



Mobiliteit

Kabinetsambities Spoor

Voortgangsrapportage nr. 1

4 september 2008



Mobiliteit

Kabinetsambities Spoor

Voortgangsrapportage nr. 1

4 september 2008

.....

Colofon

Opgesteld door: Ministerie Verkeer en Waterstaat

Datum: september 2008

Status: DEFINITIEF

Versienummer: 1.1

Inhoudsopgave

Doel Voortgangsrapportage 5

- 1. Opzet Actieplan 'Groeï op het spoor' 6**
- 2. Tussenresultaten Actieplan 'Groeï op het spoor' 8**
 - 2.1 Groei 8
 - 2.2 Voorbereide en uitgevoerde acties 8
- 3. Opzet Programma Hoogfrequent Spoor 14**
- 4. Tussenresultaten Programma Hoogfrequent Spoor 16**
 - 4.1 Inleiding 16
 - 4.2 Start van de kandidaat Planstudies 17
 - 4.2.1. Studiegebied en onderzoeksgebied 17
 - 4.2.2. Randvoorwaarden- en uitgangspunten 19
 - 4.2.3. Goederen- en personenlijnvoering 20
 - 4.2.4. Vervoervraag personenvervoer 21
 - 4.2.5. Vervoervraag goederenvervoer 21
 - 4.3 Harden van ambitie, maatregelen en benodigd budget 22
 - 4.3.1. Inleiding 22
 - 4.3.2. Samenvatting bevindingen 23
 - 4.4 Verkrijgen van financiële dekking planstudies 25
- 5. Vervolgaanpak Programma Hoogfrequent Spoor 26**

Doel Voortgangsrapportage

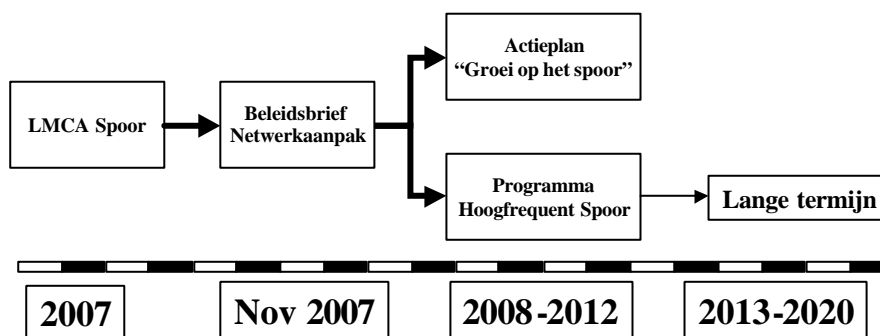
Deze voortgangsrapportage heeft tot doel de Tweede Kamer te informeren over de stand van zaken met betrekking tot de ambities voor het spoor voor de korte en lange termijn, zoals toegezegd tijdens het AO van 23 januari 2008.

In het kader van de Netwerkaanpak is in 2007 de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Spoor (verder LMCA-Spoor) uitgevoerd. De LMCA-Spoor heeft mogelijke uitwerkingen van hoogfrequent spoorvervoer in beeld gebracht.

Op basis van de LMCA-Spoor is in de Beleidsbrief Netwerkaanpak (Kamerstuk 29644, nr. 85 van 19 november 2007) geconcludeerd dat de groeioprognose voor met name het personenvervoer over het spoor ten opzichte van de Nota Mobiliteit, naar boven moet worden bijgesteld. De ambitie voor hoogfrequent spoorvervoer en het faciliteren van de groei van goederenvervoer vergt aanvullende investeringen om capaciteitsknelpunten op het spoor op te lossen.

De uitkomsten van de LMCA-Spoor zijn gekoppeld aan het Actieplan 'Groeï op het spoor', dat tegelijk met de Beleidsbrief Netwerkaanpak is gepresenteerd (zie figuur). De voorstellen uit het Actieplan 'Groeï op het spoor' zijn met name bedoeld voor de korte termijn (deze kabinetsperiode). De langere termijn betreft het Programma Hoogfrequent Spoor (incl. OV-SAAL) voor de periode tot 2020.

Figuur
Kabinetsambities Spoor



Leeswijzer

De hoofdstukken 1 en 2 zijn gewijd aan het Actieplan Groeï op het Spoor en de hoofdstukken 3 tot en met 5 aan het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer.

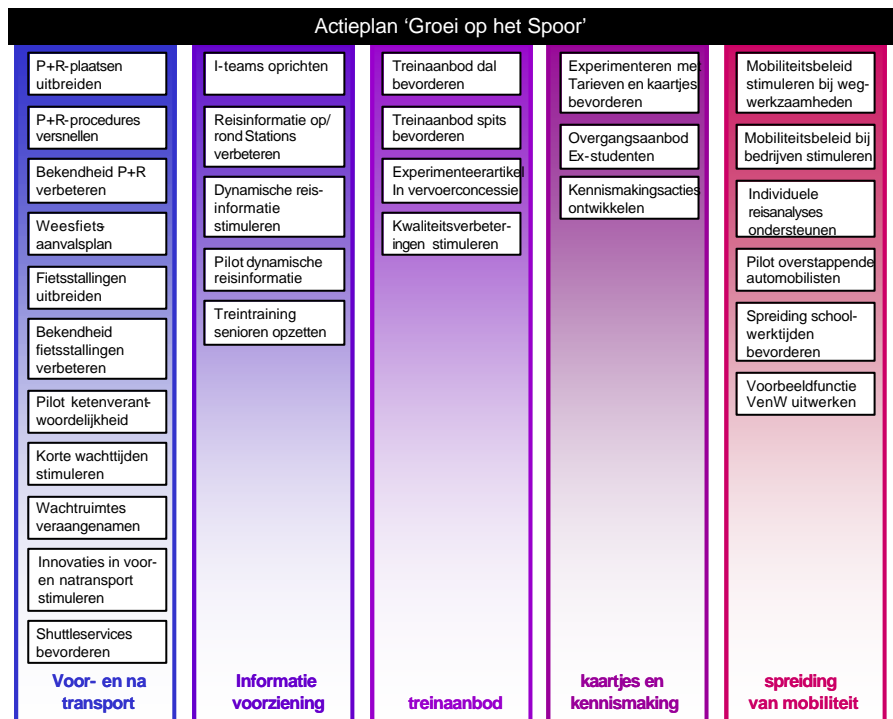
1. Opzet Actieplan ‘Groeï op het spoor’

Op 19 november 2007 is het Actieplan ‘Groeï op het Spoor’ gepresenteerd. Het Actieplan geeft invulling aan de korte termijn ambitie van dit Kabinet om het spoor aantrekkelijker te maken voor steeds meer mensen en de groei van 5% van de afgelopen jaren gedurende deze regeringsperiode door te zetten¹.

De keuze van de reiziger staat hierbij centraal. De acties in het Actieplan dragen eraan bij dat de reiziger een goede afweging kan maken tussen (combinaties van) vervoerswijzen zoals auto, trein, bus of fiets en dat mensen snel, comfortabel en betrouwbaar van deur tot deur komen.

De 29 maatregelen die zijn opgenomen in het Actieplan worden deze kabinetsperiode uitgevoerd, in samenwerking met decentrale en andere rijksoverheden, partners in de spoorsector, consumenten- en andere maatschappelijke organisaties. In totaal is er €200 miljoen beschikbaar voor de uitvoering van de 29 maatregelen. Hierna volgt een overzicht van het totaal aan maatregelen en bijbehorend beschikbaar budget.

Figuur 1.1
Maatregelen Actieplan



¹ In het coalitieakkoord wordt de ambitie letterlijk als volgt verwoord: ‘De ambitie voor groei van het OV per spoor wordt bijgesteld naar 5% per jaar, de realisatie van de afgelopen twee jaar’.

Het Actieplan 'Groei op het Spoor' heeft een aanjaagfunctie. De maatregelen hebben als doel om direct drempels in het treingebruik weg te nemen en om partners aan te sporen hun verantwoordelijkheid te nemen om mee te helpen samen de groei te realiseren.

De uitvoering van de maatregelen zal gefaseerd plaatsvinden. In deze eerste voortgangsrapportage wordt geschetst welke maatregelen dit moment in uitvoering zijn en wordt een doorkijk gegeven naar het komende halfjaar. Eind 2009 vindt een midterm review plaats, op grond waarvan bepaald kan worden of de uitvoering van maatregelen kan worden voortgezet of dat bijsturing noodzakelijk is.

2. Tussenresultaten Actieplan 'Groeï op het spoor'

2.1 Groei

Het is de kabinetsambitie om de ingezette groei op het spoor voort te zetten in deze kabinetsperiode. In het Actieplan 'Groeï op het Spoor' zijn concrete groeimaatregelen opgenomen die er aan bijdragen de groeiambitie voor de trein te realiseren. Belangrijk hierbij is dat het gaat om een forse ambitie, waarvoor 29 maatregelen zijn bedacht die worden onderschreven door en uitgevoerd samen met maatschappelijke partners en de spoorsector.

De ambitie is met name fors omdat de groei grotendeels toe te schrijven is aan autonome factoren zoals demografie, economie en ruimtelijk ordening. Factoren waar zowel het ministerie als de spoorsector beperkt invloed op hebben. Dat neemt niet weg dat de spoorse partners, marktpartijen en het ministerie zich optimaal inspannen om aan de groeidoelstelling bij te dragen. De groei is in de periode 2005 - 2007 in totaal 13% geweest (ofwel 4,3% per jaar). Ook in 2008 zet de groei door: volgens NS is de groei in de eerste helft van 2008 gestegen naar 5,2% in reizigerskilometers².

2.2 Voorbereide en uitgevoerde acties

Van de 29 maatregelen uit het Actieplan is inmiddels - sinds december 2007 - een groot aantal van de maatregelen voorbereid en in uitvoering genomen. In totaal omvatten deze maatregelen ongeveer de helft van het totaal beschikbare budget van € 200 mln. Hierna zullen achtereenvolgens de volgende maatregelen worden toegelicht:

1. Voordeelaanbod ex-studenten;
2. Uitbreiding treinaanbod;
3. Uitbreiding fietsenstallingen;
4. Verbetering informatievoorziening (I-teams en dynamische reisinformatie);
5. Treintraining senioren;
6. Verbetering wachtruimtes op stations.

² Dit zijn groeicijfers van NS, en heeft dus betrekking op het hoofdrailnet. In een later stadium zal tevens inzicht verschaft worden in de groei op de decentrale railnet.

1 Voordeelaanbod Ex-studenten

Het voordeelaanbod voor ex-studenten is bedoeld voor alle studenten die geen recht meer hebben op studiefinanciering en derhalve hun OV-jaarkaart moeten inleveren. Dat betreft ongeveer 190.000 ex-studenten per jaar. Voor deze maatregel is € 15 miljoen in het Actieplan gereserveerd.

De afgelopen maanden is samen met NS, OCW, IBG en studenten-vakbonden gewerkt aan het realiseren van een vervolgaanbod voor ex-studenten. De ex-studenten die hun OV-kaart inleveren in de periode tussen oktober 2008 en oktober 2012 krijgen eenmalig een kortingspakket voor de periode van één jaar bestaande uit een voordeelurenkaart, twee dagdalkaarten en een keten/forensenaanbod. VenW draagt bij aan een klein deel van de totale kosten. NS financiert het overgrote deel van het aanbod. In oktober 2008 zullen de eerste ex-studenten van het kortingspakket gebruik kunnen maken.

2 Uitbreiding treinaanbod

Eén van de maatregelen uit het Actieplan betreft het vergroten van het treinaanbod in spits en dal.

Het inzetten op een uitgebreidere dienstregeling vanuit het Actieplan 'Groeï op het Spoor' biedt de reiziger een beter vervoerproduct met als doel uiteindelijk structureel extra treinaanbod te houden na deze kabinetsperiode. De bijdrage van VenW is dan ook tijdelijk om aanloopverliezen af te dekken. Het verhogen van frequenties werd als maatregel in de groeimaand door veel partijen als kansrijk voor de groei ingeschat. Wanneer deze verwachting uitkomt, kunnen deze diensten na deze kabinetsperiode zonder VenW-bijdrage in stand blijven.

In de dienstregeling 2009 rijden er fors meer treinen (zie figuur 2.1) Deze vloeien deels voort uit het Actieplan en deels uit uitbreidingen die NS zelf reeds had geïnitieerd.

Bij deze uitbreidingen voor 2009 en de uitbreidingen die momenteel worden voorbereid voor de dienstregeling 2010 vanuit het Actieplan, wordt vooral gekeken naar die onderdelen van het net die ook voor de langere termijn qua reizigersgroei interessant zijn en daarmee goed aansluiten op het Programma Hoogfrequent Spoor.

Over de totale kabinetsperiode is hiervoor € 40 miljoen beschikbaar.

Figuur 2.1
Extra treinaanbod dienstregeling
2009.



3 Uitbreiding fietsenstallingen

Het uitbreiden van de capaciteit van stallingen in stationsomgevingen bestaat uit twee elkaar versterkende maatregelen: het uitbreiden van stallingen en het aanpakken van weesfietsen.

Tot 2012 zullen er via een voortzetting van het programma Ruimte voor de Fiets ca. 20.000 extra stallingplaatsen bijkomen. Belangrijke voorwaarde hierbij is dat geen stallingscapaciteit bezet wordt gehouden door fietsen die niet meer gebruikt worden, de zogenaamde 'weesfietsen'. Om in aanmerking te komen voor extra stallingen in het kader van Ruimte voor de Fiets vraagt het Rijk aan de decentrale overheden om actief aan de slag te gaan met het opruimen van weesfietsen. Het ministerie wil de gemeenten daarbij helpen met kennis en tijdelijke organisatorische ondersteuning bij het opzetten van een adequate aanpak. Het 'Aanvalsplan Weg met de weesfiets' biedt hiertoe concrete handreikingen aan decentrale overheden. Dit aanvalsplan zal naar verwachting nog dit jaar worden verspreid.

Het programma 'Ruimte voor de Fiets' is een reeds bestaand, goed functionerend platform dat een snelle realisatie mogelijk maakt. Het

bestaande programma zou binnenkort worden afgerond, maar krijgt middels de uitvoering van dit Actieplan een nieuwe impuls. Betrokken partijen – tot nu toe NS, ProRail en VenW – hebben inmiddels een goed beeld van de resterende knelpunten in fietsenstallingen bij stations, waarbij ook de medewerking van decentrale overheden een belangrijke rol speelt in het succes hiervan. De exacte locaties waar stallingen zullen worden bijgebouwd zal in het komende jaar worden bepaald.

De komende maanden zullen worden gebruikt om samen met decentrale overheden, ProRail en NS de uitbreiding van stallingen in goede banen te leiden en de ondersteuning vorm te geven voor gemeenten, zodat eind dit jaar de eerste stallingen meer fietsen kunnen herbergen.

In het Actieplan is € 20 miljoen beschikbaar gesteld voor het verbeteren van fietsvoorzieningen rondom stations. Met deze investering kan VenW snel een eerste impuls geven aan uitbreiding van fietsen-stallingen. Later dit jaar wordt besloten of er aanvullend op de € 20 mln extra middelen beschikbaar kunnen worden gesteld ten behoeve van het ontwikkelen van nog meer nieuwe stallingplaatsen.

4 Verbetering informatievoorziening (I-teams en dynamische reisinformatie)

In het Actieplan is € 25 miljoen beschikbaar gesteld voor het verbeteren van informatie voor de reiziger. Het gaat concreet om: het stimuleren van initiatieven om dynamische reisinformatie verder te ontwikkelen en het starten met I-teams die de statische reisinformatie zullen verbeteren op de circa 50 (middel)grote stations. De focus ligt daarbij op de interfaces tussen verschillende modaliteiten op en rond stations.

Het stimuleren van dynamische reisinformatie zal worden geïntegreerd in het OV-brede project 'Kwaliteitsimpuls actuele OV-reisinformatie' waarvoor eind dit jaar concrete voorstellen zullen worden gedaan.

Het idee van de I-teams sluit aan bij het CDA-rapport over verbeteren van informatievoorziening op stations, dat dit voorjaar gepresenteerd is. Het gaat om kleine verbeteringen op stations (betere borden, logische routes, beschikbaarheid van intermodale informatie) waarmee de reiziger een groot plezier wordt gedaan. Voor de I-teams wordt gestart met een pilot in de Provincie Noord-Brabant, waarbij in september 2008 de pilot-stations Roosendaal, Eindhoven, Den Bosch en Tilburg onder de loep worden genomen. De overige stations worden vanaf 2009 aangepakt. Hierbij worden NS, ProRail, decentrale vervoerders, decentrale overheden en consumenten-organisaties betrokken. Op basis van de ervaringen wordt vanaf volgend jaar begonnen met stations in de andere regio's. Voor de dynamische reisinformatie is € 5 miljoen beschikbaar, voor de I-teams en

verbetering statische informatie op stations is € 20 miljoen beschikbaar.

5 Treintraining senioren

Senioren vormen een steeds belangrijkere groep reizenden in Nederland. Doel van de treintraining is om in totaal tot 2012 circa 50.000 personen door middel van de treintraining vertrouwd te maken met het gebruiken van de trein.

Bij het opzetten van het Actieplan hebben de ouderenbonden het belang van deze maatregel onderstreept omdat deze groep minder met de trein reist dan de gemiddelde Nederlander. De treintraining is bedoeld om de drempels in het gebruik van het OV te slechten.

In de afgelopen maanden heeft de voorbereiding plaats gevonden - onder andere een aanbesteding van de uitvoering van de training - zodat eind dit jaar de eerste reizigers gebruik kunnen maken van de training. Het betreft voorlichting over het gebruik van de trein via de landelijke (senioren)media en persoonlijke uitleg over het gebruik van de trein op stationslocaties. Daarbij worden de deelnemers vertrouwd gemaakt met alle aspecten die in de voorbereiding op en tijdens de treinreis aan bod komen. Van het plannen van de reis tot het aflezen van de informatieborden en bedienen van de kaartautomaat.

In het Actieplan is € 2 miljoen gereserveerd voor initiatieven om senioren te laten kennismaken met de trein.

6 Verbetering wachtruimtes op stations

ProRail is beheerder van de (niet-commerciële) wachtruimtes op de stations. Het veraangename van wachtruimtes voor overstappende OV-reizigers is een zeer gewaardeerde maatregel. ProRail komt op korte termijn met een voorstel om de wachtruimtes op middelgrote en kleine stations te verbeteren, waarbij een mix van basis-, comfort- en belevingsvoorzieningen is voorgesteld. Basisvoorzieningen bieden bescherming tegen regen en wind, zoals overkappingen of schermen en worden het meest gewaardeerd door reizigers. Hiervoor worden de meeste middelen ingezet. Comfortvoorzieningen en gemaksvoorzieningen geven de reiziger een behaaglijk gevoel zoals bijvoorbeeld verwarming. Belevingsvoorzieningen zijn vooral op luxe en plezier gericht.

Bij de selectie van de stations zullen aspecten worden meegewogen als beschikbaarheid van een wachtruimte, klantoordeel, spreiding over het land en knooppuntfunctie. De verwachting is dat binnenkort de keuze van de stations zal kunnen plaatsvinden in samenspraak tussen VenW en ProRail en op voorstel van vervoerders en regio's. Het streven is dit jaar te beginnen met het realiseren van de eerste nieuwe

wachtruimtes en dit gedurende de rest van de kabinetsperiode verder uit te breiden.

De bijdrage uit het Actieplan voor deze maatregel bedraagt maximaal € 15 miljoen.

3.Opzet Programma Hoogfrequent Spoor

Het Kabinet heeft de ambitie om de kwaliteit van het vervoer op het spoor op een hoger plan te brengen. In de Beleidsbrief Netwerkaanpak wordt daarover het volgende gezegd.

Allereerst zal worden voortgegaan op de ingeslagen weg. De laatste jaren heeft de spoorsector een stijgende lijn ingezet. Over de gehele linie nemen de vervoersprestaties in het personen- en goederenvervoer toe. Verder stijgt de klanttevredenheid en de punctualiteit. De nieuwe dienstregeling is gericht op verdere groei en een hoger kwaliteitsniveau (meer treinen, nieuwe stations en hoge punctualiteit). Dit alles legt de basis voor een verdere stijging van kwaliteit van het reizen per trein en het verwerken van meer goederenvervoer over het spoor.

Voor de kwaliteit van het personen- en goederenvervoer per spoor voor de lange termijn, zijn in de Beleidsbrief Netwerkaanpak de volgende vier speerpunten genoemd:

1. Hoogfrequent spoorvervoer op de drukste trajecten in de brede Randstad;
2. Samenhangende regionale OV-systemen waarvan het spoorvervoer – met name de ‘Sprinter’ – de ‘backbone’ vormt, met goede aansluitingen in de keten op het vervoer per bus, tram en metro;
3. Kwaliteit reistijden naar de landsdelen;
4. Toekomstvaste routestrategie spoorgoederenvervoer.

Om invulling te geven aan deze vier speerpunten, is in de Beleidsbrief het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) aangekondigd, waaronder één lopende planstudie en vier nieuw op te starten kandidaat-planstudies vallen:

- De Planstudie OV SAAL. Hierover heeft in maart 2008 besluitvorming plaatsgevonden (Kamerstuk 31089, nr. 14 van 20 maart 2008);
- De nieuwe kandidaat Planstudie Toekomstvaste Routing Goederenvervoer;
- De kandidaat Planstudies; Utrecht – Den Bosch, Utrecht – Arnhem en Den Haag – Rotterdam.

Deze voortgangsrapportage gaat met name in op de nieuwe kandidaat-planstudies. De Kamer is dit voorjaar geïnformeerd over het kabinets-besluit voor de planstudie OV-SAAL en het vervolg van deze Planstudie.

PHS is er op gericht de ambities voor hoogfrequent spoorvervoer in de periode tot 2020 waar te maken. Ondanks dat de planstudies nog de status van ‘kandidaat’ hebben, zijn alle voorbereidingen gestart om zo

snel als mogelijk de planstudies uit te voeren, als er concreet zicht is op financiële dekking.

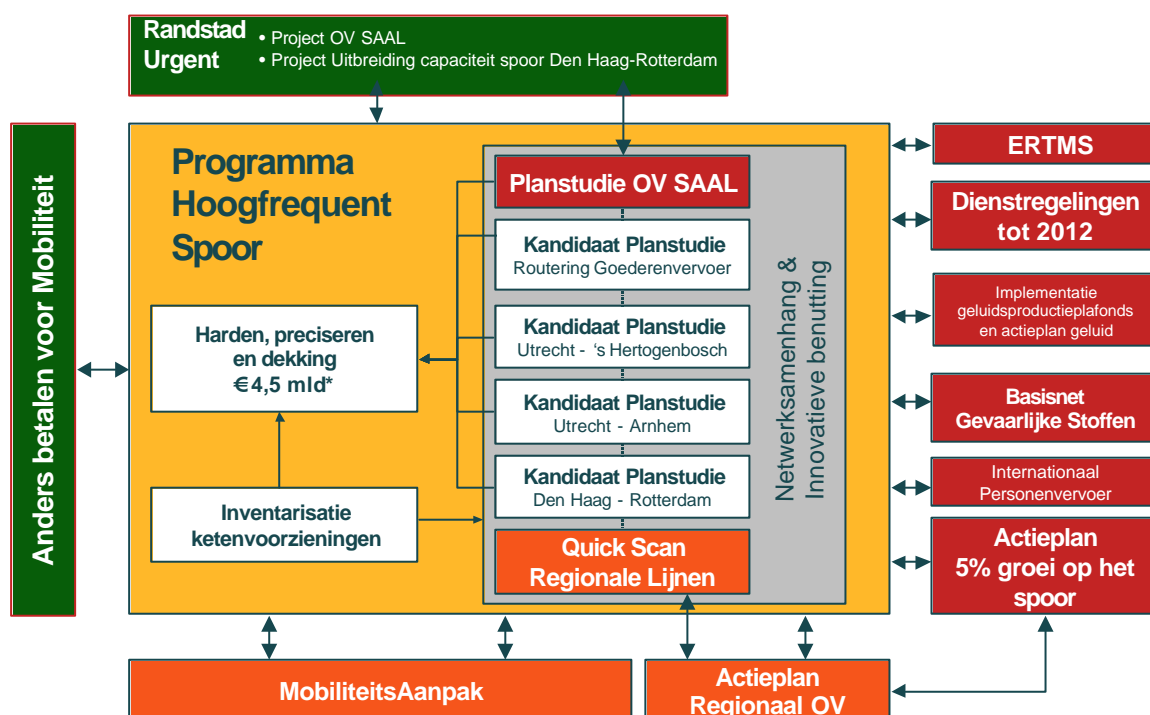
De beoogde resultaten van PHS tot medio 2008 zijn op hoofdlijnen:

- Starten met verschillende onderdelen van de aangekondigde planstudies³ voor zover mogelijk in de kandidaat fase;
- Harden van de ambitie en het benodigde budget;
- Het zoeken van financiële dekking voor de € 4,5 miljard uit de Beleidsbrief Netwerkaanpak;
- Het transformeren van 'Kandidaat Planstudies' in volwaardige Planstudies zodra financiële dekking is gevonden voor de daarbij benodigde investeringen.

Figuur 3.1

Scope programma en aanpalende projecten.

In de onderstaande figuur is inzicht gegeven in de scope van PHS en de projecten die een belangrijke relatie hebben (gehad) met het programma.



In het volgende hoofdstuk zijn de resultaten tot nu toe van het PHS opgenomen.

³ Waarbij invulling gegeven zou worden aan (1) de voor het hoogfrequent spoorvervoer relevante afspraken en speerpunten uit de Beleidsbrief Netwerkaanpak, (2) toezeggingen van de Minister naar aanleiding van de begrotingsbehandeling van V&W in de Tweede Kamer in december 2007, (3) relevante Moties van de Tweede Kamer, (4) relevante Bestuurlijke Afspraken najaar 2007 en voorjaar 2008.

4. Tussenresultaten Programma Hoogfrequent Spoor

4.1 Inleiding

In nauwe samenwerking met diverse belanghebbende partijen (betrokken departementen, decentrale overheden, ProRail, NS, goederenvervoerders) zijn de afgelopen maanden de volgende stappen doorlopen:

- *Start kandidaat planstudies (zie paragraaf 4.2).*
Per planstudie zijn Initiatiefdocumenten opgesteld. Doel van deze initiatiefdocumenten is om de geografische scope en te onderzoeken varianten vast te stellen.
- *Harden van de ambitie en benodigd budget (zie paragraaf 4.3).*
Ten behoeve van de harding van capaciteitsknelpunten en oplossingsrichtingen, mogelijkheden tot betere benutting (Triple A⁴) en het benodigde budget heeft V&W aan ProRail gevraagd om een inventarisatie van lijnvoeringsmodellen voor personenvervoer én een inventarisatie van routeringsopties voor het goederenvervoer. ProRail heeft ervoor gekozen deze inventarisatie gezamenlijk met NS en de BRG op te pakken en heeft de resultaten hiervan op 10 juli 2008 in concept aan belanghebbende partijen gepresenteerd, waarna deze de gelegenheid hebben gekregen inhoudelijk hierop te reageren. Begin september 2008 hebben ProRail, NS en BRG (goederenvervoerders) de analyse in definitieve vorm opgeleverd.
- *Verkrijgen van financiële dekking planstudies (zie paragraaf 4.4).*
VenW heeft in de begrotingsvoorbereiding met het Ministerie van Financiën verschillende financieringsopties gezien voor de financiële dekking van de in de beleidsbrief genoemde indicatieve raming van € 4,5 miljard. De resultaten hiervan zullen duidelijk worden bij de presentatie van de rijksbegroting 2009.

⁴ Triple A staat voor: Anders plannen en uitvoeren, Anders verdelen van capaciteit en Anders vergroten van capaciteit.

4.2 Start van de kandidaat Planstudies

In het kader van het programma is begin dit jaar een start gemaakt met de kandidaat Planstudies:

- Toekomstvast routing spoorgoederenvervoer;
- Den Haag – Rotterdam;
- Utrecht – 's-Hertogenbosch;
- Utrecht – Arnhem.

In de Initiatiefdocumenten is per planstudie specifiek ingegaan op:

- De geografische scope;
- De randvoorwaarden en uitgangspunten;
- De lijnvoeringsvarianten voor personenvervoer;
- De lijnvoeringsvarianten voor het goederenvervoer;
- De vervoervraag.

In de paragrafen 4.2.1 tot en met 4.2.5 wordt globaal op de inhoud van deze onderdelen ingegaan.

4.2.1. Studiegebied en onderzoeksgebied

Zoals gevraagd door de Tweede Kamer is de afbakening van de corridors nogmaals kritisch bezien. Dit heeft in grote lijnen geleid tot een bevestiging van de vorig jaar aangegeven trajecten waarvoor planstudies nodig zijn.

Ook is een aantal aanpassingen doorgevoerd, namelijk:

- Toevoegen van Arnhem-Nijmegen aan de corridor Utrecht-Arnhem;
- Expliciet aangeven van de totale corridors (studiegebied) waarvoor de uitstralingseffecten in de planstudies worden meegenomen.
- Zaanlijn nadrukkelijker onderdeel van het onderzoeksgebied van de planstudie (Alkmaar-Amsterdam-) Utrecht – Den Bosch (Eindhoven);
- Meer aandacht t.a.v. goederenvervoer voor de herroutering via Deventer in plaats van Zutphen-Hengelo

De geografische scope van de planstudies is in samenwerking met betrokken partijen vastgelegd met de definitie van het studiegebied en onderzoeksgebied voor de verschillende planstudies.

Overigens moeten studiegebied en onderzoeksgebied niet als absolute beperking gezien worden: de lijnvoering op een corridor maakt altijd onderdeel uit van een logistiek samenhangend dienstregelingsontwerp.

.....
Figuur 4.1

Definitie van studiegebied- en onderzoeksgebied.

- Studiegebied:**
 1. Schiphol – Almere;
 2. Utrecht – 's-Hertogenbosch;
 3. Utrecht – Arnhem;
 4. Den Haag - Rotterdam
- Onderzoeksgebied:**
 1. Schiphol – Almere – Lelystad;
 2. Alkmaar – Utrecht – Eindhoven;
 3. Utrecht – Arnhem – Nijmegen;
 4. Schiphol – Den Haag – Rotterdam - Eindhoven

Toekomstvaste routing spoorgoederenvervoer heeft landelijke scope



Studiegebied:

De planstudies richten zich primair op die deeltrajecten binnen de focuscorridors waar als eerste capaciteitsknelpunten te verwachten zijn.

Onderzoeksgebied:

Vanuit de netwerksamenhang zal het altijd zo zijn dat de scope breder is dan de gedefinieerde studiegebieden. Het onderzoeksgebied geeft aan binnen welke grenzen uitstralingseffecten te verwachten zijn (o.a. samenloop van corridors, samenloop met goederenvervoer, handhaven van vervoersrelaties).

N.B.

Het is niet de bedoeling om met het definiëren van studiegebied en/of onderzoeksgebied een 'knip' te suggereren. De lijnvoering op een corridor maakt altijd onderdeel uit van een logistiek samenhangend dienstregelingsontwerp.

De havenspoorlijn is niet opgenomen in het studiegebied omdat deze geen routekeuzes toelaat. Hiervoor lopen reeds andere trajecten.

4.2.2. Randvoorwaarden- en uitgangspunten

Voor de opzet van PHS zijn de volgende randvoorwaarden van toepassing:

- De Beleidsbrief Netwerkaanpak van 19 november 2007 (Kamerstuk 29 644, nr. 85);
- Toezeggingen naar aanleiding van en resultaten van de begrotingsbehandeling (brief van 3 december 2007, Kamerstuk 31 200-XII, nr. 59);
- Antwoorden op kamervragen (brief van 3 december 2007, Kamerstuk 29 984 / 31 305, nr. 108);
- Aangenomen moties Tweede Kamer;
- Bestuurlijke afspraken najaar 2007 (Kamerstuk 29 984 / 31 089, nr. 111) en voorjaar 2008 (Kamerstuk 31 200A, nr. 85).

Ten behoeve van de planstudies is daarnaast onderscheid gemaakt in:

- Relevante Nationale en regionale beleidskaders;
- Specifieke overeenkomsten.

Relevante Nationale en regionale beleidskaders

De planstudies werken binnen de bestaande nationale beleidskaders, beleidskaders van de Europese Unie, de Nota Mobiliteit en de MobiliteitsAanpak die binnenkort zal verschijnen.

Daarnaast zijn ook de afgesloten concessies tussen rijksoverheid en NS (tot 2015), tussen rijksoverheid en HSA/NS HiSpeed (tot 2023) respectievelijk de rijksoverheid en ProRail (tot 2015) van belang. Verder spelen ook de regionale vervoerconcessies die decentrale vervoerders hebben afgesloten een belangrijke rol.

De toekomstige wijziging op de wet milieubeheer verdient aandacht. Vanaf medio 2010 worden de geluidproductieplafonds (GPP) voor het gehele spoorwegnet vastgelegd. De geluidproductieplafonds geven een geluidproductie aan die een spoorweg (traject) maximaal mag voortbrengen op aan weerszijden van de spoorweg gelegen punten (referentiepunten op 50 m). Een en ander wordt in de planstudies meegenomen. Specifiek voor Goederenvervoer wordt de relatie met het Basisnet Vervoer Gevaarlijke Stoffen gelegd.

Bij het harden van de ambitie en het daarvoor benodigde budget is ook rekening gehouden met eventuele geluidmaatregelen.

Specifieke overeenkomsten

Bestaande overeenkomsten binnen regio's, tussen regio's en tussen regio's en rijk en/of vervoerders zijn enerzijds van invloed op de scopevaststelling van de planstudie en anderzijds op de exacte lijnvoering zoals deze gehanteerd wordt. In de planstudies is rekening gehouden met de onderstaande (bestaande) overeenkomsten:

- Voor de Planstudie Den Haag – Rotterdam:
 - o Randstad Urgent contractafspraken;

-
- Uitvoeringsovereenkomst Zuidvleugel/NS en ProRail.
 - Voor de Planstudie Utrecht – 's-Hertogenbosch:
 - Overeenkomst RandstadSpoor;
 - Overeenkomst BOR-Regionet;
 - Voor de Planstudie Utrecht – Arnhem:
 - Overeenkomst RandstadSpoor;
 - Overeenkomst RegioRail KAN.

4.2.3. Goederen- en personenlijnvoering

De insteek bij de bepaling van het aantal lijnvoeringsvarianten voor goederen- en personenvervoer is: het aantal varianten beperkt te houden, de samenhang tussen de kandidaat planstudies te borgen alsmede de mogelijkheid te hebben om ook per corridor een afweging te kunnen maken. Zo wordt tevens aangesloten bij de bestuurlijke afspraken.

Voor het personenvervoer gaat het er om te komen tot hogere frequenties, die passen bij de marktontwikkelingen. Vorig jaar is uit de LMCA-Spoor gebleken dat dit in grote lijnen neerkomt op 6 IC's per uur en maatwerk voor Sprinters. Maatwerk wil zeggen: op delen van corridors minimaal 4 keer per uur en waar nodig meer.

Voor het goederenvervoer is het uitgangspunt dat maximaal gebruik wordt gemaakt van de Betuweroute. Daarnaast zal ook altijd goederenvervoer moeten plaatsvinden via het gemengde net, bijvoorbeeld van en naar belangrijke industriegebieden binnen Nederland. Het doel van de kandidaat-planstudie toekomstvaste routing spoorgoederenvervoer is te komen tot goederenroutes via het gemengde net die leiden tot efficiënte afwikkeling van de goederentreinen. Zowel vanuit de optiek van verladere en vervoerders als vanuit de optiek van de benutting van het spoornet en de effecten voor de omgeving.

Voor de lijnvoering zijn de volgende varianten gedefinieerd:

- *Goederenlijnvoering SPREIDEN*
Het alternatief SPREIDEN is gebaseerd op de marktverwachting van de BRG uit de LMCA-Spoor: 91 miljoen ton per jaar in 2020. 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 IJssellijn.
- *Goederenlijnvoering BUNDELEN*:
Het alternatief BUNDELEN is eveneens gebaseerd op de marktverwachting van de BRG uit de LMCA Spoor. Maar nu is de oorspronkelijke routing van de BRG aangepast door te kiezen voor 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 IJssellijn.
- *Personenlijnvoering VARIANT 1*:
Deze variant in de corridor kandidaat planstudie komt overeen

met de ambitie zoals verwoord in de beleidsbrief Netwerkaanpak van 19 november 2007. Dit betekent dat er op de drukste trajecten in de brede Randstad minimaal zes IC's per uur rijden in combinatie met maatwerk voor Sprinters. Daarbij is 'maatwerk' vooralsnog ingevuld als 4 sprinters in een regelmatige tijdligging.

- *Personenlijnvoering VARIANT 2:*

De te onderzoeken VARIANT 2 in de planstudies sluit aan bij RandstadSpoor, Regionet, Stedenbaan, Brabantstad en Stadsregio Arnhem – Nijmegen. De concepten gaan als eindbeeld uit van met name meer Sprinters (4 tot 6 Sprinters). In VARIANT 2 is ook de lijnvoering van de Intercity's op een aantal trajecten aangepast (Schiphol – Utrecht – Arnhem en Den Haag – Rotterdam – Eindhoven).

De lijnvoeringsvarianten worden in de studie gebruikt als middel om te kunnen bepalen welke investeringen in het net als robuuste investeringen gezien moeten worden. Variant 1 (6/maatwerk) is daarbij vooralsnog uitgangspunt. Uit de planstudies zal blijken of de marktontwikkelingen zodanig zijn dat er aanleiding is voor nog hogere frequenties en of dit gerealiseerd kan worden binnen de scope en het budget van PHS. De hogere frequentie volgens variant 2 kunnen in ieder geval worden gezien als een mogelijke volgende stap op termijn.

In het kader van de planstudies wordt een aantal nieuwe stations voorzien danwel onderzocht.

4.2.4. Vervoervraag personenvervoer

In de LMCA-Spoor (Kamerstuk 29 644, nr. 85 van 19 november 2007) is door NS een eerste inzicht gegeven in de verwachte aantallen reizigers in 2020 in zowel het Intercity als het Sprintervervoer.

In het vervolg van de Planstudies wordt door middel van een vervoeranalyse verder gekeken naar de marktontwikkelingen. Enerzijds wordt daarbij de foto van de huidige vervoeromvang geactualiseerd, anderzijds worden nauwkeuriger vervoerprognoses voor 2020 en verder opgesteld. Daarbij gaat het dus onder meer om de relatie tussen frequentieverhoging, stationsvoorzieningen, voor- en natransportmogelijkheden en de marktomvang, alsmede een meer gedetailleerde uitsplitsing van de inzichten naar treinsoort, tijd van de dag en baanvak.

4.2.5. Vervoervraag goederenvervoer

Het referentie-alternatief is gebaseerd op een marktverwachting van ProRail van 83 miljoen ton per jaar in 2020 dat is toegedeeld op de infrastructuur die is opgenomen in MIRT 2008 inclusief SAAL no regret 2012.

Het alternatief SPREIDEN en BUNDELEN is gebaseerd op de marktverwachting van de Belangenvereniging Rail Goederenvervoerders (BRG) uit de LMCA Spoor: 91 miljoen ton per

jaar in 2020. Deze marktverwachting wijkt iets af van marktverwachting van ProRail vanwege:

- Wat minder groei van vervoer vanuit Randstad naar Noord-Nederland;
- Iets meer groei van vervoer naar Duitsland met name over de Betuweroute;
- Meer groei van vervoer naar Zuid-Europa over Roosendaal.

In opdracht van ProRail wordt aan een geactualiseerde prognose voor spoorgoederenvervoer in 2020 en 2040 gewerkt. Naar verwachting kan dit onderzoek gebruikt worden als basis voor de vervoeranalyse die gemaakt wordt in het kader van de Planstudie. Aanvullend worden nog second opinions uitgevoerd zodat een actueel en objectief beeld ter onderbouwing van routekeuzes ontstaat.

4.3 Harden van ambitie, maatregelen en benodigd budget

4.3.1. Inleiding

In de beleidsbrief van 19 november 2007 (Kamerstuk 29 644, nr. 85) is voor de inhoud van de kandidaat Planstudies veel ruimte gelaten. Op basis van de lijnvoeringsvarianten MEER en BETER uit de LMCA-spoor, is door VenW een indicatieve raming gemaakt van de benodigde investeringen voor de kwaliteitssprong naar zes IC's per uur, maatwerk voor Sprinters en het faciliteren van de verwachte marktgroei voor goederenvervoer. De indicatieve berekening liet zien dat daarmee een investering is gemoeid met een orde grootte van € 4,5 miljard⁵.

Behalve een globale indicatie van de lijnvoering, afbakening van de corridors en een globaal investeringsbedrag, zijn in de Beleidsbrief Netwerkaanpak géén concrete infrastructuurmaatregelen benoemd.

VenW heeft – ten behoeve van de harding van de ambitie, knelpunten, oplossingsrichtingen en het benodigde budget - ProRail gevraagd om een inventarisatie van lijnvoeringsmodellen voor personenvervoer én een inventarisatie van routeringsopties voor het goederenvervoer (op basis van de Initiatiefdocumenten). Daarbij is gevraagd op hoofdlijnen uitspraken te doen over de volgende onderdelen:

- De belangrijkste aspecten die de afbakening van de corridors voor het vervolg van de planstudies bepalen, inclusief de 'uitlopers';
- De oplossingsrichtingen / maatregelen, die per corridor in het vervolg van de planstudies moeten worden uitgewerkt;
- De fasering / mate van urgentie van knelpunten en bijbehorende oplossingsrichtingen;

⁵ Dit betreft een eindsituatie in 2020, incl. OV SAAL, BTW, inpassing / geluid / externe veiligheid / transfer, onzekerheidsmarge 40%.

-
- Per corridor een totaalbeeld van scope, verder uit te werken oplossingsrichtingen en de daarbij behorende financiële bandbreedte.

ProRail heeft ervoor gekozen deze inventarisatie gezamenlijk met NS en de BRG op te pakken gezien de ambities van intensievere benutting van de spoorcapaciteit, de ambities met de dienstregeling tussen 2012 en 2020 en de hiervoor benodigde investeringen.

De resultaten van de inventarisatie zijn vastgelegd in de rapportage 'Programma Hoogfrequent Spoor: 'Verkenning benodigd investeringsvolume' van NS/ProRail/BRG.

4.3.2. Samenvatting bevindingen

NS/ProRail/BRG hebben op basis van de gestelde vragen een verkenning naar het benodigde investeringsvolume opgesteld. Voor het reizigersvervoer hebben NS/ProRail/BRG twee varianten uitgewerkt en voor het goederenvervoer (gelet op de beperkte tijd) één variant. De varianten zijn gebaseerd op de huidige marktinzichten voor de periode tot 2020.

De eerste personenvariant komt overeen met VARIANT 1 uit de concept Initiatiefdocumenten. De tweede personenvariant wijkt op enkele punten af van VARIANT 2 uit de concept Initiatiefdocumenten met name daar waar het gaat om het aantal treinen op de Brabante route (Den Haag Centraal – Eindhoven). De goederenvariant houdt het midden tussen de varianten 'SPREIDEN' en 'BUNDELEN' uit de concept Initiatiefdocumenten.

De NS, ProRail en BRG trekken uit de verkenning de volgende conclusies.

De variant '6/maatwerk' blijft binnen het door de Minister voorgestelde budget voor het programma Hoogfrequent Spoorvervoer (€ 4,5 mld). Deze ambitie lijkt dus binnen deze financiële kaders te realiseren (met inachtneming van de in de verkenning genoemde voorbehouden). Variant '6/6' is ongeveer een miljard duurder, maar biedt dan ook nog meer kwaliteit: meer frequentieverhoging in het IC-net en op de Sprintermarkt rond een aantal sterk verstedelijkte trajecten.

De investering van € 4,5 mld voor '6/maatwerk' geeft NS/ProRail/BRG volop de ruimte de kwaliteit fors te verbeteren en de groei de komende tijd op te vangen. NS/ProRail/BRG zien de variant '6/6' op termijn als een kosteneffectieve bijdrage aan de mogelijk verder toenemende mobiliteitsvraag. Tijdens de planstudies zal blijken in hoeverre '6/6' gerealiseerd kan worden binnen het budget van € 4,5 mld. Tot slot wordt door NS/ProRail/BRG benadrukt dat de samenhang van de capaciteitsmaatregelen binnen een corridor bepaalt welke kwaliteitssprong mogelijk is.

De analyse van NS, ProRail en BRG ondersteunt de vorig jaar aangegeven ambitie voor hoogfrequent spoorvervoer in de brede Randstad. Daarnaast wordt de noodzaak van investeringen in

uitbreiding van spoorcapaciteit, transfer, geluidmaatregelen, e.d. onderschreven. NS/ProRail/BRG harden in hun analyse de €4,5 miljard zoals deze eerder was opgenomen in de Beleidsbrief Netwerkaanpak. Zij komen daarbij uit op een bedrag van €4,4 miljard⁶. Het investeringsbedrag van €4,4 miljard is inclusief BTW en benodigde kosten voor geluid, opstelcapaciteit, extra onderhoud, transfercapaciteit, energievoorziening, overwegveiligheid, externe veiligheid en ketenmobiliteit.

De analyse van de spoorsector betekent daarnaast volgens VenW:

1. Knelpunten in de infra-capaciteit doen zich inderdaad met name voor op de vorig jaar afgebakende corridors. Voor deze corridors zijn dus planstudies nodig. In deze planstudies ligt het accent op de vorig jaar genoemde trajecten, maar moeten de totale corridors worden meegenomen om de uitstralingseffecten op het netwerk als totaal te kunnen overzien.
2. Er is uitbreiding van spoorcapaciteit nodig om de grotere treinaantallen aan te kunnen. Dankzij het gebruik van slimme benuttingsmaatregelen op het gebied van 'Anders plannen en uitvoeren', 'Anders verdelen van capaciteit' en 'Anders vergroten van capaciteit' (Triple A) blijkt het mogelijk de benodigde investeringskosten te reduceren met behoud van kwaliteit van de treindienst. Een aantal maatregelen zal zich nog wel moeten bewijzen door middel van haalbaarheidsstudies en/of pilot(s).
3. Een wezenlijk onderdeel van de oplossing van het capaciteitsprobleem is een toekomstvaste routing van het spoorgoederenvervoer. Door een aantal gerichte investeringen kan er meer goederenvervoer over de Betuweroute worden geleid hetgeen ruimte schept voor hoogfrequent spoorvervoer in de Randstad zowel qua fysieke capaciteit als geluidsruimte en risico's met gevaarlijke stoffen. Deze aanpak leidt volgens het rapport per saldo tot grotere kosteneffectiviteit.
4. Eerder is aan de Kamer aangegeven dat uit het nog vast te stellen budget voor PHS ook de extra investering in spoortunnel Delft (60 mln) voor voorbereiding op 4-sporigheid) en de motie Koopmans over Zuiderzeelijn (160 miljoen voor spoordriehoek Noord-Nederland) zal worden opgenomen. Deze zijn in de raming van de €4,4 miljard niet meegenomen. Ook met het toevoegen van deze beide investeringen blijft voor VenW de conclusie overeind dat met een budget van 4,5 miljard PHS kan worden gerealiseerd. Bij verdere uitwerking in planstudies zal blijken welke maatregelen daadwerkelijk nodig zijn en of er binnen het totale programma nog kan worden geoptimaliseerd.

In de planstudies voor goederenrouting en de genoemde corridors zullen de maatregelen verder moeten worden uitgewerkt. De door het kabinet aangegeven ambitie is mogelijk binnen de vorig jaar aangegeven budgetindicatie van 4,5 miljard euro. De 6/6 variant kan

⁶ Met daarbij een in deze fase gebruikelijke marge van +/- 40%. Verder hebben NS/ProRail/BRG deels gewerkt met quick-scans en expert-oordelen en zijn veronderstellingen gehanteerd t.a.v. projecten die volgens hen niet onder PHS vallen.

op basis van de marktinzichten uit de LMCA Spoor worden gezien als een mogelijke volgende stap op termijn. Door in de planstudies ook de 6/6 variant mee te nemen kan worden gezien of er op corridors aanleiding is en mogelijkheden zijn om al eerder de stap naar 6/6 te zetten.

4.4 Verkrijgen van financiële dekking planstudies

Voor het daadwerkelijk starten van de planstudies is in de beleidsbrief van 19 november 2007 als strikte voorwaarde gehanteerd dat er concreet zicht bestaat op financiële dekking van de in de beleidsbrief genoemde indicatieve raming van € 4,5 miljard, voordat de term 'kandidaat' kan komen te vervallen. Daartoe zijn door V&W verschillende financieringsopties met het Ministerie van Financiën gezien.

Op dit moment wordt de laatste hand gelegd aan de begroting 2009. Of er concreet zicht is op de financiële dekking zal duidelijk worden bij de presentatie van de rijksbegroting 2009 en zal deel uitmaken van de begrotingsbehandeling 2009. Zodra er concreet zicht is op budget, zal de kandidaat status vervallen en direct met de planstudies worden doorgeslagen.

5. Vervolgaanpak Programma Hoogfrequent Spoor

Gelijktijdig met het uitvoeren van de werkzaamheden voor de kandidaat planstudies is gestart met de voorbereidingen voor de vervolgwerkzaamheden: een programma van planstudies dat in samenhang wordt aangestuurd en uitgevoerd, gericht op eenduidige en tijdige besluitvorming.

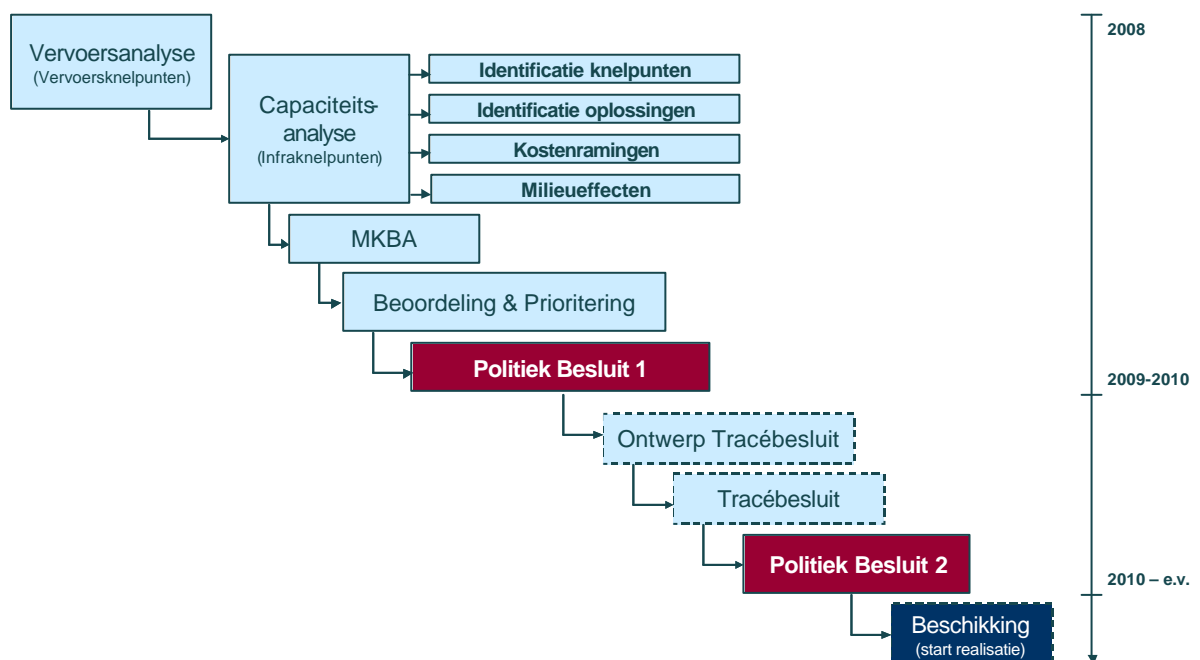
Voor het Programma Hoogfrequent Spoor zijn twee belangrijke momenten voor politieke besluitvorming voorzien:

- Politiek Besluit 1: kabinetsbesluit over uitkomsten planstudies: vergelijkbaar met het kabinetsbesluit OV SAAL van maart 2008;
- Politiek Besluit 2: na Ontwerp Tracé Besluit / Tracé Besluit en realisatiebesluit.

Het uitgangspunt is dat in 2010 in ieder geval het eerste politieke besluit is genomen. Zo mogelijk wordt dit besluit voor enkele planstudie reeds in 2009 genomen, bijvoorbeeld voor de goederenrouting en de Planstudie Den Haag- Rotterdam. Over deze corridor zijn namelijk in Randstad Urgent planningsafspraken gemaakt. Het tweede politieke besluit zal na verwachting op z'n vroegst pas eind 2010 mogelijk zijn.

Figuur 5.1
Globale stappen vervolgvactiteiten binnen planstudies PHS.

Wat betreft de bij het programma van planstudies behorende activiteiten en producten zijn globaal de onderstaande stappen voorzien.



Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zal de nauwe samenwerking met de regionale overheden, spoorsector, andere ministeries (met name VROM en FIN), vertegenwoordigers van consumentenorganisaties, verladers en andere deskundigen blijven continueren. In PHS hebben al deze partijen hun specifieke rol en inbreng, die nader worden vastgelegd in de Initiatiefdocumenten van de verschillende planstudies. Daarbij wordt gezamenlijk een werkwijze gekozen waarbij een ieder zo goed mogelijk in staat is om ook zijn eigen, logische, natuurlijk rol te spelen.

De Tweede Kamer wordt zoals toegezegd elk half jaar over de voortgang van PHS geïnformeerd.