 4 dagen in de week nog beter gebruikt. Bijna 450 personen maakten daar tijdens de grote hinder van de werkzaamheden bij Kerensheide gebruik van.

Naast de MinderHinder-passen werd geprobeerd om automobilisten tijdens de wegwerkzaamheden op de A12 te verleiden om gebruik te gaan maken van de trein. Doorgaans blijven deelnemers tijdens spitsmijden projecten 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 Spitsmijden project. Met Spitsmijden A12 is geprobeerd daarin verandering te brengen door de reis per trein aantrekkelijker te maken. Via de webshop werden daarom e-tickets voor de trein tegen een gereduceerd tarief aangeboden. Vanaf 1 december 2011 werden ruim 800 e-tickets verkocht. Een evaluatie van dit project volgt eind van dit jaar.

Spreading 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 het ministerie van IenM. Deelnemers kunnen dagelijks een beloning verdienen door buiten de spits naar hun werk te reizen. Zowel voor het rijden van de ochtend- als de avondspits ontvangen deelnemers een beloning. Afhankelijk van de reisafstand en de werkelijke reistijdstoppen kan een deelnemer hierbij wekelijks zo'n € 30 verdienen. Dit kan oplopen tot € 600,- over de gehele looptijd van de praktijkproef. De reisafstand en het reistijdstop worden geregistreerd met een speciaal voor deze proef ontwikkelde App. De proef Spitsmijden in de trein is in augustus 2012 voor bijna 500 deelnemers formeel van start gegaan, en loopt tot en met 21 december 2012. In oktober 2012 is een tweede groep deelnemers geworven. Hiervoor heeft Arriva zich aangesloten bij het samenwerkingsverband. De nieuwe deelnemersgroep is eind november gestart met de proef. De onderzoeksresultaten zullen naar verwachting in juni 2013 beschikbaar komen.

Mobiliteitsmanagement werkgevers (Mobiliteitsscans uitvoeren bij MKB bedrijven)

Doel van deze maatregel is om samen met werkgevers uit het MKB actief op zoek te gaan naar mogelijkheden om mobiliteit beter te spreiden. Hiertoe is het subsidieprogramma 'Voucherregeling Mobiliteitsmanagement werkgevers' opgezet. Inmiddels is er voor € 7,2 miljoen aangevraagd en heeft de minister besloten dat het budget verder wordt opgehoogd van € 8 miljoen naar € 9 miljoen. De indientermijn (20 december 2012) wordt ook verlengd om meer MKB-bedrijven de kans te geven een aanvraag in te dienen.