



## **Kabinetsambities Spoor**

Voortgangsrapportage nr. 3

Datum	Oktober 2009
Status	definitief



## **Kabinetsambities Spoor**

Voortgangsrapportage nr. 3

Datum	Oktober 2009
Status	definitief

## Colofon

Uitgegeven door	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Informatie	Directie Spoorvervoer
Telefoon	070.351 7870
Fax	070.351 6591
Uitgevoerd door	Projectteams Actieplan Groei op het Spoor, Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, OV SAAL
Opmaak	
Datum	Oktober 2009
Status	Definitief
Versienummer	

## Inhoud

Inleiding 6

<b>1</b>	<b>Tussenresultaten Actieplan 'Groeï op het spoor' 7</b>
1.1	Vervoersgroeï in de eerste helft van 2009 7
1.2	Cluster 1 Voor- en natransport 8
1.2.1	Uitbreiding en verbetering P+R-voorzieningen 8
1.2.2	Uitbreiding en verbetering fietsvoorzieningen 8
1.2.3	Verbetering wachtruimtes op stations 9
1.3	Cluster 2 Informatievoorziening 10
1.3.1	I-teams 10
1.3.2	Dynamische reisinformatie 10
1.3.3	Treïntraining senioren 11
1.4	Cluster 3 Treïnaanbod 11
1.4.1	Uitbreiding treïnaanbod spits en dal 11
1.5	Cluster 4 Kaartjes en kennismaking 12
1.5.1	Kortingskaart voor ex-studenten 12
1.6	Cluster 5 Spreiding van mobiliteit 12
1.6.1	Mobiliteitsbeleid bij wegwerkzaamheden 12
1.6.2	Mobiliteitsmanagement werkgevers 13
1.6.3	Dagïndelingconferentie 13
1.7	Financiële stand van zaken 14
<b>2</b>	<b>Tussenresultaten Programma Hoogfrequent Spoorvervoer 15</b>
2.1	Inleiding 15
2.2	Voortgang PHS Planstudies 16
2.2.1	Goederenvervoeranalyse ProRail 16
2.2.2	Personenvervoeranalyse NS 17
2.2.3	Capaciteitsanalyse ProRail 19
2.2.4	Maatschappelijke Kosten- en Baten Analyse (MKBA) 21
2.3	Afstemming en besluitvorming 21
2.3.1	Afstemming met Spoorsector 21
2.3.2	Afstemming met Maatschappelijke organisaties 22
2.3.3	Afstemming met departementen 22
2.3.4	Afstemming met Regionale Overheden 22
2.4	Raakvlakprojecten van PHS 23
2.4.1	Motie Koopmans 23
2.4.2	ERTMS 23
<b>3</b>	<b>Voortgang Planstudie OV SAAL 24</b>
3.1	Inleiding 24
3.2	Planstudie Korte termijn maatregelen 24
3.2.1	Spooruitbreidingen op de Zuidtak 24
3.2.2	Spooruitbreidingen op de Flevolijn 25
3.3	Middellange termijn maatregelen 25
3.4	Onderzoek lange termijn oplossingen 26
3.5	Afstemming en besluitvorming 27

## 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 AO van 23 januari 2008. Dit is de derde voortgangsrapportage (VGR-3).

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 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. Hoofdstuk 3 gaat in op de voortgang van de Planstudie OV-SAAL.

## 1 Tussenresultaten Actieplan 'Groeï op het spoor'

Het vervoer per spoor is gegroeï in de eerste helft van 2009, maar als gevolg van de economische teruggang minder dan in voorgaande jaren. In paragraaf 1.1 worden de groeicijfers over de eerste helft van 2009 nader toegelicht.

Tot op heden verloopt de uitvoering van de maatregelen volgens planning. Bij een aantal maatregelen zullen de uitgaven naar verwachting lager uitvallen dan begroot, waardoor onderuitputting dreigt. Dit biedt financiële ruimte, die met extra maatregelen zal worden ingevuld. In de paragrafen 1.2 tot en met 1.6 worden per cluster uit het Actieplan de maatregelen besproken waarop in het afgelopen halfjaar voortgang is geboekt. Van deze maatregelen wordt aangegeven in hoeverre ze in de pas lopen met de planning en financiën uit het Actieplan. Tot slot volgt in paragraaf 1.7 een totaaloverzicht van de financiële stand van zaken van het Actieplan.

In de midterm review van het Actieplan wordt uitgebreider stilgestaan bij de achterblijvende groei en de mogelijkheden om extra maatregelen uit te voeren. Er wordt teruggeblikt op de effectiviteit van de maatregelen in de afgelopen twee jaar en vooruitgeblikt op hoe - door eventueel bij te sturen - de effectiviteit van het Actieplan in de komende jaren vergroot kan worden. Vooralsnog is de lijn dat wordt vastgehouden aan de doelstelling van 5% en dat de huidige maatregelen uit het Actieplan worden doorgezet. Zoals toegezegd aan de Tweede Kamer, zal begin 2010 worden gerapporteerd over de uitkomsten van de midterm review.

### 1.1 Vervoersgroei in de eerste helft van 2009

De algehele mobiliteit in Nederland is mede als gevolg van de economische ontwikkelingen afgevlakt. Op de weg is zelfs sprake van een daling in mobiliteit. De vervoersprestatie in aantal afgelegde voertuigkilometers op het Hoofdwegennet is in de eerste twee kwartalen van 2009 met respectievelijk 1,2% en 1,9% gedaald ten opzichte van hetzelfde kwartaal vorig jaar.<sup>1</sup>

Op het spoor was er in de eerste helft van dit jaar nog wel sprake van vervoersgroei, zij het minder dan in voorgaande jaren. De vervoersgroei op het Hoofdrailnet bedroeg in de eerste helft van 2009 ten opzichte van de eerste helft van 2008 1,2%. Over het hele jaar 2008 gemeten bedroeg de vervoersgroei nog 4,1%. En in 2007 bedroeg de vervoersgroei ten opzichte van het jaar daarvoor 3,0%.

Op de decentrale lijnen was in de afgelopen jaren ook sprake van groei. In 2008 is een gemiddelde vervoersgroei gerealiseerd van 3,2% ten opzichte van 2007. De vervoersgroei in 2007 bedroeg 1,2% ten opzichte van het jaar daarvoor.

Zoals in VGR-2 van april 2009 werd voorspeld, heeft de trein te maken met de gevolgen van de economische teruggang. Reizigers en bedrijven die voor hun medewerkers abonnementen afsluiten maken bijvoorbeeld andere keuzen ten

<sup>1</sup> Bron: Kwartaalmonitor bereikbaarheidsontwikkeling Hoofdwegennet, 1<sup>e</sup> kwartaal 2009, 23 april 2009; Kwartaalmonitor bereikbaarheidsontwikkeling Hoofdwegennet, 2<sup>e</sup> kwartaal 2009, 15 juli 2009.

aanzien van het afsluiten en verlengen van abonnementen en stellen (recreatieve) reizen uit of zelfs af.

## **1.2 Cluster 1 Voor- en natransport**

In totaal is voor dit cluster € 76 miljoen beschikbaar. De verwachting is dat alle maatregelen uitgevoerd kunnen worden, maar dat wel een aantal maatregelen later zal zijn afgerond dan staat aangegeven in het Actieplan.

### *1.2.1 Uitbreiding en verbetering P+R-voorzieningen*

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 ambitie is om met een investeringsimpuls van € 30 miljoen 7.500 tot 10.000 P+R-plaatsen aan te leggen (of te verbeteren). De uitvoering van deze maatregel gebeurt in samenwerking met NS en de decentrale overheden.

De eerste twee P+R-locaties zijn in de afgelopen maanden gerealiseerd. In de gemeenten Buitenpost en Hardenberg zijn P+R-voorzieningen geopend met respectievelijk 60 en 41 plaatsen. De aanleg van zes andere P+R-voorzieningen is op dit moment in volle gang.<sup>2</sup> In totaal gaat het bij deze locaties om 580 P+R-plaatsen. De verwachting is dat in de komende maanden de realisatie van nog eens een groot aantal P+R-locaties in gang gezet wordt, waarmee de uitvoering van de maatregel op schema ligt.

Bij de realisatie van deze P+R-voorzieningen door NS en de decentrale overheden beperkt het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (hierna VenW) zich niet tot het geven van een financiële bijdrage, maar speelt het ministerie een actieve, faciliterende rol, om zo de realisatie te versnellen. In het bijzonder vraagt het ministerie daarbij aandacht voor het vergroten van de bekendheid van P+R-voorzieningen. P+R-voorzieningen zijn immers het meest succesvol als (potentiële) gebruikers bekend zijn met het bestaan, de mogelijkheden en de voordelen ervan. Bij de realisatie van de P+R-voorzieningen besteden NS en decentrale overheden daarom aandacht aan zaken als (uniforme) herkenbaarheid, bewegwijzering en promotie.

### *1.2.2 Uitbreiding en verbetering fietsvoorzieningen*

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 drie deelmaatregelen opgenomen, namelijk het uitbreiden van fietsenstallingen, het vergroten van de bekendheid van fietsenstallingen en het aanpakken van de weesfietsproblematiek.

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', deels bekostigd uit het Actieplan 'Groei op het spoor' (€ 20 miljoen) en deels uit de Mobiliteitsaanpak (€ 15 miljoen).<sup>3</sup> Dit jaar zijn er vanuit het

<sup>2</sup> Het gaat om P+R-voorzieningen bij de stations Baarn, Echt, Landgraaf, Raalte, Winschoten en Zoetermeer Oost.

<sup>3</sup> Zoals ook gemeld aan de Tweede Kamer in het debat over de Mobiliteitsaanpak op 16 februari 2009 (kamerstuk 31305 nr. 123).



programma Ruimte voor de Fiets 6.930 fietsplaatsen gerealiseerd, op 32 verschillende locaties.

Voor het aanpakken van de weesfietsproblematiek is het Handboek Weesfietsen ontwikkeld. Dit handboek is in juni van dit jaar verschenen en biedt gemeenten praktische handvatten voor het vormgeven van de aanpak van weesfietsen. De komende anderhalf jaar gaat een weesfietsenteam met behulp van het handboek een twintigtal gemeenten ondersteunen bij het opzetten van een effectieve en structurele weesfietsenaanpak. Het weesfiesteam streeft er naar om een olievlekwerking te bereiken: meer gemeenten die geïnspireerd worden om met een weesfietsaanpak aan de slag te gaan.

De maatregelen met betrekking tot de fiets liggen op schema.

### 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 het wachten op stations te veraangenamen.

VenW heeft samen met vervoerders (NS Reizigers, Veolia, Connexxion, Arriva en Syntus) en de stationsbeheerders (ProRail en NS Poort) 40 middelgrote en kleinere stations geselecteerd. Reizigers is gevraagd hoe zij de geselecteerde stations ervaren en wat in hun ogen verbeterd moet worden. De suggesties van de reizigers variëren van het aanpassen van de verlichting in het station tot het plaatsen van kunst. Op dit moment wordt gewerkt aan het verbeteren van de wachtbeleving op de eerste vijf stations: Delfzijl, Roermond, Rijswijk, Zevenaar en Den Helder Zuid. De komende jaren zullen de overige stations worden aangepakt op het gebied van prettig wachten.

Naast de aanpak van de 40 geselecteerde stations is voor een aantal andere stations bekeken welke maatregelen op korte termijn getroffen kunnen worden om het wachten te veraangenamen. Het gaat dan bijvoorbeeld om het verwarmen van wachtruimtes, het verbeteren of (her)openen van toiletten en het plaatsen van warmtezuilen. Nog dit najaar zullen de eerste warmtezuilen worden geplaatst op de stations Amersfoort en Nijmegen.

Tot slot vindt als onderdeel van deze maatregel in het laatste kwartaal van 2009 op de stations Leiden en Hilversum Noord een pilot plaats op het gebied van narrowcasting. Reizigers kunnen op de perrons informatie over hun reis en over bijvoorbeeld nieuws en cultuur bekijken op Spoor TV. Doel van de pilot is het beter spreiden van reizigers op perrons en het veraangenamen van het wachten voor reizigers.

De uitvoering van deze maatregel ligt op schema. In totaal is €15 miljoen gemoeid met deze maatregel. Het geld is via het beheerplan aan ProRail ter beschikking gesteld.

### 1.3 Cluster 2 Informatievoorziening

Alle maatregelen in dit cluster zijn in uitvoering. Van het beschikbare budget van € 27 miljoen zal naar verwachting circa € 11,4 miljoen worden besteed.

#### 1.3.1 *I-teams*

Met de I-teams (informatie-teams) richt VenW zich op het op orde brengen van statische informatievoorziening op en rond circa 50 grote stations. Voorbeelden van statische informatie zijn pictogrammen en bewegwijzering die de reiziger de weg wijzen op het station. Deze maatregel sluit aan op de notitie 'De Reiziger op een Dwaalspoor?' van de Tweede Kamerleden Koopmans en Mastwijk van het CDA.

In de provincie Noord-Brabant heeft een pilot plaatsgevonden. De door een I-team voorgestelde verbeteringen op de stations Eindhoven, Den Bosch, Tilburg en Roosendaal zijn uitgevoerd. Daarnaast hebben in de afgelopen maanden op 20 andere stations I-teambezoeken plaatsgevonden.

De planning is erop gericht om dit jaar alle geselecteerde stations bezocht te hebben. Uiterlijk het eerste kwartaal van 2010 zullen alle verbeterpunten zijn uitgevoerd. De ambitie om de statische reisinformatie op circa 50 stations op orde te brengen ligt daarmee binnen handbereik. Met deze maatregel is in totaal circa € 5 miljoen gemoeid. Dat is aanmerkelijk minder dan de € 20 miljoen die ervoor was vrijgemaakt in het Actieplan. Het blijkt dat de verbeteringen tegen lagere kosten kunnen worden gerealiseerd dan ingeschat.

#### 1.3.2 *Dynamische reisinformatie*

Voor reizigers is het handig als ze op de hoogte gehouden worden met actuele reisinformatie, bijvoorbeeld over storingen en vertragingen. Op dit moment is dynamische reisinformatie in het openbaar vervoer echter nog in beperkte mate beschikbaar. Met deze maatregel wil VenW bestaande toepassingen op het gebied van dynamische reisinformatie bevorderen en de ontwikkeling van nieuwe concepten stimuleren.

Vanuit het Actieplan wordt het voornemen van NS ondersteund om op circa 70 stations in Nederland panelen te plaatsen met actuele treinvertrektijden op de bus-/tramstations. Dankzij deze panelen worden de OV-reizigers die uit bus (of tram) stappen vroegtijdig geïnformeerd over de actuele vertrektijd en het actuele vertrekperron van de trein. De panelen worden zowel geplaatst op stations die NS bedient als op stations die andere vervoerders bedienen. De bijdrage uit het Actieplan bedraagt maximaal € 2 miljoen.

Binnen het Actieplan wordt verder verkend hoe de ontwikkeling van innovatieve concepten op het gebied van dynamische reisinformatie kan worden gestimuleerd. Gedacht kan worden aan een subsidieregeling, een prijsvraag of een aanbesteding door het ministerie. Naar verwachting zal voor het eind van 2011 tenminste 1 pilot volledig zijn uitgevoerd. Voor deze deelmaatregel is een budget van € 2 miljoen beschikbaar. Het succes van deze maatregel is deels afhankelijk van de totstandkoming van het NDOV (Nationale Database Openbaar Vervoergegevens), dat op dit moment door vervoerbedrijven wordt ontwikkeld. Hierin worden alle systemen voor actuele informatie voor trein, bus, tram en metro, samengevoegd tot

één systeem. Het NDOV scheidt nieuwe mogelijkheden voor innovatieve concepten op het gebied van reisinformatie.

### 1.3.3 *Treintraining senioren*

Het aantal senioren in Nederland neemt toe. Deze groep maakt moment minder gebruik van de trein dan de gemiddelde Nederlander. Het Actieplan wil daarom senioren door middel van een *treintraining* vertrouwd maken met het gebruik van de trein.

Op 23 april 2009 vond de officiële lancering van de landelijke treintraining plaats in Utrecht. In de aanwezigheid van veel belangstellenden, en in aanwezigheid van NS, ouderenbonden en VenW, heeft OV-ambassadeur mevrouw Van Nieuwenhoven de treintraining officieel 'geopend'.

De treintraining heeft betrekking op alle aspecten van de reis, zowel de voorbereiding, het voor (en –na)transport als de treinreis zelf. De treintrainingen worden gegeven door 'treinambassadeurs': senioren die zelf veel met de trein reizen en andere senioren willen stimuleren vaker van trein gebruik te maken. Inmiddels is een grote groep van meer dan 50 treinambassadeurs geselecteerd. Bij de trainingen wordt gebruik gemaakt van DVD's, informatiefolders en simulatie-kaartautomaten.

De trainingen vinden plaats op uiteenlopende locaties (buurthuizen, sportverenigingen, kaartclubs, etc.) en evenementen. Zo vonden trainingen plaats op de 55+ beurs in Utrecht, van 16 tot 19 september. Daarnaast is er een speciale website met praktisch informatie en handreikingen.

De uitvoering van de treintraining vindt plaats in nauwe samenwerking met de ouderenbonden en de vervoerders. De bijdrage uit het Actieplan aan de treintraining bedraagt €1,4 miljoen.

## 1.4 **Cluster 3 Treinaanbod**

Alle maatregelen in dit cluster zijn in uitvoering. Van het beschikbare budget van € 40 miljoen zal naar verwachting circa € 20 miljoen worden besteed.

### 1.4.1 *Uitbreiding treinaanbod spits en dal*

Binnen het Actieplan werkt VenW samen met NS en decentrale vervoerders aan uitbreiding van het treinaanbod. Het gaat daarbij om extra treinen op trajecten waar extra treindiensten 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, waarna deze diensten op eigen kracht worden voortgezet op het moment dat de subsidie vanuit het Actieplan afloopt.

Met NS is overeengekomen dat 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. VenW en NS leggen momenteel de laatste hand aan de introductie van een nieuwe Intercity op werkdagen tussen Lelystad, Amsterdam Zuid en Schiphol (ILAS) in de dienstregelingjaren 2010, 2011 en 2012. Hiermee boeken reizigers vanaf december 2009 een aanzienlijke reistijdwinst en wordt een bijdrage aan de groei geleverd.

Er is daarnaast veelvuldig met NS gesproken over het laten rijden van extra treinen tussen Zwolle en Groningen in de dienstregelingjaren 2010, 2011 en 2012. Het voorstel van NS omvatte een regelmatig patroon van twee Intercity's die alleen op de grote stations zouden stoppen en twee Sprinters die op alle stations tussen Zwolle en Groningen zouden stoppen. Na overleg met de Tweede Kamer over het toevoegen van een stop van de Intercity's in Hogeveen is besloten om het bedieningspatroon uit de dienstregeling 2009 in 2010 voort te zetten.

Daarnaast stelt VenW vanuit het Actieplan budget beschikbaar voor de realisatie van extra treindiensten door decentrale overheden op de volgende corridors:

- Apeldoorn-Deventer-Enschede (Regio Twente);
- Arnhem-Doetinchem (Stadsregio Arnhem-Nijmegen);
- Leeuwarden-Groningen (Provincies Friesland en Groningen);
- Groningen-Zuidbroek (Provincie Groningen).

Deze lijnen zijn op basis van hun groeipotentie gekozen uit de Quick Scan Regionale Lijnen. De start van deze uitbreidingen is eveneens voorzien in december 2009.

## **1.5 Cluster 4 Kaartjes en kennismaking**

Alle maatregelen in dit cluster zijn in uitvoering. In totaal is daarvoor € 40 miljoen beschikbaar.

### *1.5.1 Kortingskaart voor ex-studenten*

Sinds oktober 2008 kunnen ex-studenten een kortingskaart aanvragen voor pas-afgestudeerden. Studenten aan HBO, universiteiten en meerderjarige MBO-ers kunnen daardoor, nadat ze zijn afgestudeerd en niet meer beschikken over een OV-studentenkaart, met korting met de trein reizen. Ze ontvangen bij het ophalen van de kortingskaart tevens twee gratis dagdalkaartjes.

Er zijn inmiddels – tot augustus 2009 – 18.000 kaarten uitgegeven. Dat is minder dan verwacht. NS heeft daarop maatregelen getroffen. Zo is de distributie van de aanvraagformulieren bij postkantoren verbeterd. Ook hebben VenW en NS studentenvakbonden bereid gevonden de regeling actief bij bijna-afgestudeerden onder de aandacht te brengen en is NS in gesprek met de Informatiebeheer Groep om communicatie rondom de regeling via de IB-Groep in gang te zetten.

Voor deze maatregel is € 16 miljoen beschikbaar.

## **1.6 Cluster 5 Spreiding van mobiliteit**

In totaal is voor dit cluster € 17 miljoen beschikbaar. De verwachting is dat alle maatregelen uitgevoerd kunnen worden.

### *1.6.1 Mobiliteitsbeleid bij wegwerkzaamheden*

Aan Rijkswaterstaat is opdracht verleend voor de uitvoering van deze maatregel uit het Actieplan. Rijkswaterstaat werkt samen met onder andere NS en werkgevers aan alternatieven per spoor voor weggebruikers tijdens de wegwerkzaamheden die in het kader van de Spoedwet Wegverbreding gepland staan. Voorbeelden zijn de inzet van goedkopere treinkaartjes op het traject waar de werkzaamheden plaatsvinden, het informeren van de weggebruikers over de alternatieven van reizen per trein door middel van bijvoorbeeld dynamische multimodale borden en het stimuleren van reizen per trein via de Taskforce Mobiliteitsmanagement.

De uitvoering van deze maatregel zal plaatsvinden in de jaren 2009 tot en met 2011. Voor deze maatregel is in totaal € 5 miljoen beschikbaar.

#### 1.6.2 *Mobiliteitsmanagement werkgevers*

Onder 'Mobiliteitsmanagement werkgevers' worden drie acties uit het Actieplan samen uitgevoerd:

- Mobiliteitsbeleid bedrijven doorlichten;
- Spreiding van werktijden bevorderen;
- Individuele reisanalyses stimuleren.

Doel van de maatregel 'Mobiliteitsmanagement werkgevers' is om samen met werkgevers uit het MKB actief op zoek te gaan naar mogelijkheden om mobiliteit beter te spreiden, zowel over beschikbare vervoerwijzen als over de tijd. Vanwege de raakvlakken met de Taskforce Mobiliteitsmanagement (TFMM), wordt de maatregel in samenhang en in coproductie met de TFMM uitgevoerd.

De maatregel is sinds begin 2009 met een pilot in uitvoering. Met behulp van een mobiliteitsscan worden door een mobiliteitsexpert kansrijke mobiliteitsoplossingen geïnventariseerd bij MKB-bedrijven. Tevens begeleidt de mobiliteitsexpert de MKB-werkgever bij het implementeren van de oplossingen.

De pilot wordt uitgevoerd in de regio's Utrecht en Gelderland. In totaal 25 MKB-bedrijven in deze regio's hebben een Mobiliteitsscan aangevraagd. Inmiddels heeft bij bijna alle deelnemers een expertscan plaatsgevonden. De laatste expertscans worden op dit moment uitgevoerd. De reacties van de deelnemende MKB-ers zijn zeer positief.

De pilotfase zal in oktober worden afgerond. In de komende maand wordt feedback gevraagd aan de deelnemende MKB-bedrijven. Op basis hiervan zal ik oktober worden beslist op welke manier de pilot zal worden uitgerold tot een landelijke regeling.

De landelijke regeling zal naar verwachting begin 2010 van kracht worden. Er is een maximaal budget van € 9 miljoen beschikbaar.

#### 1.6.3 *Dagindelingconferentie*

Spreiding van werk- en schooltijden raakt aan veel verschillende actoren: werkgevers, werknemers, onderwijsinstellingen en verschillende departementen. In het Actieplan is de ambitie geformuleerd om deze partijen bij elkaar te brengen op een conferentie over dagindeling.

Bij de uitvoering van deze maatregel is aansluiting gezocht bij lopende initiatieven van het Ministerie voor Jeugd en Gezin. Zo vond op 9 maart de conferentie Werkende Gezinnen plaats. Centraal stond de vraag hoe de combinatie van werk en gezin verbeterd kan worden. De Ministeries van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap waren ook betrokken bij de organisatie van de conferentie.

## 1.7 Financiële stand van zaken

Hierna volgt een totaaloverzicht van de financiële stand van zaken van het Actieplan.

<i>(in miljoen euro)</i>				
	<i>Budget</i>	<i>Verwachte uitgaven</i>	<i>Over-/onderuitputting</i>	
<b>Cluster 1 Voor- en natransport</b>				
P+R voorzieningen uitbreiden en verbeteren	€ 30,0	€ 30,0	€	-
Fietsvoorzieningen uitbreiden en verbeteren	€ 20,0	€ 20,5	€	0,5-
Overstap veraangename	€ 15,0	€ 15,0	€	-
Aansluiting afstemmen	€ 1,0	€ 1,0	€	-
Nieuwe vormen voor- en natransport stimuleren	€ 10,0	€ 10,0	€	-
	€ 76,0	€ 76,5	€	0,5-
<b>Cluster 2 Informatievoorziening</b>				
I-teams	€ 20,0	€ 5,0	€	15,0
Dynamische reisinformatie	€ 5,0	€ 4,0	€	1,0
Treintraining senioren	€ 2,0	€ 1,4	€	0,6
	€ 27,0	€ 10,4	€	16,6
<b>Cluster 3 Treinaanbod</b>				
Treinaanbod vergroten	€ 40,0	€ 20,0	€	20,0
Treinkwaliteit vergroten	€ -	€ -	€	-
	€ 40,0	€ 20,0	€	20,0
<b>Cluster 4 Kaartjes en kennismaking</b>				
Differentiatie in kaartsoorten en tarieven stimuleren	€ -	€ -	€	-
Kortingskaart voor ex-studenten	€ 15,0	€ 16,0	€	1,0-
Kennismakingsacties ontwikkelen	€ 25,0	€ 25,0	€	-
	€ 40,0	€ 41,0	€	1,0-
<b>Cluster 5 Spreiding van mobiliteit</b>				
Verantwoorde mobiliteit bij werkgevers stimuleren	€ 10,0	€ 10,0	€	-
Verantwoorde mobiliteit bij individuen stimuleren	€ 5,0	€ 5,0	€	-
Spreiding in werk-, school- en openingstijden bevorderen	€ 2,0	€ 2,0	€	-
	€ 17,0	€ 17,0	€	-
<b>Totaal</b>	<b>€ 200,0</b>	<b>€ 164,9</b>	<b>€</b>	<b>35,1</b>

Aan de huidige maatregelen uit het Actieplan zal naar verwachting circa € 165 miljoen worden uitgegeven. Dat betekent dat circa € 35 miljoen onbenut blijft. Deze financiële ruimte zal worden ingevuld met extra maatregelen. In de midterm review, waarover begin 2010 zal worden gerapporteerd aan de Tweede Kamer, wordt hier uitgebreider op ingegaan.

## 2 Tussenresultaten Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

### 2.1 Inleiding

Dit hoofdstuk gaat in op de voortgang van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) in het afgelopen half jaar (periode van april tot september 2009). Daarbij wordt achtereenvolgens ingegaan op (1) de voortgang van de planstudies, (2) de afstemming met belanghebbende partijen, (3) de beoogde invulling van het bestuurlijke besluitvormingsproces voor PHS en (4) voor PHS van belang zijnde ontwikkelingen ten aanzien van ERTMS en de Motie Koopmans.

Op de drukste trajecten in de Randstad en naar Gelderland en Brabant kan in de toekomst spoorboekloos gereisd worden. Op die trajecten rijden er tenminste zes intercity's per uur en twee tot zes sprinters (maatwerk). Om de Betuweroute (goederentraject) en het gemengde net effectief en veilig te benutten zullen goederentreinen op sommige plekken via andere routes geleid worden. Zodoende komt er ruimte voor het groeiende personen- en goederenvervoer. Dit is de kern van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Het Kabinet wil PHS uiterlijk in 2020 gerealiseerd hebben.

Er zijn vier speerpunten geformuleerd voor de kwaliteit van het personen- en goederenvervoer op het spoor, die ook opgaan voor PHS:

- Hoogfrequent spoorvervoer op de drukste trajecten in de brede Randstad;
- Toekomstvaste routestrategie spoorgoederenvervoer;
- Samenhangende regionale OV-systemen waarvan het spoorvervoer – met name de 'Sprinter' – de ruggengraat vormt, met goede benutting van en aansluitingen in de keten op het vervoer per bus, tram en metro;
- Kwaliteit voor de reistijden naar de landsdelen (duur en betrouwbaarheid).

Hoogfrequent spoorvervoer kan stapsgewijs worden gerealiseerd op basis van de verwachte groei van de passagiersaantallen. Op enkele trajecten zijn de prognoses dusdanig dat er niet alleen vaker treinen moeten rijden maar dat ook de capaciteit van de infrastructuur verbeterd moet worden. Op de volgende trajecten, corridors, is dat het geval:

1. Schiphol – Amsterdam – Almere - Lelystad (OV-SAAL);
2. Utrecht – Arnhem/Nijmegen;
3. Utrecht – Den Bosch;
4. Den Haag – Rotterdam.

Voor deze corridors zijn planstudies in uitvoering. OV-SAAL doorloopt een afzonderlijk analyse- en besluitvormingstraject. Hierop wordt ingegaan in het volgende hoofdstuk van deze voortgangsrapportage. Ook voor de toekomstvaste routing van het spoorgoederenvervoer loopt een planstudie in PHS. De planstudies moeten duidelijk maken welke maatregelen nodig zijn om de frequentie van personentreinen te kunnen verhogen en het groeiende spoorgoederenvervoer te verwerken.

## 2.2 Voortgang PHS Planstudies

In deze paragraaf wordt de voortgang beschreven van de verschillende onderzoeken die als onderdeel van de PHS Planstudies zijn gestart. Al deze onderzoeken lopen conform planning.

### 2.2.1 Goederenvervoeranalyse ProRail

Welke routing van het toenemend aantal goederentreinen draagt het beste bij aan de betere benutting van de Betuweroute en het gemengde net? Dat is de kernvraag waar de verwachte groei in het goederenvervoer en de frequentieverhoging van persontreinen op de corridors ons voor stelt. Is spreiding een verstandige keuze of juist bundeling van goederenvervoer?

Bij het vaststellen van de goederenroutes (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.

ProRail heeft in samenwerking met TNO voor haar eigen bedrijfsvoering en voor PHS een drietal scenario's voor het toekomstige goederenvervoer opgesteld en doorgerekend. Ten behoeve van de kwaliteit van de goederenvervoerprognoses zijn deze in een uitgebreide consultatieronde onder marktpartijen, regio's, Belgische en Duitse betrokkenen besproken. Er is rekening gehouden met diverse scenario's, vanwege onzekerheden over toekomstige economische ontwikkelingen.

Uit de goederenscenario's volgt dat in alle scenario's het goederenvervoer per spoor na 2020 in meer of mindere mate blijft groeien. In de nieuwe scenario's varieert de omvang in 2020 van 66 tot 102 miljoen ton. De groeiverwachtingen in de nieuwe scenario's tot 2020 zijn hoger dan de groeiverwachtingen voor het spoorgoederenvervoer uit de LMCA-Spoor<sup>4</sup>.

De verwachte gemiddelde jaarlijkse groei in het hoogste scenario ligt tot 2020 net onder de gemiddelde jaarlijkse groei van de afgelopen tien jaar.

Op basis van de uitgebreide consultatie van stakeholders is voor PHS geconcludeerd dat de nieuwe goederenscenario's een goede basis vormen voor de lopende planstudie. Daarbij wordt de bovenkant van de bandbreedte gehanteerd, zodat de potentiële knelpunten boven tafel komen en de conclusies robuust zijn. De goederenscenario's passen bij de uitgangspunten voor goederenlijnvoeringen zoals overeengekomen voor de planstudies van PHS en beschreven in VGR-2.

In de PHS planstudies wordt een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd voor de toekomstvastheid van de spooruitbreidingen en voor de inschatting van investeringsrisico's voor respectievelijk het hoogste scenario voor 2030 (132 miljoen ton) en van het laagste scenario in 2030 (74 miljoen ton) uit de vervoeranalyse van TNO.

<sup>4</sup> In de LMCA-Spoor verwachtte het KiM voor 2020 een bandbreedte van 46 tot 85 miljoen ton; volgens de marktpartijen was een volume tot circa 91 miljoen ton in beeld (zie beleidsbrief Netwerkaanpak, Kamerstuk 29644, nr. 85 van 19 november 2007).



### 2.2.2 *Personenvervoeranalyse NS*

Voor de corridors Den Haag – Rotterdam, Utrecht – Den Bosch en Utrecht – Arnhem zullen de planstudies duidelijk maken welke maatregelen nodig zijn om de frequentie van personentreinen te kunnen verhogen. Hiervoor worden verschillende lijnvoeringsvarianten vergeleken met in elk geval zes intercity's en 2 tot 6 sprinters.

NS maakt voor PHS een personenvervoeranalyse, die duidelijkheid geeft over het aantal te verwachten reizigers in 2020 voor de verschillende lijnvoeringsvarianten.

De vervoersanalyse van het personenvervoer over het spoor wordt uitgevoerd voor het hoofdrailnet en de drie corridors waarvoor de PHS Planstudies zijn gestart. In de planstudie voor OV SAAL wordt ook een vervoeranalyse uitgevoerd. Hiermee is een vergelijking met eerdere vervoerprognoses mogelijk, gemaakt ten behoeve van de LMCA-Spoor.

Net als bij de goederenvervoeranalyse wordt in de personenvervoeranalyse rekening gehouden met diverse economische scenario's. Ook het effect van frequentieverhogingen van de trein op het aantal reizigers wordt in de vervoeranalyses inzichtelijk gemaakt.

Voor de vervoerprognoses maakt NS gebruik van een nieuw ontwikkeld vervoersmodel. VenW heeft in samenwerking met NS dit vervoersmodel op kwaliteit en toepasbaarheid laten toetsen. De audit is uitgevoerd door het adviesbureau Booz&Co. Op basis van de audit van het vervoersmodel heeft Booz&Co geconcludeerd dat het vervoersmodel van NS met enkele aanpassingen goed bruikbaar is voor PHS. Op een paar punten zijn verbeteringen voorgesteld en door NS overgenomen. Dit had met name betrekking op de behandeling van frequentie-effecten en de effecten van kansrijke nieuwe stations in het vervoersmodel.

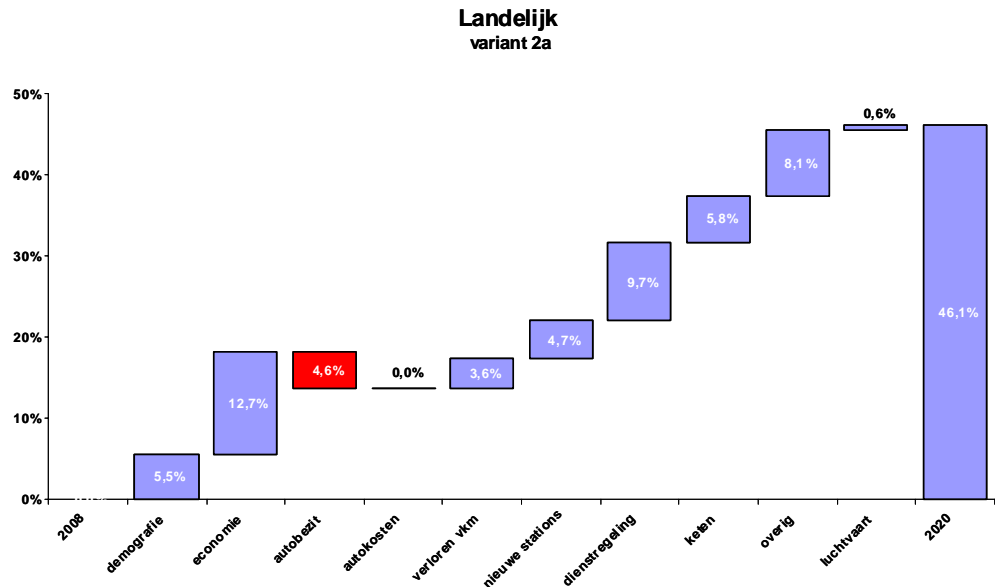
De input van het vervoermodel is door NS voorgesteld en besproken met VenW en met de betrokkenen van de decentrale overheden. Op transparante wijze is gezamenlijk gekomen tot een set van inputvariabelen, die naast sociaal economische omstandigheden, eveneens betrekking hebben op ruimtelijke ontwikkelingen, P&R- en fietsparkeerbeleid en reeds geplande (en voor 2020 te verwachten) verbeteringen van het regionaal openbaar vervoer. Tevens wordt een aantal gevoeligheidsanalyses uitgevoerd. Deze kunnen nog gevolg hebben voor de uitkomsten op corridorniveau.

Voor het hoofdrailnet laten de prognoses een reizigersomvang in 2020 zien van 21,5 miljard reizigerskilometers (voor de variant '6/maatwerk') tot 22,2 miljard reizigerskilometers (voor de variant '6/6'). Voor de variant '6/maatwerk' is dit 42% groei ten opzichte van 2008 en voor de variant '6/6' circa 46% groei ten opzichte van 2008.

De prognoses zijn in lijn met de prognoses van de LMCA-Spoor. De NS-prognose van de LMCA-Spoor is gebaseerd op een dienstregeling die ongeveer overeenkomt met die van de variant '6/6' van PHS. De prognoses zijn onderling consistent en vallen binnen de marge van onzekerheid.

### Opbouw prognose

De prognose van de groei kan in verschillende componenten worden uitgesplitst. In onderstaande waterval grafiek wordt de prognose van Variant 2a<sup>5</sup> weergegeven.



Op landelijk niveau is ongeveer 18 procentpunt van de groei autonoom als gevolg van economische en demografische ontwikkelingen. Het dienstregelingseffect bepaalt 10 procentpunt van de groei. De effecten voor het autobezit en gebruik zijn per saldo nul. De rest van de groei wordt verdeeld over beleid met betrekking tot:

- Nieuwe stations;
- Keten (voor- en natransport trein);
- Overige factoren (beprijzing autoverkeer, marketing NSR).

In oktober 2009 zal NS de vervoeranalyse conform planning definitief opleveren. De vervoeranalyse wordt als input gebruikt voor zowel de capaciteitsanalyse als de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). Zo zijn de vervoercijfers bijvoorbeeld ook van belang voor de analyse van ProRail van de te nemen transfermaatregelen op stations en de fietsenstallingsbehoefte.

<sup>5</sup> Variant 2 uit de vervoeranalyse betreft de variant '6/6'. Variant 2a en 2b verschillen wat betreft de lijnvoering van de Intercity's op een aantal trajecten.

### 2.2.3 Capaciteitsanalyse ProRail

Partijen in de spoorsector leveren een extra inspanning om de beschikbare capaciteit van het spoorweganet effectiever en intensiever te gebruiken. Maar daarnaast zijn er in het kader van PHS ook infrastructuurmaatregelen nodig zoals extra sporen, seinen en wissels, verlengde perrons, de vergroting van een station. Ook aanpassingen van spoorwegovergangen, de aanleg van ongelijkvloerse kruisingen of de uitbreiding van fietsenstallingen zijn soortgelijke maatregelen.

De capaciteitsanalyse door ProRail zal inzicht bieden in robuuste en kosteneffectieve pakketten van maatregelen om de capaciteitsknelpunten op te lossen. In de capaciteitsanalyse worden ook de effecten van het treinverkeer op de omgeving in kaart gebracht, zoals geluid, trillingen en externe veiligheid.

ProRail voert de capaciteitsanalyses in drie stappen uit:

- *Stap 1* van de capaciteitsanalyse heeft zich gericht op het selecteren van kansrijke goederenrouteringsvarianten. Het gaat hierbij om een onderzoeksmatige selectie van reële opties; zo nodig kan in het vervolg van de capaciteitsanalyses (stap 3) ervoor gekozen worden andere routeringsvarianten alsnog te bestuderen. ProRail heeft in deze eerste stap op hoofdlijnen verschillende alternatieven voor de routing van het goederenvervoer in samenhang met het reizigersvervoer geanalyseerd.
- In *stap 2* werkt ProRail de geselecteerde onderzoeksvarianten meer diepgaand uit, rekening houdend met de combinatie van reizigersvervoer en goederenvervoer op de corridors en met de effecten van het treinverkeer.
- In *stap 3* zal ProRail verdiepingen doen ten behoeve van de MKBA en op basis van risicoanalyses van kostenramingen, inpassing en marktontwikkelingen. Daarbij kunnen ook nog optimalisaties bij de uitwerking van varianten aan de orde komen. Stap 3 voert ProRail uit in de periode november 2009 tot februari 2010.

In het afgelopen half jaar zijn stap 1 volledig en stap 2 voor een groot deel uitgevoerd. Stap 2 wordt conform planning eind oktober 2009 afgerond.

In stap 1 van de capaciteitsanalyse is een groot aantal goederenrouteringsvarianten beschreven en geanalyseerd. De varianten 'Bundelen'<sup>6</sup> en 'Spreiden'<sup>7</sup> (zie ook VGR-1 van 4 september 2008) hebben als vertrekpunt gediend voor de te bestuderen goederenvarianten. Bij de bestudering van deze goederenvarianten zijn ook alternatieve mogelijkheden van spreiden en bundelen naar voren gekomen. Deze alternatieve mogelijkheden worden eveneens in de capaciteitsanalyse meegenomen.

In Stap 1 zijn de goederenrouteringsvarianten bepaald door de volgende hoofdkeuzes:

- Spoorgoederenvervoer door Amsterdam van en naar de haven: via Amstel of via Watergraafsmeer;

<sup>6</sup> Hierbij is gekozen voor een spreiding van de goederenstromen van en naar de noordelijke helft van Nederland volgens het 0-2-2-2 model: 3 bundels van 2 treinpaden per uur over Woerden, Utrecht en Arnhem/IJssellijn.

<sup>7</sup> Maximale bundeling van de stromen van en naar de noordelijke helft van Nederland met het 0-0-3-3 model: 2 bundels van 3 treinpaden per uur over Utrecht en Arnhem/IJssellijn.

- Van Kijfhoek richting het zuidoosten: via Breda (de Brabantroute) of via 's-Hertogenbosch (gebruik makend van de Betuweroute);
- Vanuit Kijfhoek/Rosendaal richting het noordoosten: verdeling van goederenpaden over Rotterdam (door Willemsspoortunnel en via Gouda), Utrecht (via een boog bij Meteren) en/of Elst (via de IJssellijn).

Voor de beoordeling van de goederenrouteringsvarianten zijn door VenW en de spoorsector gezamenlijk criteria vastgesteld. VenW heeft deze criteria afgestemd met de regio's. Het betreft de criteria: kwaliteit reizigersvervoer, kwaliteit goederenvervoer, toekomstvastheid, infra-investeringen, externe effecten (geluid, overwegen, externe veiligheid), systeemeffecten (onderhoud en systeemveiligheid), be- en bijsturing.

In stap 2 van de capaciteitsanalyse voert ProRail meer diepgaande corridoranalyses uit met de kansrijke goederenrouteringsvarianten in combinatie met de personenvervoervarianten '6/maatwerk' en '6/6'. Hierbij worden benuttingsmaatregelen voor bestaand spoor en aanleg van nieuwe sporen beschouwd. Tevens wordt in stap 2 aandacht besteed aan beheer en onderhoud, overwegen, transfer- en energievoorziening, opstelcapaciteit, be- en bijsturingmaatregelen en fietsenstallingscapaciteit. Effecten op de ruimtelijke ordening zullen aan bod komen bij de uitwerking van de MKBA.

Dit leidt tot een integrale analyse waarbij alle relevante kosten en investeringen voor PHS in beeld worden gebracht ten behoeve van de bestuurlijke besluitvorming. Dit is van belang omdat dit geheel aan maatregelen bepalend is voor het daadwerkelijk kunnen rijden van een hoogfrequente dienstregeling en slimme routing van het goederenvervoer.

Eind oktober 2009 zullen de resultaten van de capaciteitsanalyse (stap 1 en stap 2) worden gerapporteerd. Dit tussenrapport dient als input voor de MKBA (zie paragraaf 2.2.4), de verdere verdieping en optimalisatie (stap 3 van de capaciteitsanalyse) en het besluitvormingsproces (zie paragraaf 2.3). De Tweede Kamer zal hierover in VGR-4 worden geïnformeerd.

Naast de kwaliteitsborging door ProRail zelf, heeft VenW een aantal acties in gang gezet om de kwaliteit van de resultaten van de capaciteitsanalyse te borgen. Hierbij wordt ook rekening gehouden met ervaringen die zijn opgedaan in het planstudieproces van het project OV SAAL.

Voor PHS worden daarvoor de volgende activiteiten uitgevoerd:

- Second opinion door externe deskundigen van de studieresultaten van PHS en OV SAAL, om te toetsen of er slimmere en kosteneffectievere capaciteitsmaatregelen mogelijk zijn;
- Haalbaarheidstoetsen van benuttingsmaatregelen door ProRail en NS;
- Second-opinions op kostenramingen en projectplanningen.

#### 2.2.4 *Maatschappelijke Kosten- en Baten Analyse (MKBA)*

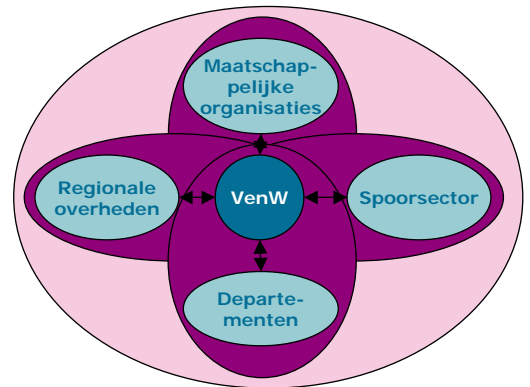
In het kader van PHS zal een MKBA worden uitgevoerd. De MKBA beoogt de maatschappelijke effecten van de maatregelenpakketten door te rekenen, teneinde een beeld te krijgen van de effectiviteit daarvan. De MKBA vormt daarmee een belangrijk onderdeel van de besluitvormingsinformatie en kan aanleiding zijn voor optimalisaties in de maatregelenpakketten. De resultaten van de vervoeranalyses en capaciteitsanalyse (stap 2) dienen als input voor de MKBA.

In de vervoeranalyse wordt een 'nulvariant' doorgerekend als referentie voor de verschillende lijnvoeringsvarianten. In de MKBA vormt de vergelijking van de verschillende lijnvoeringsvarianten met de 'nulvariant' de basis voor het berekenen van effecten van hoogfrequent spoorvervoer.

Voor de MKBA van PHS zijn diverse voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd, teneinde in de methode de meest actuele inzichten te verwerken. Hiervoor heeft ECORYS in opdracht van VenW een handleiding opgesteld, conform de werkwijzer OEI bij MIRT projecten. Hierbij worden de bevindingen van het CPB en het KiM in hun rapport 'Het belang van OV' expliciet meegenomen. Dit project wordt nu afgerond en op basis daarvan wordt voor PHS het projectplan voor de uitvoering van de MKBA opgesteld. Het KiM voert tevens werkzaamheden uit om op een aantal aspecten verdere diepgang te creëren, met name op het gebied van het analyseren van betrouwbaarheid en robuustheid.

### 2.3 **Afstemming en besluitvorming**

In lijn met aanpak "Sneller en Beter" (Commissie Elverding) streeft VenW ernaar om in de besluitvormingsfase van PHS met belanghebbende partijen overeenstemming te bereiken over de aanpak en het pakket van maatregelen. Daarvoor is er vanaf de start van PHS intensieve afstemming met diverse belanghebbende partijen (zie de figuur). De afstemming met deze groepen vindt structureel en flexibel (maatwerk naar behoefte) plaats.



Het doel van de verschillende afstemmingsvormen is:

- (1) het verkrijgen van onderzoeksinformatie;
- (2) het delen van onderzoeksresultaten;
- (3) oordeelsvorming;
- (4) het verkrijgen van maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak voor maatregelenpakketten;
- (5) het verzamelen van beslisinformatie voor het Kabinet.

#### 2.3.1 *Afstemming met Spoorsector*

VenW heeft nauwe afstemming met NS, ProRail en KNV Spoorgoederenvervoer over PHS. Enerzijds omdat NS en ProRail een deel van de inhoudelijke planstudieonderzoeken voor PHS uitvoeren. Anderzijds is de spoorsector belanghebbende en uitvoerende partij.

2.3.2 *Afstemming met Maatschappelijke organisaties*

Het Overlegorgaan VenW (OVW) organiseert samen met het Locov voor PHS de afstemming met maatschappelijke organisaties zoals consumentenorganisaties, werkgeversorganisaties, havenbedrijven, natuur- en milieuorganisaties, goederen- en personenvervoerders, brancheorganisaties voor transportondernemingen. Op 9 september 2009 heeft een eerste informerende bijeenkomst hiervoor plaatsgevonden. Deze organisaties worden begin november 2009 geïnformeerd over de resultaten van de vervoers- en capaciteitsanalyse. Op basis daarvan zullen OVW en Locov samen een advies formuleren wat VenW zal meenemen bij de uitwerking van de eindrapportages en het advies aan het Kabinet.

2.3.3 *Afstemming met departementen*

In samenhang met de Planstudie OV SAAL heeft VenW over PHS interdepartementaal overleg met de ministeries van Algemene Zaken, Financiën, LNV, EZ en VROM.

2.3.4 *Afstemming met Regionale Overheden*

Regionale overheden zijn ambtelijk betrokkenen in de planstudiewerkgroepen die VenW maandelijks organiseert. Daarin leveren zij inbreng in de planstudies en worden analyseresultaten gedeeld. In de werkgroepbijeenkomsten komen onder andere de effecten van frequentieverhoging, de relatie met regionaal OV en met de ruimtelijke ordening aan bod. In de werkgroepen wordt ook de bestuurlijke oordeelsvorming en besluitvorming voorbereid. Er is tevens een tweetal bestuurlijke conferenties voor PHS voorzien.

De eerste Bestuurlijke Conferentie, die op 5 november 2009 zal plaatsvinden, heeft als doel om betrokken bestuurders te informeren over de resultaten van de capaciteitsanalyse, de vervoeranalyse alsmede het vervolgproces tot aan het kabinetsbesluit. Genodigden voor de eerste Bestuurlijke Conferentie zijn bestuurlijke portefeuillehouders van de betrokken provincies, stadsregio's en gemeenten langs de planstudiecorridors (personen- en goederenvervoer).

Ook zullen in de eerste bestuursconferentie de reacties worden verzameld met het oog op de verdere uitwerking en optimalisatie van het maatregelenpakket. Op basis van deze reacties kunnen inzichten in kaart worden gebracht voor een effectieve besluitvorming en kunnen onderwerpen worden geïdentificeerd die in de hierop volgende optimalisatiefase kunnen worden meegenomen.

De tweede Bestuurlijke Conferentie zal eind januari/begin februari 2010 gehouden worden en heeft als doel om zoveel mogelijk overeenstemming te bereiken over de voorkeursvariant(en) voor politieke besluitvorming. Genodigden voor de tweede Bestuurlijke Conferentie zijn, conform de MIRT-aanpak, portefeuillehouders van de betrokken provincies en stadsregio's.

Daarna volgt het politieke besluitvormingsproces, gericht op een Kabinetsbesluit voor de zomer van 2010. Het doel is om in het MIRT-overleg van mei 2010 duidelijkheid te hebben en de PHS-maatregelenpakketten en bijbehorende uitvoeringsagenda te bespreken. Daarna zal aan de Tweede Kamer worden gerapporteerd.

## 2.4 Raakvlakprojecten van PHS

Deze paragraaf gaat in op de voortgang van de Motie Koopmans en het project ERTMS die belangrijke raakvlakken hebben met PHS.

### 2.4.1 *Motie Koopmans*

De Motie Koopmans (zie Kamerstuk 27 658, nr. 41) verzoekt het Kabinet enerzijds om maatregelen te definiëren die de intensivering van de treindienst mogelijk maakt in de sporendriehoek Noord-Nederland. Anderzijds is verzocht om kosteneffectieve maatregelen te definiëren die de rijtijden van en naar de Randstad verbeteren. Voor de spoorse maatregelen voor Noord Nederland is € 160 miljoen beschikbaar, hetgeen zal worden gefinancierd uit het totaal voor PHS beschikbare budget.

Vanwege de grote samenhang tussen de sporendriehoek Noord-Nederland en de concrete, spoorse bereikbaarheidsprojecten zoals opgenomen in het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP, Kamerstuk 27 658, nr. 43) is ProRail, met instemming van de regio, gevraagd een nadere scope-uitwerking te maken. Hierin dient ProRail de doelstellingen van de Motie Koopmans in samenhang te bezien met de concrete RSP-projecten zoals 'de partiële uitbreiding Leeuwarden - Groningen' en de nieuw te openen stations Assen Zuid en Leeuwarden Werpsterhoek.

De scope-uitwerking is afgerond. Naar verwachting kan definitieve besluitvorming hierover dan ook in het Bestuurlijk Overleg over het MIRT in het najaar van 2009 plaatsvinden. De Tweede Kamer zal over de gemaakte afspraken worden geïnformeerd.

### 2.4.2 *ERTMS*

Begin dit jaar is het bureau Decisio gestart met het uitvoeren van een MKBA over de landelijke implementatie van ERTMS. Deze MKBA voor ERTMS is nog in uitvoering. De resultaten van de MKBA zijn eind 2009 beschikbaar. Voor PHS is met name relevant in welke mate en op welke termijn ERTMS mogelijkheden biedt om met meer treinen op het bestaande spoor te rijden. De uitkomsten van de MKBA voor ERTMS op dit onderdeel zullen worden meegenomen PHS.

### 3 Voortgang Planstudie OV SAAL

#### 3.1 Inleiding

Bij VGR-2 van de Kabinetsambities is de "Tussenrapportage 2<sup>e</sup> fase Planstudie OV SAAL" eveneens aan de Tweede Kamer verzonden. Deze tussenrapportage bevatte een aantal tussentijdse onderzoeksresultaten en op basis daarvan gemaakte keuzes. In de tussenrapportage is de stand van zaken geschetst voor de drie onderzoeksfases die OV SAAL kent: de korte termijn (in planstudie), de middellange termijn (in verkenning) en de lange termijn (in onderzoek). Dit hoofdstuk gaat in op de verdere voortgang van deze drie onderzoeksfases van de Planstudie OV SAAL.

#### 3.2 Planstudie Korte termijn maatregelen

In de aanbiedingsbrief behorend bij VGR-2 van de Kabinetsambities op het spoor, is de Tweede Kamer geïnformeerd over de latere oplevering van een deel van de maatregelen voor de korte termijn. De planning van ProRail (die de Planstudie OV-SAAL uitvoert) werd op dat moment voorzien van een audit door Horvat & Partners in samenwerking met de Dienst Infrastructuur van Rijkswaterstaat.

Inmiddels zijn de resultaten van deze audit aan de Tweede Kamer gestuurd evenals de informatie over de realisatie van de korte termijn maatregelen. Een aantal maatregelen zal op tijd – voor de dienstregeling van 2013 – gereed zijn, zoals de maatregelen bij de Vechtbrug te Weesp, de keerspoelen bij Almere Oostvaarders, de perronverlenging bij Almere Centrum (op IC lengte) en diverse maatregelen op het terrein van verkeersmanagement, zoals kortere opvolgtijden.

Tot de maatregelen die later gerealiseerd zullen zijn dan voorzien in het kabinetsbesluit van maart 2008, behoren spooruitbreidingen op de Zuidtak van Amsterdam en de gedeeltelijke spoorverdubbeling op de Flevolijn in Almere. De uitbreidingen op de Flevolijn zijn naar verwachting in 2015 gereed. De meest complexe maatregelen – die op de Zuidtak van Amsterdam – volgen in 2016.

Hoewel de voor de groei van het aantal reizigers benodigde capaciteit tijdig geboden kan worden, is de consequentie wel dat de volledig gewenste kwaliteit pas geboden kan worden wanneer alle maatregelen gereed zijn die tot de planstudie korte termijn van OV SAAL behoren.

Voor de spooruitbreidingen dient een verkorte tracéwetprocedure te worden doorlopen. Ten behoeve van de snelheid is deze 'opgeknipt' in twee clusters. Eén voor de maatregelen op de Zuidtak van Amsterdam (tussen Hoofddorp en Diemen) en één voor de maatregelen op de Flevolijn (tussen Diemen en Almere Oostvaarders). Belangrijke mijlpalen in de procedure zijn het Ontwerp Tracébesluit (OTB) en het Tracébesluit (TB).

##### 3.2.1 *Spooruitbreidingen op de Zuidtak*

Het OTB voor de maatregelen op de Zuidtak is 11 september 2009 gepubliceerd. Dit betekent dat vanaf die datum gedurende zes weken inspraak op dit OTB kan plaatsvinden. De planstudie voor deze maatregelen ligt daarmee op schema. Voorzien wordt dat in het eerste kwartaal van 2010 het tracébesluit genomen kan worden en dat vanaf medio 2010 de uitvoering kan starten.



Het budget voor de korte termijn maatregelen op de Zuidtak is op basis van recente kostenramingen aangepast. Vanuit het budget van OV SAAL middellange termijn maatregelen is een bedrag van circa € 50 miljoen toegevoegd. Dit is bestemd voor:

- Een al eerder bestuurlijk geaccordeerde scopewijziging van circa € 19 miljoen (zoals vastgesteld in de "Tussenrapportage 2<sup>e</sup> Fase Planstudie OV SAAL");
- Mogelijke versnellingsmaatregelen. Dit betreft een reservering van circa € 28 miljoen. Er is sprake van tijdsdruk op de realisatie van de korte termijn maatregelen. Daarom is actief gezocht naar versnellingsmaatregelen.

### 3.2.2 *Spooruitbreidingen op de Flevolijn*

Het OTB voor de maatregelen op de Flevolijn zal aan het eind van dit jaar gereed zijn. Het tracébesluit kan dan – eveneens volgens schema – in het derde kwartaal van 2010 volgen.

Beide OTB's brengt ProRail in nauwe samenspraak met VenW en de betrokken gemeenten en stadsdelen tot stand. Zij worden via regionale bestuurlijke bijeenkomsten – georganiseerd op initiatief van de heer Gerson, als Randstad Urgent duopartner – en via bilateraal overleg betrokken bij de voortgang en voorliggende keuzen.

### 3.3 **Middellange termijn maatregelen**

Het doel van de middellange termijn studie is om een pakket maatregelen te definiëren dat in staat is om de capaciteit- en kwaliteitsknelpunten die tot 2020 op het spoor ontstaan op te lossen. Voor de middellange termijn maatregelen resteert een budget van circa € 720 miljoen, vermeerderd met een eventueel resterend aandeel van de reservering voor versnellingsmaatregelen (zie boven) wanneer daar geen aanspraak op hoeft te worden gemaakt.

Het onderzoek naar de middellange termijn maatregelen is gestart vanuit twee invalshoeken. Er zijn onderzoeksvarianten ontwikkeld die aansluiten bij de ontwikkeling van de vraag naar openbaar vervoer en de knelpunten die daardoor ontstaan (zowel qua capaciteit als qua kwaliteit), oftewel maatwerk varianten. Daarnaast zijn er varianten ontwikkeld die aansluiten bij de hoge ambities uit het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (6 Intercity's en 6 Sprinters per uur per richting in de SAAL corridor).

De eerste resultaten van het onderzoek geven een wisselend beeld. Duidelijk is wel dat er rond 2020 een capaciteitsknelpunt zal ontstaan. Het exacte jaar en de omvang hangen echter in grote mate af van de (ruimtelijke) ontwikkelingen in de corridor en met name het woningbouwtempo in Almere. Het lijkt voornamelijk niet mogelijk om binnen de gestelde randvoorwaarden (budget, robuustheid met het oog op de te kiezen lange termijn oplossingsrichting en het te faciliteren goederenvervoer) een sprong te maken in de dienstregeling van 4 intercity's en 4 sprinters naar 6 intercity's en 6 sprinters per uur. De aard en omvang van de maatregelen die hiervoor nodig zijn hangen samen met de mate waarin goederenvervoer in de SAAL-corridor moet worden gefaciliteerd en met de oplossingsrichtingen die voor de periode na 2020 in beeld zijn. Met een IJmeerverbinding zal het benodigde investeringspakket op het bestaande spoor er mogelijk anders uitzien als met een OV oplossing via de Hollandse brug. Over de lange termijn oplossingen voor OV SAAL wordt dit najaar in het kader van de RAAM-

brief besloten. Over het goederenvervoer ontstaat medio 2010 duidelijkheid, bij de besluitvorming over de landelijke goederenroutering op het spoor.

De komende maanden zullen aanvullende analyses worden uitgevoerd, om een oplossing voor de geconstateerde knelpunten te vinden en naar mogelijke alternatieve oplossingen te zoeken. Dit onderzoek zal voor het eind van het jaar worden afgerond, zodat zo spoedig mogelijk besluitvorming over een pakket van maatregelen voor de middellange termijn kan volgen. Een pakket waarmee de knelpunten kunnen worden opgelost en dat zoveel mogelijk onafhankelijk is van de nog openstaande keuzes.

### 3.4 Onderzoek lange termijn oplossingen

Het onderzoek naar de oplossingsrichtingen voor de lange termijn (na 2020) richt zich niet alleen op het spoor in de SAAL corridor, maar ook op andere modaliteiten. Het doel is om op lange termijn een kwaliteitssprong in het OV netwerk te realiseren, in aansluiting op de ruimtelijke ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam.

Er zijn diverse oplossingsrichtingen voor de lange termijn onderzocht. Ook hier zijn twee invalshoeken gehanteerd: een verdere versterking van de bestaande spoorcorridor via de Hollandse brug en het toevoegen van een nieuwe OV verbinding aan het netwerk via het IJmeer. In de "Tussenrapportage 2<sup>e</sup> fase Planstudie OV SAAL" van april 2009 is dit aantal oplossingsrichtingen nader ingeperkt.

Het lange termijn onderzoek richt zich op het opleveren van de beslisinformatie die nodig is voor het zogeheten RAAM traject (Rijksbesluiten Amsterdam Almere Markermeer). In dat traject wordt in samenhang besloten over een aantal projecten in de Metropoolregio Amsterdam die nauw met elkaar samenhangen: de Schaalessprong Almere, het Toekomstbeeld van het Markermeer IJmeer, de préverkenning Almere-Gooi-Utrecht, de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven Lelystad (in relatie tot Schiphol) en OV SAAL.

De alternatieven die vanuit OV SAAL ten behoeve van RAAM zijn onderzocht zijn de volgende:

- Via de Hollandse brug
  - o Hollandse brug 6/6<sup>8</sup>;
  - o RegioRail alternatief;
- Via het IJmeer
  - o RegioRail alternatief;
  - o Metro alternatief;
  - o Magneetweefbaan alternatief.

Bij de uitwerking van de OV alternatieven is onder andere rekening gehouden met:

- Drie woningbouwscenario's voor Almere (Waterstad, Stad Water en Groen en Polderstad);
- Twee scenario's voor het aantal arbeidsplaatsen in Almere ( 50.000 en 100.000 arbeidsplaatsen);

<sup>8</sup> Het betreft een alternatief met op de relatie Amsterdam Zuid-Almere 6 IC's en 6 Sprinters per uur.

- Twee scenario's voor het goederenvervoer in de SAAL corridor (maximaal (spreiden) en minimaal (bundelen)).

### 3.5 Afstemming en besluitvorming

Het project OV SAAL is – in aansluiting op de opzet van het programma Randstad Urgent – een samenwerking tussen Rijk en Regio. De onderzoeksresultaten en besluitvorming van OV SAAL komen dan ook in nauwe samenwerking met de Regio (de Gemeente Almere, de Gemeente Amsterdam, de Provincies Flevoland en Noord-Holland en de Stadsregio Amsterdam) tot stand. Naast de reguliere overlegstructuur van het Platform Metropoolregio Amsterdam (PBM) organiseert de heer Gerson, duopartner van minister Eurlings voor dit project, diverse bestuurlijke bijeenkomsten om de voortgang van het project te delen en te bespreken. Enerzijds met zijn collega's op het gebied van ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer zoals verenigd in het PBM en anderzijds met de gemeenten en stadsdelen in de corridor. Hierin speelt ook de ambassadeur van het project OV SAAL, mevrouw van Nieuwenhoven, een belangrijke rol.

Daarnaast zijn ook de Rijkspartners, de spoorsector (ProRail en NS) en maatschappelijke organisaties nauw betrokken bij het project. Met hen wordt regulier gesproken over de voortgang van het project, de opzet van het onderzoek en tussentijdse resultaten.

De planbureaus zijn betrokken bij de diverse onderzoeken. Zo analyseert het Centraal Planbureau in samenwerking met het Planbureau voor de Leefomgeving de maatschappelijke kosten en baten van de lange termijn oplossingen van OV SAAL.

Met marktpartijen is een aantal gespreksronden georganiseerd, gericht op het benutten van de expertise van deze partijen om de opgaven voor de lange termijn nader aan te scherpen. In de gesprekken zijn ideeën uitgewisseld over de kansen die de diverse onderzochte oplossingen bieden om de doelstellingen te behalen en over de perspectieven voor een publiek-private aanpak van die oplossingen.

Besluitvorming over de lange termijn ontwikkelingen in de Metropoolregio Amsterdam, waaronder een principebesluit over de IJmeerverbinding, vindt dit najaar plaats in het kader van RAAM. Afstemming over de onderzoeksresultaten van beide onderzoeksfasen vindt plaats vanuit het project OV SAAL.