



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Midterm Review Actieplan 'Groei op het spoor'

Een terugblik op de afgelopen twee jaar
van het Actieplan

Vlot bewegen. Veilig leven. Verkeer en Waterstaat.



Midterm Review Actieplan 'Groei op het spoor'

Een terugblik op de afgelopen twee jaar
van het Actieplan

Februari 2010

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5	
1.1	Aanleiding	5	
1.2	Doel van de Midterm Review	6	
1.3	Aanpak en leeswijzer	6	
2	Groei op het spoor	9	
2.1	Groei in breder perspectief	9	
2.1.1	Mobiliteit in Nederland	9	
2.1.2	Spoor: hoofdrailnet en decentrale lijnen	10	
2.1.3	Groei per landsdeel en op belangrijke corridors	11	
2.1.4	Vergelijking met de weg: hoofdrailnet en hoofdwegennet	12	
2.2	Groei op het spoor verklaard	13	
2.2.1	Bepalende factoren voor groei	13	
2.2.2	Bijdrage van de sector aan groei	15	
2.3	Conclusie	18	
3	Terugblik: de eerste twee jaar van het Actieplan	21	
3.1	In uitvoering genomen maatregelen	21	
3.2	Resultaten Actieplan in de eerste twee jaar	22	
3.2.1	Vliegwieleffect: meer focus op de reiziger	22	
3.2.2	Bijdrage aan groei	23	
3.2.3	Resultaten per cluster uit het Actieplan	23	
3.3	Conclusie	29	
	Bijlage A	Beoordelingssystematiek	31
	Bijlage B	Geraadpleegde bronnen	35



1 Inleiding

1.1

Aanleiding

In september 2007 is het Actieplan ‘Groeï op het spoor’ opgesteld om invulling te geven aan de ambitie van het kabinet om de groei van 5% op het spoor¹ in de jaren voorafgaand aan de huidige kabinetsperiode door te zetten. Belangrijk is dat de trein nog aantrekkelijker wordt voor meer mensen.

Het Actieplan bestaat uit een groot aantal concrete acties die eraan bijdragen dat mensen snel, comfortabel en betrouwbaar van deur tot deur komen. Het gaat om maatregelen op het gebied van voor- en natransport, informatievoorziening aan reizigers, treinaanbod, kennismakings- en kaartacties en mobiliteïtsspreïding. Het plan is opgesteld met medewerking van ongeveer vijftig organisaties.

De maatregelen zijn de afgelopen twee jaar door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in samenwerking met de sector en andere overheden ter hand genomen. De voortgang van het Actieplan (en de kabinetsambitie Hoogfrequent Spoorvervoer²) is halfjaarlijks aan de Tweede Kamer gemeld³.

Nu is het tijd om de tussenbalans op te maken. In de “Midterm Review” is teruggeblïkt op de reizigersgroei op het spoor en de resultaten van het Actieplan in de afgelopen twee jaar. Op basis van de uitkomsten van de Midterm Review is de koers uitgezet voor de komende twee jaar: het “Nieuwe Actieplan”.

De Midterm Review komt in dit deel van deze uitgave aan bod. Voor het Nieuwe Actieplan wordt verwezen naar de andere kant van deze uitgave.

1.2

Doel van de Midterm Review

Een groot aantal maatregelen uit het Actieplan is in de afgelopen twee jaar gestart en heeft tot tastbare resultaten geleid. Het is van belang te bezien wat de effecten zijn van deze maatregelen, en tegen welke achtergrond dat is gebeurd. Hoewel geconstateerd kan worden dat in de periode 2007 – 2009 in alle jaren sprake is geweest van groei, heeft de economische recessie onmiskenbaar invloed op het spoorvervoer.

De kennis en ervaring van de afgelopen twee jaar zijn samengekomen in de Midterm Review op het Actieplan. Met de Midterm Review wordt beoogd inzicht te geven in de groei op het spoor en de bijdrage die de sector daaraan levert. Naar aanleiding van de begrotingsbehandeling, diverse kamervragen⁴ en het notaoverleg op 12 oktober 2009 wordt hierbij in het bijzonder aandacht besteed aan de groei in de afzonderlijke landsdelen en op belangrijke corridors en aan de verhouding tussen de groei op het spoor en op de weg⁵. Tevens wordt met de Midterm Review beoogd inzicht te geven in de resultaten van het Actieplan tot nu toe en – zo mogelijk – de relatie te leggen met groei.

1.3

Aanpak en leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat een beschrijving van groei op het spoor. In het eerste deel van het hoofdstuk (paragraaf 2.1) komt de omvang van de totale mobiliteit in Nederland aan de orde en wordt de trein afgezet tegen andere modaliteiten als de auto en de fiets. Vervolgens wordt nader ingegaan op de groei van het vervoer per spoor in de afgelopen jaren. Het hoofdtrainnet en de decentrale lijnen worden vergeleken, evenals de vier landsdelen en een aantal belangrijke corridors. Tevens worden de groeicijfers van het spoor en de weg naast elkaar gezet. In het tweede deel van hoofdstuk 2 (paragraaf 2.2) wordt een aantal verklaringen gegeven voor de groei op het spoor. De bepalende factoren voor groei komen aan de orde en er wordt ingegaan op de bijdrage die de sector in de afgelopen jaren heeft geleverd aan de groei. Het hoofdstuk wordt afgesloten met een beschrijving van de belangrijkste inzichten (paragraaf 2.3).

Hoofdstuk 3 wordt teruggekeken op de resultaten van het Actieplan in de afgelopen twee jaar en wordt – op basis van de resultaten tot nu toe en de verwachtingen voor de komende jaren – een inschatting gemaakt van de bijdrage aan de kwaliteit van het treinproduct en daarmee aan de groei.

De Midterm Review is gemaakt in afstemming met een aantal partijen, waaronder NS en ProRail; bij de analyse van de groei op het spoor is het Kennisinstituut voor Mobiliteits-

beleid (KiM) betrokken. Er heeft een expertsessie⁶ plaatsgevonden waarin de (voorlopige) uitkomsten zijn getoetst en aangevuld en er is een risicoanalyse uitgevoerd waarvan de uitkomsten zijn betrokken in dit onderzoek⁷.

De Algemene Rekenkamer doet momenteel een zogenoemde ‘reality check’ op het Actieplan, waarin ze onderzoekt hoe het beleid op de groei-doelstelling voor het spoor van het kabinet er in 2009 heeft uitgezien en hoe de verantwoording over dit beleid neerslaat in de begroting en het jaarverslag. De Algemene Rekenkamer neemt de Midterm Review mee in haar bevindingen.

¹ De reikwijdte van de groeiambitie is het personenvervoer per spoor in Nederland (zowel hoofdlijn als gedecentraliseerde lijnen) en wordt gemeten in reizigerskilometers.

² Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) geeft invulling aan de spoorambities van het kabinet op de middellange termijn. PHS richt zich op de introductie van hoogfrequent spoorvervoer op de drukste trajecten in de brede Randstad en tot een toekomstvast route-strategie voor het spoorgoederenvervoer en heeft betrekking op de periode tot 2020.

³ De meest recente voortgangsrapportage over de spoorambities dateert van oktober 2009 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2009-2010, 29984, nr. 204).

⁴ Vergaderjaar 2008-2009, 29 984, nr. 170 6 en vergaderjaar 2008-2009, 31 924 XII, nr. 5

⁵ Tweede Kamer, vergaderjaar 2009-2010, 31 987, nr. 3.

⁶ Aan de expertsessie hebben vertegenwoordigers van de volgende partijen deelgenomen: het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), MuConsult, NS en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

⁷ Aan de risicoanalyse hebben vertegenwoordigers van de volgende partijen deelgenomen: NS, ProRail en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.



2 Groei op het spoor

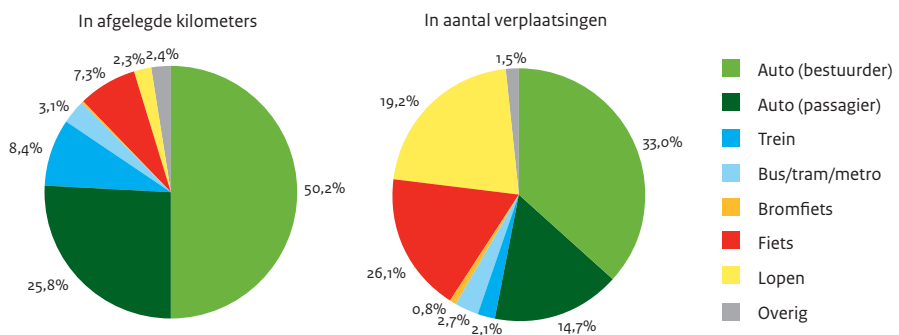
2.1

Groei in breder perspectief

2.1.1 Mobiliteit in Nederland

Tot 2008 was sprake van een aanhoudende groei van het personenvervoer in Nederland. In 2008 is de omvang van de totale mobiliteit voor het eerst stabiel gebleven⁸. De belangrijkste verklaring hiervoor is de start van de economische recessie in de tweede helft van 2008⁹. De totale afgelegde afstand door de Nederlandse bevolking is gestegen van 187 miljard kilometers in 2000 tot 189 miljard in 2008¹⁰.

In de modal split¹¹ hebben zich, zowel wat betreft afgelegde afstand als het aantal verplaatsingen, sinds 2000 nauwelijks verschuivingen voorgedaan¹². Het figuur hieronder toont de modal split in 2008, uitgedrukt in zowel afgelegde kilometers als in aantallen verplaatsingen. De trein is goed voor circa 8% van het totaal aantal afgelegde kilometers (ten opzichte van 76% auto).



Figuur 1

Modal split in 2008 (bron: Nationale Mobiliteitsmonitor 2009)

2.1.2 Spoor: hoofdrailnet en decentrale lijnen

Een nadere analyse van het vervoer per spoor laat zien dat het aantal reizigerskilometers per spoor in de afgelopen jaren sterk is gestegen¹³.

In 2007 en 2008 bedroeg de vervoersgroei op het hoofdrailnet respectievelijk 3,0% en 4,1%. Ook in de eerste helft van 2009 was nog sprake van vervoersgroei, zij het minder dan in voorgaande jaren. De vervoersgroei op het hoofdrailnet bedroeg in de eerste helft van 2009 1,2% ten opzichte van de eerste helft van 2008. Voor heel 2009 verwacht NS een groei van 0,5 - 1%. De verwachting voor 2010 is minder gunstig vanwege het verwachte vertraagde effect van de economische recessie op de trein.

	2007	2008	2009
Vervoersgroei hoofdrailnet	3,0%	4,1%	0,5-1% ¹⁴

Tabel 1 Vervoersgroei hoofdrailnet (bron: NS)

Op de decentrale lijnen was in de afgelopen jaren ook sprake van groei, zij het minder dan op het hoofdrailnet. 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. Voor 2009 zijn nog geen groeicijfers beschikbaar.

	2007	2008
Vervoersgroei decentrale lijnen	1,2%	3,2%

Tabel 2 Vervoersgroei decentrale lijnen (bron: Nationale Mobiliteitsmonitor 2009)

De relatief sterke groei op het hoofdrailnet in de afgelopen jaren kan ten dele worden verklaard door de uitbreiding van de dienstregeling en de verbetering van het treinaanbod. Een aantal decentrale lijnen heeft al vóór 2007 een sterke groei doorgemaakt als gevolg van verbeteringen in het treinaanbod in de eerste jaren na de aanbestedingen van de lijnen¹⁵.

Een andere mogelijke verklaring voor het verschil in groei tussen het hoofdrailnet en de decentrale lijnen is dat de lange-afstandsmarkt relatief hard is gegroeid in de afgelopen jaren. Daar profiteert NS meer van dan de regionale vervoerders, die vooral over kortere afstanden vervoeren.

Daarnaast maken relatief veel scholieren en studenten gebruik van de decentrale lijnen, terwijl het hoofdrailnet een mix kent met relatief veel werkverkeer. De economische groei tot en met het derde kwartaal van 2008 heeft vooral tot groei geleid in het aan werkgerelateerde vervoer (dat een groter aandeel vormt op het hoofdrailnet) en niet zo zeer tot groei in het aan onderwijs gerelateerde vervoer (dat een groter aandeel vormt op de decentrale lijnen).

2.1.3 Groei per landsdeel en op belangrijke corridors

Hierna worden cijfers gepresenteerd over de groei van het spoorvervoer door NS per landsdeel en op belangrijke corridors. Deze cijfers omvatten naast het reizigersvervoer op het hoofdrailnet ook het vervoer op de lijnen van NS die vallen onder de regionale concessies en de internationale treinen. De cijfers zijn daardoor niet zonder meer vergelijkbaar met de hiervoor gepresenteerde groeicijfers voor het hoofdrailnet.

In 2009 is het spoorvervoer door NS in drie van de vier landsdelen gegroeid. Alleen in Regio NoordOost was met -1,1% sprake van een lichte krimp van het aantal reizigerskilometers. In 2008 was in alle landsdelen sprake van groei, maar bleef Randstad Noord enigszins achter bij de andere drie landsdelen. De geringe groei (of zelfs krimp) in de landsdelen in 2007 kan o.a. worden verklaard door het wegvallen van een aantal regionale lijnen. In 2006 zijn de Maaslijn¹⁶, de Heuvellandlijn¹⁷, de Valleilijn¹⁸, de Merwede-Lingelijn¹⁹, de Zoetermeer Stadlijn²⁰ en de Hofpleinlijn²¹ overgegaan van NS naar decentrale vervoerders.

Landsdeel ²²	2007	2008	2009
Randstad Noord	1,9%	2,6%	1,1%
Randstad Zuid	1,1%	4,0%	0,3%
Regio NoordOost	0,7%	4,3%	-1,1%
Regio Zuid	-2,7%	4,9%	2,0%

Tabel 3 Vervoersgroei landsdelen (bron: NS)

Wat betreft de groei op belangrijke corridors van het hoofdrailnet valt op dat in 2007 twee corridors veel sterker groeiden dan de rest: de corridor Utrechtselijn en de corridor A2. Deze groeiden met respectievelijk 18,1% en 7,3%. Drie andere belangrijke corridors groeiden dat jaar licht en de corridor KAN - Randstad vertoonde een lichte krimp. In 2008 en 2009 waren de onderlinge verschillen tussen de corridors geringer. Opvallend zijn – wederom – de relatief sterke groei op de Utrechtselijn en de lichte krimp op de Schiphollijn in beide jaren, de relatief sterke groei op de corridor KAN - Randstad alsmede de krimp op de corridor Noord-Nederland in 2009.

Landsdeel ²³	Aandeel in totaal # rkm's (in 2009)	Groei 2007	Groei 2008	Groei 2009
Corridor KAN - Randstad	6%	-0,8%	5,5%	5,9%
Corridor Utrechtselijn	8%	18,1%	7,6%	5,3%
Corridor Schelderijn	5%	1,3%	2,6%	1,9%
Corridor A2	14%	7,3%	5,6%	1,4%
Corridor Schiphollijn	4%	1,3%	-0,3%	-0,5%
Corridor Noord-Nederland	13%	1,2%	4,8%	-1,3%

Tabel 4 Vervoersgroei belangrijke corridors (bron: NS)

De verschillen in de groei op de corridors over de jaren zijn voor een deel te verklaren door wijzigingen in de dienstregeling (in sommige gevallen mogelijk gemaakt door infrastructu-
rele aanpassingen). Zo valt de relatief sterke groei op de Utrechtselijn te verklaren doordat
2007 het eerste volledige jaar was dat de Utrechtboog²⁴ werd gebruikt. Verder heeft de
wijziging van de eindbestemming van de Intercity (Nijmegen-) Arnhem - Den Haag naar
Schiphol in de dienstregeling van 2009 een positieve invloed gehad op de ontwikkeling van
de groeicijfers op de corridor KAN - Randstad. Verschillen kunnen ook zijn ontstaan door
trends in kaartsoorten: op de ene corridor doet de losse verkoop het goed, en op de andere
juist het reizen op abonnementen. Verschillen in groei zijn echter niet altijd te herleiden tot
aanwijsbare oorzaken.

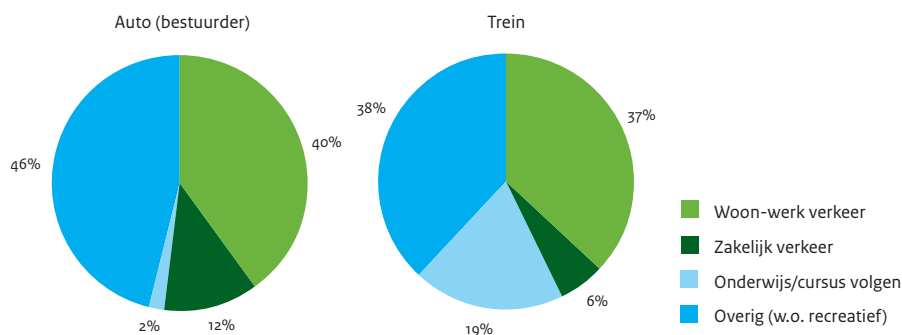
2.1.4 Vergelijking met de weg: hoofdrailnet en hoofdwegenet

Op de weg is – in tegenstelling tot op het spoor – reeds sprake geweest van een daling in
mobiliteit. Na een periode van geleidelijke groei van het aantal gereden kilometers op het
hoofdwegenet tot medio 2008 is in de kwartalen daarna de verkeersprestatie gedaald ten
opzichte van hetzelfde kwartaal het jaar ervoor; het derde kwartaal van 2009 is voor het
eerst weer sprake van groei.

	Q3 2008	Q4 2008	Q1 2009	Q2 2009	Q3 2009	Q4 2009
Groei kwartaalverkeersprestatie HWN	-0,6%	-1,0%	-1,2%	-1,9%	+0,8%	+0,4%

Tabel 5 Groei kwartaalverkeersprestatie hoofdwegenet (in voertuigkilometers) t.o.v. één jaar terug
(bron: Kwartaalmonitors bereikbaarheidsontwikkeling Hoofdwegenet Q3 2008 t/m Q3 2009)

De cijfers van het hoofdwegenet kunnen overigens niet zonder meer vergeleken worden
met die van het spoor. Ten eerste omdat in de verkeersprestatie van het hoofdwegenet ook
het goederenvervoer is meegenomen. Juist in dat segment heeft de economische recessie
geleid tot krimp van de mobiliteit²⁵. Ten tweede omdat de verkeersprestatie van het
hoofdwegenet is uitgedrukt in voertuigkilometers en de vervoersprestaties van het spoor
in reizigerskilometers.



Figuur 2 Aandeel verplaatsingsmotieven in afgelegde afstand in 2008 (bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland 2008)

Verklaringen voor het verschil tussen weg en spoor wat de vervoersgroei betreft, moeten worden gezocht in de verplaatsingsmotieven. Zo heeft de economische recessie in de eerste plaats geleid tot krimp in het zakelijk verkeer. Hieronder verstaan we werkgerelateerd verkeer met uitzondering van woon-werkverkeer. De auto heeft hierin met 12% een aanzienlijk groter aandeel dan de trein, die op 6% zit.

Verder neemt de deelname aan het hoger onderwijs al sinds jaren toe, wat resulteert in meer onderwijsgerelateerd vervoer. Dit effect is ook in de periode 2007-2009 opgetreden. Het motief onderwijs is relatief groot bij de trein, waardoor deze ontwikkeling sterker doorwerkt in de groei op het spoor dan op de weg. Een effect van de economische crisis is bovendien dat studenten langer blijven studeren en daardoor langer gebruik blijven maken van de OV-studentenkaart. Recente cijfers laten ook zien dat het aantal studenten in 2009 boven verwachting is gegroeid ²⁶.

Een derde mogelijke verklaring is dat de economische recessie heeft geleid tot een daling van het woon-werkverkeer in juist die regio's en sectoren waar de auto een relatief groot aandeel in het woon-werkverkeer heeft, zoals de maakindustrie rondom Eindhoven.

De verwachting is dat de economische ontwikkelingen met enige vertraging effect zullen hebben op het treingebruik. De trein is relatief sterk vertegenwoordigd in het woon-werkverkeer voor de dienstensector en de (semi-)overheid. De werkgelegenheid in deze sectoren reageert doorgaans vertraagd op conjunctuurbewegingen. Hetzelfde geldt voor het treingebruik voor recreatieve doeleinden. Ook dit type vervoer reageert vertraagd op conjunctuurbewegingen, omdat het directer samenhangt met de bestedingsruimte van huishoudens dan met de economische groei. Verder dragen abonnementen ertoe bij dat de recessie met vertraging effect heeft op het treingebruik. Reizigers die gebruik maken van doorlopende abonnementen kunnen deze niet per direct opzeggen. Daarbij geldt de verwachting dat de verschuiving van de eerste klas naar de goedkopere tweede klas de gevolgen van de recessie voor de trein deels zullen opvangen.

2.2

Groei op het spoor verklaard

2.2.1 Bepalende factoren voor groei

Groei op het spoor wordt voor een deel bepaald door de inspanning van de partijen in de sector: voldoende treinen laten rijden, treinen op tijd laten rijden, het zorgen voor (een gevoel van) veiligheid, kortingsacties, et cetera. Voor het belangrijkste gedeelte is groei echter afhankelijk van externe, niet of niet eenvoudig beïnvloedbare factoren.

De volgende externe factoren zijn van invloed op de mobiliteit in Nederland ²⁷:

- 1 Demografie
- 2 Economie

3 Sociaal-culturele trends

4 Ruimtelijke aspecten

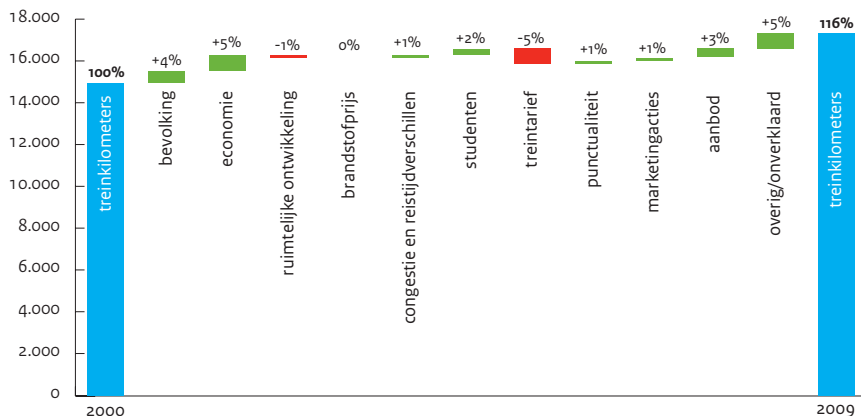
Bij *demografie*²⁸ zijn de omvang, de samenstelling en de spreiding van de bevolking relevant. De omvang van de bevolking is in de afgelopen jaren toegenomen van 16,3 miljoen begin 2007 naar 16,5 miljoen eind 2009. Wat betreft de samenstelling van de bevolking valt op dat het aandeel ouderen in de totale bevolking is toegenomen. En ten aanzien van de spreiding valt op dat Utrecht en – met name – Flevoland een sterke groei laten zien en dat Limburg de enige provincie is waar de bevolking krimpt.

De *economie*²⁹ groeide over heel 2008 nog met 2%, maar in het vierde kwartaal van 2008 waren de eerste tekenen van een recessie al zichtbaar (-0,7%). In 2009 is de economie fors gekrompen met kwartaalgroeicijfers van -4,5%, -5,4% en -3,7% in respectievelijk de eerste drie kwartalen. Voor de ontwikkeling van de vervoeromvang in de trein zijn met name de volgende twee economische factoren van belang: de omvang van de werkzame bevolking³⁰ en de koopkracht. De omvang van de werkzame bevolking is relevant, gelet op het grote aandeel van het woon-werkverkeer in de totale mobiliteit, zowel op de weg als op het spoor. In de periode 2007 - 2009 is de omvang van de werkzame bevolking ongeveer half zo hard gegroeid als de totale bevolking; dit in tegenstelling tot de periode 2000-2007 toen de werkzame bevolking juist dubbel zo hard groeide als de totale bevolking. De koopkracht voor het doorsnee (mediane) huishouden is in 2007 toegenomen ten opzichte van 2006 en stabiliseerde min of meer in 2008. Het beeld op grond van CPB-cijfers is dat de koopkracht in 2009 per saldo weer is toegenomen als gevolg van CAO-afspraken uit de periode vóór de economische recessie.

De *sociaal-culturele trends* ‘individualisering’ en ‘intensivering’ hebben veel invloed op de mobiliteit³¹. Zo is er een toename in het aantal eenpersoonshuishoudens en kleine gezinsverbanden, neemt het aantal werkzame vrouwen toe en besteden Nederlanders hun vrije tijd intensiever en meer buitenshuis.

Een belangrijk *ruimtelijk aspect* dat van invloed is op de mobiliteit is de locatie van nieuwe woningbouw- en werklocaties (in bestaand gebied of in grootschalige nieuwbouwlocaties) en de toegankelijkheid ervan voor zowel de auto als het openbaar vervoer. Aangezien ruimtelijke processen traag verlopen, moet hiervan overigens niet heel veel impact worden verwacht in de relatief korte periode dat het Actieplan loopt.

Meer specifiek voor de trein zijn in het afgelopen decennium (2000 - 2009³²) de groei van de bevolking, de gestegen koopkracht, de toegenomen deelname aan het hoger onderwijs en de files op de wegen de belangrijkste externe oorzaken geweest van de groei. Ruimtelijke ontwikkelingen hebben daarentegen de groei iets gedrukt. Verder hebben ook de inspanningen van de sector bijgedragen aan de groei, zoals de hogere punctualiteit, de marketing-activiteiten en het extra treinaanbod. Duurdere treinkaartjes hadden een negatief effect op het treingebruik.



Figuur 3 Verklaring groei treingebruik 2000-2009 (bron: Kennisinstituut Mobiliteitsbeleid)

2.2.2 Bijdrage van de sector aan groei

De sector heeft zich in de afgelopen jaren ingezet om groei te stimuleren, door de trein aantrekkelijker te maken voor reizigers. De sector heeft een actieve bijdrage aan het Actieplan ‘Groeï op het spoor’ geleverd en uit eigen beweging verbeteringen geïnitieerd en doorgevoerd.

Hierna volgt een greep uit de maatregelen die de spoorsector vanaf 2008 heeft genomen met het oog op groei, zonder bijdrage uit het Actieplan. In het volgende hoofdstuk wordt uitgebreid stilgestaan bij de resultaten op de maatregelen uit het Actieplan.

Extra Intercity's

- Sinds de dienstregeling 2008 rijdt in de spits vier keer per uur een Intercity tussen Enkhuizen, Hoorn en Amsterdam Centraal en in de daluren twee keer per uur.
- Sinds de dienstregeling van 2008 is Brabant aangesloten op het Nachtnet middels de verbindingen:
 - Rotterdam - Dordrecht - Breda - Tilburg - Eindhoven
 - Utrecht - 's-Hertogenbosch- Eindhoven
 - Tilburg - 's-Hertogenbosch
- In de dienstregeling 2009 rijdt elk kwartier een Intercity tussen Nijmegen, Arnhem, Utrecht, Amsterdam Bijlmer ArenA, Amsterdam Zuid en Schiphol. Eerder reed deze Intercity elk half uur. De bestaande Intercity Den Haag - Arnhem is daartoe ingekort tot Utrecht.
- In de dienstregeling 2009 rijden de Intercity's Zwolle - Nijmegen en Arnhem - Roosendaal als doorgaande trein tussen Zwolle en Roosendaal.

- In de dienstregeling 2009 is voor een proefperiode van twee jaar in de nachten van donderdag op vrijdag, vrijdag op zaterdag en zaterdag op zondag een nachtnet gaan rijden tussen Rotterdam, Gouda en Utrecht.

Extra Sprinters

- Sinds de dienstregeling 2008 rijdt twee keer per uur een Sprinter tussen Hoorn Kersenboogaard en Schiphol/Hoofddorp; deze rijdt via Sloterdijk Hemboog.
- Sinds de dienstregeling 2008 rijden er in de spits extra Sprinters tussen Leeuwarden en Wolvega
- In de dienstregeling 2009 rijdt tijdens de spits de Sprinter Den Haag Centraal - Haarlem door naar Amsterdam Centraal.
- In de dienstregeling 2009 rijdt twee keer per uur een Sprinter tussen Zutphen - Nijmegen (in plaats van Zutphen - Ede-Wageningen)
- In de dienstregeling 2009 rijdt in de spits vier keer per uur een Sprinter tussen Utrecht en Breukelen (i.s.m. de regionale overheden)
- In de dienstregeling 2009 rijden extra Sprinters op het traject Apeldoorn - Almelo - Enschede (i.s.m. de regionale overheden)

Zie Figuur 4.

Kaartacties van vervoerders

NS heeft in 2009 de landelijke kaartacties met retailpartners geïntensiveerd. In totaal hebben 2,9 miljoen mensen dit jaar gereisd op een voordelige dagkaart. Dit komt overeen met naar schatting 435 miljoen reizigerskilometers³³. Ook de andere vervoerders deden aan kaartacties. Zo heeft Veolia deed aan kaartacties met bijvoorbeeld de dagkaart Zuid-Limburg waarmee in bus en trein gereisd kon worden en 2 kinderen tot 11 jaar gratis mee mochten. En Arriva bood samen met rederij Doeksen het Waddenretour aan.

Slim dienstregeling ontwerp en Herstelplan Spoor

De beschikbaarheid van de infrastructuur is ook een factor bij het realiseren van groei. ProRail heeft op dit punt in de afgelopen twee jaar belangrijke resultaten geboekt³⁴. Zo is de beschikbaarheid van het spoor onder andere toegenomen door een pakket aan maatregelen, waardoor op een slimmere manier kan worden omgegaan met het plannen van de capaciteit. Hierdoor worden knelpunten opgelost en worden meer treinkilometers mogelijk gemaakt. ProRail verwacht dat de planning voor de dienstregeling 2011 wederom meer treinen mogelijk maakt. Ook het Herstelplan Spoor heeft bijgedragen aan de beschikbaarheid van het spoor. De eerste fase van dit plan is in 2008 afgerond en heeft tot een sterke afname van het aantal verstoringen geleid.

Aanlegprojecten

Sinds 2008 zijn verschillende aanlegprojecten afgerond. Zo is door de aanleg van een nieuw zijperron bij Baarn en een keergelegenheid bij Breukelen de capaciteit vergroot op respectievelijk de lijnen Amersfoort - Hilversum en Utrecht - Amsterdam. Een ander in het oog springend voorbeeld is de realisatie van nieuwe stations in de regio Amsterdam.



Figuur 4 Extra Sprinters vanaf 2008 (bron: NS)

De aanleg van de stations Amsterdam Sloterdijk Hemboog, Amsterdam Holendrecht en Amsterdam Watergraafsmeer en de verplaatsing van het station Krommenie Assendelft heeft de capaciteit van Regionet³⁵ vergroot en de bereikbaarheid in de regio Amsterdam verbeterd.

2.3

Conclusie

Na jaren van aanhoudende groei van het personenvervoer in Nederland is in 2008 de omvang van de totale mobiliteit voor het eerst stabiel gebleven. De belangrijkste verklaring hiervoor is de start van de economische recessie in de tweede helft van 2008.

Het spoor onttrekt zich ten dele aan dit beeld, in die zin dat de vervoersomvang op het spoor in de periode 2007 – 2009 ieder jaar is gestegen. Wel is de groei in 2009 afgenomen ten opzichte van 2007 en 2008. Dat het treingebruik – in tegenstelling tot bijvoorbeeld het autogebruik – in het afgelopen jaar nog is gegroeid, kan deels worden verklaard doordat de trein relatief weinig gebruikt wordt voor het zakelijk verkeer (werkgerelateerd met uitzondering van woon-werkverkeer) en relatief veel voor het onderwijsgerelateerd verkeer. Waar het zakelijk verkeer als gevolg van de crisis is gekrompen, is het onderwijsgerelateerd verkeer juist gegroeid. De verwachting voor 2010 is minder gunstig vanwege het verwachte vertraagde effect van de economische recessie op de trein.

Het hoofdrailnet heeft in 2007 en 2008 een sterkere groei laten zien dan de decentrale lijnen. Deels is dat te verklaren door de verbeteringen die zijn gerealiseerd in de dienstregeling en het treinaanbod op het hoofdrailnet, deels ook door de relatief sterke groei van het lange-afstandsvervoer en van het werkverkeer (als gevolg van de economische groei tot en met het derde kwartaal van 2008). Beide markten (lange-afstandsvervoer en werkverkeer) hebben op het hoofdrailnet een relatief groter aandeel dan op de decentrale lijnen. Voor wat betreft vervoersgroei in de verschillende landsdelen valt op dat in 2009 de vervoersprestatie van NS in de regio NoordOost met 1,1% afnam (ten opzichte van 2008) terwijl in de drie andere landsdelen sprake was van groei. In 2008 bleef de regio Randstad Noord enigszins achter bij de andere drie landsdelen. De relatief lage groei (of zelfs krimp) in de vier landsdelen in 2007 kan verklaard worden door het wegvallen van een aantal regionale lijnen.

De groeicijfers van belangrijke corridors vertonen een grillig beeld, dat ten dele verklaard wordt door wijzigingen in de dienstregeling. Wat opvalt is dat de vervoersomvang op de corridors Utrechtselijn en A2 in de periode 2007 - 2009 relatief sterk is gegroeid, terwijl de corridors Schiphollijn, Noord-Nederland en Schelderijn in de meeste jaren lager dan gemiddeld groeiden of zelfs krompen.

Groei op het spoor is voor het belangrijkste gedeelte afhankelijk van externe factoren als bevolkingsgroei, de koopkrachtontwikkeling, sociaal- culturele trends en ruimtelijke ontwikkelingen. Binnen de mogelijkheden die de sector heeft om groei te beïnvloeden en naast de maatregelen uit het Actieplan, zijn partijen de laatste jaren actief geweest om de trein aantrekkelijker te maken voor meer mensen. Dit heeft bijgedragen aan een groter en aantrekkelijker treinaanbod. Zo zijn er Intercity's en Sprinters bijgekomen, zijn er kaartacties opgezet en zijn er op verschillende plaatsen nieuwe stations aangelegd.

- ⁸ Bron: Nationale Mobiliteitsmonitor 2009
- ⁹ Zie voor een uitgebreidere toelichting van de effecten van de economische crisis op mobiliteit onder meer: Slow Motion, Economische Crisis en mobiliteit, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, maart 2009.
- ¹⁰ Bron: Nationale Mobiliteitsmonitor 2009
- ¹¹ Modal split is de verdeling van de verplaatsingen over de verschillende vervoerwijzen (modaliteiten).
- ¹² Bron: Nationale Mobiliteitsmonitor 2009
- ¹³ Dat deze ontwikkeling niet zichtbaar tot uiting komt in de modal split, in de zin dat het aandeel trein toeneemt ten koste van de auto, komt doordat de trein in de modal split een relatief klein aandeel inneemt en de auto een relatief groot aandeel.
- ¹⁴ Het cijfer over 2009 is een schatting. Het definitieve cijfer komt eind februari 2010 beschikbaar.
- ¹⁵ Voor een uitgebreidere toelichting op de determinanten van groei op de decentrale lijnen vóór 2007 wordt verwezen naar: Decentraal Spoor Centraal, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, september 2008.
- ¹⁶ Per 10 december 2006 is deze lijn overgegaan naar Veolia.
- ¹⁷ Idem.
- ¹⁸ Per 10 december 2006 is deze lijn overgegaan naar Connexion.
- ¹⁹ Per 10 december 2006 is deze lijn overgegaan naar Arriva.
- ²⁰ Per medio 2006 is deze lijn beëindigd; vanaf eind 2006 is de lijn onderdeel van RandstadRail (HTM en RET).
- ²¹ Idem.
- ²² Toelichting op de landsdelen:
- Randstad Noord: Noord-Holland en Flevoland
 - Randstad Zuid: Utrecht en Zuid-Holland
 - Regio NoordOost: Gelderland, Overijssel, Drenthe, Friesland, Groningen
 - Regio Zuid: Brabant, Limburg en Zeeland.
- ²³ Toelichting op de corridors:
- Corridor KAN - Randstad: Nijmegen - Arnhem - Utrecht
 - Corridor Utrechtselijn: Utrecht - Amsterdam/Schiphol
 - Corridor Schelderijn: Roosendaal - Nijmegen
 - Corridor A2: Maastricht- Heerlen - Utrecht
 - Corridor Schiphollijn: Amsterdam Schiphol - Leiden
 - Corridor Noord-Nederland: Groningen/Leeuwarden - Utrecht
- ²⁴ De Utrechtboog is een spoorviaduct dat een rechtstreekse treinverbinding mogelijk maakt tussen Schiphol en Utrecht.
- ²⁵ Zie onder meer: Slow Motion, Economische Crisis en mobiliteit, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, maart 2009.
- ²⁶ Bron: Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap.
- ²⁷ Nationale Mobiliteitsmonitor 2009
- ²⁸ Bron: CBS
- ²⁹ Bron: CBS
- ³⁰ Het aantal werkenden volgens macro-economische verkenningen van het CPB.
- ³¹ Bron: Nationale Mobiliteitsmonitor 2009
- ³² Het is niet mogelijk om een betrouwbare analyse uit te voeren naar de verklarende factoren voor groei in de actieplanjaren (2007 - 2009). Voor een dermate korte periode geldt dat de losse effecten moeilijk van elkaar te scheiden zijn en de effecten van toevalligheden groot zijn.
- ³³ De gemiddelde afstand van een enkele reis is 150 kilometer.
- ³⁴ Beheerplan 2010, ProRail.
- ³⁵ Regionet is een regionaal netwerk van bus, trein en metro rondom Amsterdam.



3 Terugblik: de eerste twee jaar van het Actieplan

3.1

In uitvoering genomen maatregelen

In de afgelopen twee jaren is het Actieplan 'Groeï op het spoor' van papier omgezet naar realiteit. Een groot aantal maatregelen is voorbereid en in uitvoering genomen. Inmiddels zijn de resultaten zichtbaar voor de reiziger.

Belangrijk uitgangspunt van het Actieplan is het sturen op structureel effect. Het doel is niet om reizigers eenmalig of alleen gedurende de looptijd van een maatregel van de trein gebruik te laten maken, maar juist hen voor de trein te behouden ook nadat de maatregel is afgelopen. De resultaten moeten bovendien op korte termijn zichtbaar zijn, binnen deze kabinetsperiode en ter voorbereiding op het Programma Hoogfrequent Spoor.

Het streven naar korte termijn- en structureel effect heeft geleid tot de nadruk op maatregelen met een infrastructureel karakter in de eerste twee jaar van het Actieplan. Het kost tijd om deze maatregelen daadwerkelijk aan te leggen. Het gaat om maatregelen als het uitbreiden en verbeteren van P+R-locaties, het aanleggen van fietsenstallingen, het veraangename van de overstap en het verbeteren van de reisinformatie; hierbij gaat het om panelen, bewegwijzering, et cetera.

Ook de maatregelen waarvoor de reizigers een lange gewenningsperiode nodig hebben, zijn met prioriteit opgepakt en zullen de komende periode doorlopen. Denk hierbij aan de afspraken met NS en decentrale overheden over het inzetten van extra treindiensten. Het streven is dat de treindienst succesvol wordt en zonder verdere bijdrage van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat kan worden voortgezet. Ook zijn pilots, zoals mobiliteitsmanagement in het MKB, zoveel mogelijk in het begin van de actieplanperiode uitgevoerd. Bij gebleken succes kan de implementatie ook in deze kabinetsperiode plaatsvinden.

In de eerste periode is eveneens gekeken naar maatregelen die op veel draagvlak konden rekenen en waar slim gebruik gemaakt kon worden van bestaande initiatieven. Hoe eerder deze gerealiseerd zijn, hoe meer effect deze binnen deze kabinetsperiode sorteren. Hierbij valt te denken aan bijvoorbeeld het Programma Ruimte voor de Fiets en de Taskforce Mobiliteitsmanagement.

Hierna volgt een overzicht met de maatregelen die in de afgelopen twee jaar in uitvoering zijn genomen, geordend naar cluster uit het Actieplan.

Cluster 1 Voor- en natransport

- P+R-locaties uitbreiden en verbeteren
- Fietsvoorzieningen uitbreiden en verbeteren
- Overstap veraangename
- Nieuwe vormen van voor- en natransport stimuleren

Cluster 2 Informatievoorziening

- I-teams: reisinformatie op en rond stations op orde brengen
- Dynamische reisinformatie stimuleren
- Treintraining voor senioren

Cluster 3 Treinaanbod

- Treinaanbod vergroten
- Treinkwaliteit verhogen

Cluster 4 Kaartjes en kennismaking

- Ex-studenten een aantrekkelijk aanbod doen

Cluster 5 Spreiding van mobiliteit³⁶

- Mobiliteitsbeleid bij wegwerkzaamheden
- Mobiliteitsmanagement werkgevers
- Spreiding in werk-, school-, en openingstijden bevorderen

3.2

Resultaten Actieplan in de eerste twee jaar

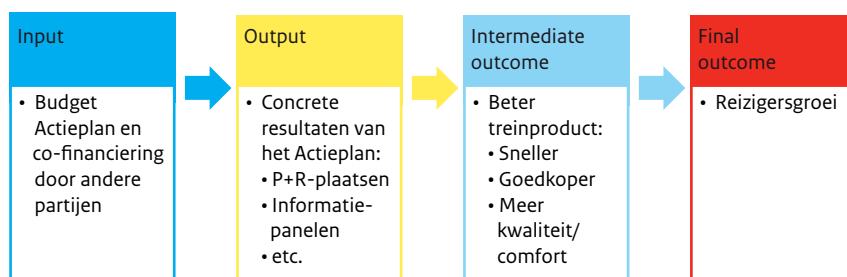
3.2.1 Vliegwieleffect: meer focus op de reiziger

Het Actieplan 'Groeï op het spoor' heeft geleid tot een vliegwieleffect. Door reizigersgroei als expliciete doelstelling neer te zetten en daarvoor gezamenlijk een Actieplan te ontwikkelen, is in de sector nog meer focus ontstaan op de reiziger. Niet alleen binnen het Actieplan, maar ook daarbuiten werken partijen eraan de trein aantrekkelijk te maken voor reizigers, in combinatie met andere vervoerswijzen. De partijen doen dit steeds meer in gezamenlijkheid. Zowel 'nieuwe' reizigers als 'bestaande' reizigers plukken hier de vruchten van. Met als gevolg dat reizigers de trein steeds positiever beoordelen³⁷ en vaker reizen.

3.2.2 Bijdrage aan groei

Het is moeilijk – zo niet onmogelijk – om de precieze bijdrage van de afzonderlijke maatregelen uit het Actieplan aan groei in te schatten. Er is een veelheid aan factoren die van invloed zijn op de keuze om gebruik te maken van de trein (zie hoofdstuk 2). Wat de reiziger precies motiveert om met de trein te reizen in plaats van bijvoorbeeld met de auto is een optelsom van al die verschillende (beïnvloedbare en niet-beïnvloedbare) factoren.

Wel is het aannemelijk dat de kwaliteit van het reizen met de trein zoals de reiziger die ervaart, inclusief voor- en natransport en de andere aspecten van een treinreis, voor een belangrijk deel bepaalt of en in welke mate ‘bestaande’ reizigers met de trein blijven reizen en ‘nieuwe’ reizigers voor de trein kiezen. In figuur 5 is deze relatie schematisch weergegeven.



Figuur 5 Beoordelingsmethodiek

In bijlage A is deze beoordelingsmethodiek uitgewerkt die in de volgende paragraaf wordt gebruikt om de resultaten van het Actieplan te beschrijven.

Bij het beoordelen van de maatregelen is gebruik gemaakt van expertkennis van het Kennisinstituut Mobiliteitsbeleid (KiM), van NS en van MuConsult.

3.2.3 Resultaten per cluster uit het Actieplan

Hierna volgen overzichten van de vijf clusters uit het Actieplan. Per cluster worden conform de beoordelingsmethodiek voor de bijbehorende maatregelen op hoofdlijnen de volgende elementen beschreven:

- Budget (input): Het geld dat binnen het Actieplan vrijgemaakt is voor de betreffende maatregel. Een deel van het budget is reeds beschikbaar³⁸, het andere deel is gereserveerd en wordt op een later moment beschikbaar.
- Resultaten (output): De resultaten tot nu toe op de betreffende maatregel afgezet tegen het beoogde aantal, indien van toepassing.
- Bijdrage aan de kwaliteit van het treinproduct (intermediate outcome): De bijdrage die de maatregelen uit het cluster tezamen leveren aan het verbeteren van de kwaliteit van het reizen met de trein, inclusief voor- en natransport, uitgedrukt in termen van tijd, geld en comfort.

Cluster 1 Voor- en natransport

Budget	Resultaten	Bijdrage aan kwaliteit treinproduct
<i>P+R-locaties uitbreiden en verbeteren</i>		<i>Verbeteringen op de aspecten tijd en comfort.</i>
€ 30 mln	Besluitvorming is afgerond (op 14 locaties ⁴) voor 1.688 van de beoogde 7.500 - 10.000 P+R-plekken.	Door extra P+R-plaatsen en fietsenstallingen hoeven reizigers minder lang te zoeken naar een parkeerplaats of een fietsenstalling. Die bevinden zich bovendien vaak naast het station. De reiziger ervaart dit als extra comfort ¹ . Verder ervaart de reiziger wachttijd minder hinderlijk als het wachten is veraangenaamd ² . Goed voor- en natransport vergroot bovendien het gevoel van controle ³ .
<i>Fietsvoorzieningen uitbreiden en verbeteren</i>		
€ 20,5 mln, waarvan € 20 mln voor RvdF ⁵ en € 0,5 mln voor weesfietsaanpak	RvdF: in totaal 181.766 fietsenstallingen gerealiseerd (t/m Q3 2009); naar schatting 20 duizend in heel 2009. Uitrol weesfietsaanpak in 13 van de beoogde 20 gemeenten ⁶ .	Het bereik van de maatregelen is groot. Het betreft aanpassingen aan P+R-voorzieningen, fietsenstallingen en wachtruimtes op tientallen grote, middelgrote en kleine stations en de aanpak van weesfietsen in 20 gemeenten.
<i>Overstap veraangenaamen</i>		
€ 30 mln, waarvan € 15 mln voor wachtbeleving en € 15 mln voor transfervoorzieningen	Wachtbeleving aangepakt op 5 van de beoogde 20 stations ⁷ . Warmtezulen op 4 stations ⁸ . Pilot narrowcasting op stations Leiden en Hilversum Noord ⁹ . Transfervoorzieningen Amsterdam Zuid, Hilversum en Zwolle.	

¹ Uit onderzoek blijkt dat reizigers een P+R-plaats die beschikbaar is hoog waarderen (bron: KiM (2009), Het belang van Openbaar Vervoer).

² Uit onderzoek blijkt dat reizigers aangenaam wachten hoog waarderen (bron: KiM (2009), Het belang van Openbaar Vervoer).

³ Uit onderzoek blijkt dat het gebrek aan controle een belangrijke reden is voor reizigers om niet voor de trein te kiezen (bron: Beirão en Sarsfield Cabral (2007); KiM (2009), Imago en openbaar vervoer).

⁴ De 14 locaties zijn de stations Buitenpost, Hardenberg, Raalte, Winschoten, Zoetermeer-Oost, Echt, Landgraaf, Baarn, Hoogeveen, Mariënberg, Velp, Donrijp-Hatsum, Geldermalsen en Voerendaal.

⁵ Programma Ruimte voor de Fiets.

⁶ Uitrol van de weesfietsaanpak vindt plaats in de gemeenten Alkmaar, Amersfoort, Breda, Enschede, Heerlen, Maastricht, Middelburg, Haarlemmermeer, Heerhugowaard, Roosendaal, Schiedam, Sittard-Geleen en Woerden. Er worden verkennende gesprekken gevoerd met andere gemeenten.

⁷ Het betreft de stations Delfzijl, Roermond, Rijswijk, Zevenaar en Den Helder Zuid.

⁸ Het betreft de stations Amsterdam Amstel, Leiden, Nijmegen en Amersfoort.

⁹ Op de stations Hilversum Noord en Leiden heeft ProRail een pilot uitgevoerd met het uitzenden van Spoor TV op de perrons.

Cluster 2 Informatievoorziening

Budget	Resultaten	Bijdrage aan kwaliteit treinproduct
<i>I-teams: reisinformatie op en rond stations op orde brengen</i>		<i>Verbeteringen op de aspecten tijd en comfort.</i>
€ 5 mln	Aanpak van 50 stations, waarvan er 10 zijn afgerond ⁵ , 16 onder handen zijn en 24 de komende tijd worden aangepakt.	Goede reisinformatie is belangrijk voor de waardering van de trein door reizigers ¹ . Betere 'statische' en dynamische reisinformatie zorgt ervoor dat reizigers beter en sneller hun weg kunnen vinden op en rond het station. Ook helpt het reizigers om sneller te reizen ² . Dit alles verbetert de beleving van de reistijd door de reiziger. Die ervaart de reis zelfs als korter ³ .
<i>Dynamische reisinformatie stimuleren</i>		
€ 4 mln, waarvan € 2 mln voor panelen en € 2 mln voor een subsidie-regeling	Afspraken met NS over de plaatsing van panelen met actuele treinvertrektijden op 50 bus-/tramstations. Subsidieregeling voor innovatieve concepten op het gebied van dynamische reisinformatie.	Getrainde senioren zullen ervaren dat ze meer controle hebben over hun reis ⁴ . Dit versterkt het gevoel van comfort.
<i>Treintraining voor senioren</i>		
€ 1,4 mln beschikbaar	Circa 80 ambassadeurs opgeleid voor het geven van trainingen aan senioren. Tot nu 9.000 senioren bereikt van de beoogde 50.000.	Het bereik van deze maatregelen is groot. Het betreft verbeteringen in de informatievoorziening op tientallen grote, middelgrote en kleine stations. Circa 50.000 senioren worden getraind. Die zullen op hun beurt weer anderen wegwijs maken in de trein.

¹ KiM (2009), Actuele ov-reisinformatie: maatschappelijke baten en rolverdeling.

² Reizigers kunnen betere keuzes maken voor hun verplaatsingen (bron: KiM (2009), Actuele ov-reisinformatie: maatschappelijke baten en rolverdeling)

³ Uit diverse onderzoeken blijkt dat reizigers de wachttijd zelf als korter ervaren zodra er actuele reisinformatie beschikbaar is (KiM (2009), Actuele ov-reisinformatie: maatschappelijke baten en rolverdeling; Bakker, P.e.a. (2009); Isekí e.a. (2006); KiM (2009), Het belang van Openbaar Vervoer).

⁴ Uit onderzoek blijkt dat het gebrek aan controle een belangrijke reden is voor reizigers om niet voor de trein te kiezen (bron: Beirão en Sarsfield Cabral (2007); KiM (2009), Imago en openbaar vervoer).

⁵ Het betreft de stations Alkmaar, Almere Buiten, Almere Centrum, Eindhoven, 's-Hertogenbosch, Hoorn, Lelystad Centrum, Roosendaal, Tilburg en Weesp.



Cluster 3 Treinaanbod

Budget	Resultaten	Bijdrage aan kwaliteit treinproduct
<i>Treinaanbod vergroten</i>		<p><i>Verbeteringen op de aspecten tijd en comfort.</i></p> <p>Het vergroten van het aanbod van treindiensten zorgt voor betere aansluitingen. Reizigers kunnen reizen nog beter plannen en hebben minder overstaptijd. Door meer aanbod en betere aansluitingen ervaren de reizigers ook meer controle ¹ over hun reis en vermindert het aantal onzekere momenten. Internet in de trein zorgt voor een comfortverbetering.</p> <p>Het bereik van deze maatregelen is gemiddeld. Het betreft extra treinen op grote en kleine corridors, dagelijks of op een aantal specifieke dagen in de week. Internet bereikt veel mensen, maar is met name een uitkomst voor zakelijke en lange afstandsreizigers.</p>
€ 25 mln, waarvan € 20 mln voor extra treindiensten en € 5 mln voor aansluiting Keukenhof	<p>Extra treinen op de corridors: Eindhoven - Deurne; Amsterdam - Lelystad ².</p> <p>Een nieuwe Intercity tussen Lelystad, Amsterdam Zuid en Schiphol ³.</p> <p>Extra treindiensten op de corridors ⁴: Almelo - Enschede; Arnhem - Doetinchem; Leeuwarden - Groningen; Groningen - Zuidbroek</p> <p>Onderzoek naar aansluiting station Keukenhof.</p>	
<i>Treinkwaliteit vergroten</i>		
€ 1 mln	Internet in de trein.	

¹ Uit onderzoek blijkt dat het gebrek aan controle een belangrijke reden is voor reizigers om niet voor de trein te kiezen (bron: Beirão en Sarsfield Cabral (2007); KiM (2009), Imago en openbaar vervoer).

² Extra treinen op de corridors Eindhoven - Deurne en Amsterdam - Lelystad op zon- en feestdagen in de dienstregelingjaren 2009, 2010, 2011 en bij gunstige reizigersgroei in 2012.

³ Een nieuwe Intercity op werkdagen en zaterdagdagen tussen Lelystad, Amsterdam Zuid en Schiphol (ILAS) in de dienstregelingjaren 2010, 2011 en 2012.

⁴ Per december 2009.



Cluster 4 Kaartjes en kennismaking

Budget	Resultaten	Bijdrage aan kwaliteit treinproduct
<i>Ex-studenten een aantrekkelijk aanbod doen</i>		
€16 mln	39.450 kaarten uitgegeven (t/m 2009).	<i>Verbetering op het aspect geld.</i> Ex-studenten krijgen gratis dagkaarten en kunnen een jaar met 40% korting reizen buiten de spits. Het bereik van het ex-studentenaanbod is groot. Per jaar komen ca. 190.000 afgestudeerden (WO, HBO en meerderjarig MBO) in aanmerking voor dit aanbod ¹ .

¹ Door de huidige economische situatie is de verwachting dat dit aantal in de praktijk iets lager uit zal vallen doordat langer wordt doorgestudeerd.



Cluster 5 Spreiding van mobiliteit

Budget	Resultaten	Bijdrage aan kwaliteit treinproduct
Mobiliteitsbeleid wegwerkzaamheden ¹		
€ 2,5 mln	Alternatieven per spoor voor weggebruikers tijdens wegwerkzaamheden, het Van AnaarBetertreinkaartje en OV-pas van RWS Noord-Holland	Verbetering op alle drie de aspecten tijd, geld en comfort. Afhankelijk van de uitkomsten van de mobiliteits-scan kunnen medewerkers besparen op hun reistijd, goedkoper reizen en comfortabeler reizen.
Mobiliteitsbeleid werkgevers ²		
€ 9 mln	Pilot in Utrecht en Gelderland: mobiliteitscan bij 25 MKB-bedrijven. Opstart voor landelijke uitrol in 2010.	Het bereik van de maatregelen blijkt na afronding groot. De circa 180 duizend MKB-bedrijven worden geïnformeerd over mobiliteitsbeleid; van minimaal duizend daarvan wordt het mobiliteitsbeleid doorgelicht.
Spreiding in werk-, school- en openingstijden		
€ 0 mln	Dagindelingconferentie op 9 maart 2009 ³ . Introductie Mobility Card voor medewerkers VenW.	

¹ De uitvoering van deze maatregel is ondergebracht bij Rijkswaterstaat.

² De uitvoering van deze maatregel is ondergebracht bij de Taskforce Mobiliteitsmanagement.

³ In samenwerking met de Ministeries van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap.



3.3 Conclusie

De focus op groei in de afgelopen twee jaren heeft resultaat gehad. Dat blijkt in de eerste plaats uit het groeicijfer zelf, waarop de trein relatief goed scoort ten opzichte van de auto (zie hoofdstuk 2) en dat ondanks de economische recessie in 2009 positief was.

Dat blijkt ook uit de concrete resultaten op de maatregelen die in de eerste twee jaar van het Actieplan in uitvoering zijn genomen. Op en rond tientallen stations door het hele land zijn P+R-plaatsen, fietsenstallingen, aangename wachtruimtes, warmtezuilen, bewegwijzeringsborden en informatiepanelen gerealiseerd of gaat dat in de komende tijd gebeuren. Verder zijn er extra treindiensten opgestart van zowel Intercity's als Sprinters, en rijden vanaf 2010 de eerste treinen voorzien van gratis internet. Tevens is de trein aantrekkelijker gemaakt voor de doelgroepen ex-studenten, senioren en weggebruikers, die hier tijdens wegwerkzaamheden hun voordeel mee kunnen doen, en worden MKB-bedrijven begeleid bij het aanpakken van hun mobiliteitsbeleid. Deze resultaten leveren een bijdrage aan het verbeteren van de kwaliteit van het reizen met de trein, inclusief het voor- en natransport. Reizen met de trein is en wordt door de maatregelen uit het Actieplan goedkoper, sneller en comfortabeler. De maatregelen kennen bovendien veelal een groot bereik.

De nadruk lag in de eerste twee jaar op infrastructurele maatregelen, zoals de aanleg van P+R-plaatsen en het plaatsen van informatiepanelen, en op maatregelen waarvoor de reizigers een langere gewenningsperiode nodig hebben, zoals het inzetten van extra treindiensten. Ook zijn pilots, zoals mobiliteitsmanagement in het MKB, zoveel mogelijk in het begin van de actieplanperiode uitgevoerd. Deze maatregelen zullen in het vervolg van het Actieplan worden voortgezet en kunnen eventueel worden uitgebreid. Naast de lopende maatregelen is er ruimte voor nieuwe maatregelen. Van het totaalbudget van € 207 miljoen³⁹ van het Actieplan is in de eerste twee jaar € 144,4 miljoen beschikt of gereserveerd. Dat betekent dat nog ten minste € 62,6 miljoen kan worden ingezet voor de kabinetsambitie 'Groeï op het spoor' in de komende twee jaar te realiseren.

³⁶ Aanvankelijk bestond dit cluster uit de volgende maatregelen;

- Verantwoorde mobiliteit bij werkgevers stimuleren (€10 mln)
- Verantwoorde mobiliteit bij individuen stimuleren (€5 mln)
- Spreiding in werk-, school-, en openingstijden bevorderen (€2 mln)

Later is besloten de indeling van de maatregelen te wijzigen, mede doordat is aangesloten bij de activiteiten van de Taskforce Mobiliteitsmanagement.

³⁷ De klanttevredenheid bij NS vertoont de laatste jaren een opgaande lijn (bron: Vervoerplan 2009).

³⁸ Beschikt wil zeggen, er zijn voor dit bedrag overeenkomsten aangegaan met derden.

³⁹ Als gevolg van de jaarlijkse indexering is het oorspronkelijke budget van € 200 miljoen opgelopen tot € 207 miljoen.



Bijlage A

Beoordelingssystematiek

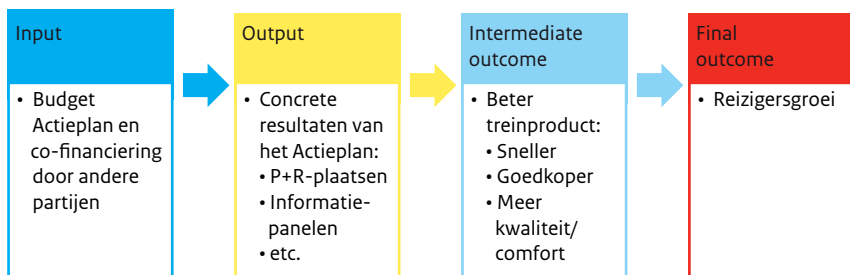
Constateringen vooraf

Voor de maatregelen in dit nieuwe Actieplan wordt de relatie met groei – zo goed als mogelijk – in kaart gebracht. Een aantal constateringen is daarbij belangrijk:

- 1 Groei is afhankelijk van een veelheid aan factoren, waarvan het grootste deel niet of moeilijk beïnvloedbaar is.
- 2 De spoorsector werkt continu en op vele terreinen aan het aantrekkelijker maken van de trein voor reizigers. Het Actieplan is slechts één van de instrumenten om groei te stimuleren.
- 3 Het is moeilijk - zo niet onmogelijk - om de precieze bijdrage aan groei in te schatten van de maatregelen uit het Actieplan. Zoals gezegd is er een veelheid aan factoren die van invloed zijn op de keuze om gebruik te maken van de trein of dit achterwege te laten. Wat de reiziger precies motiveert om met de trein te reizen in plaats van bijvoorbeeld met de auto is een optelsom van al die factoren.
- 4 Wel is het aannemelijk dat de kwaliteit van het reizen met de trein zoals de reiziger die ervaart (inclusief voor- en natransport en de andere aspecten van een treinreis) voor een belangrijk deel bepaalt of 'bestaande' reizigers met de trein blijven reizen of dat meer gaan doen en potentiële reizigers voor de trein kiezen.

Methodiek

Dit overwegende, wordt gekozen voor de volgende methodiek voor de beschrijving van de relatie met groei. Bij het opstellen en uitwerken van deze methodiek is gebruik gemaakt van expertkennis van het Kennisinstituut Mobiliteitsbeleid (KiM), NS en van MuConsult.



Onder ‘input’ wordt verstaan het budget dat in het Actieplan is vrijgemaakt voor de verschillende maatregelen en de cofinanciering door andere partijen. Hiermee worden bepaalde concrete resultaten geboekt, bijvoorbeeld de extra P+R-plaatsen of informatiepanelen. Dit is de ‘output’ van het Actieplan. Het Actieplan draagt daarmee bij aan een beter treinproduct: de ‘intermediate outcome’. En dat moet mensen ertoe verleiden met de trein te gaan reizen: de ‘final outcome’.

De eerste twee elementen zijn eenduidig vast te stellen. Bij het derde element (‘intermediate outcome’ = beter treinproduct) zit de meeste interpretatieruimte. Hierna wordt dit element nader geoperationaliseerd. Wat betreft de ‘final outcome’ is het niet goed mogelijk om een betrouwbare inschatting te geven.

Operationalisatie kwaliteit van het treinproduct

Het bepalen van de bijdrage die een maatregel levert aan de kwaliteit van het treinproduct gebeurt in twee stappen:

- 1 Inschatten van de verbeteringen op de aspecten tijd, prijs en comfort/kwaliteit als gevolg van een maatregel.
- 2 Bepalen van het bereik van een maatregel.

1) *Inschatten van de verbeteringen op de aspecten tijd, prijs en comfort/kwaliteit*

Tijd, prijs, comfort/kwaliteit zijn de belangrijkste aspecten die vanuit het perspectief van de reiziger de kwaliteit van het treinproduct bepalen³³. Verbeteringen op deze aspecten dragen redelijkerwijs bij aan de door de reiziger ervaren kwaliteit van de trein en vergroten daarmee de kans dat meer reizigers meer met de trein gaan reizen.

Tijd³⁹

Bij tijd gaat het om de totale reistijd. Naast de reistijd in de trein (rijtijd) beslaat dit ook de reistijd met voor- en natransport (bijvoorbeeld tram, bus of fiets), de wachttijd (op het perron) voor vertrek en tijdens overstappen en de looptijd van en naar het perron.

Naast de feitelijke wachttijd is ook de gepercipieerde wachttijd oftewel de gevoelstijd belangrijk. Een reiziger waardeert een minuut wachten en lopen namelijk aanzienlijk negatiever dan een minuut reizen met de trein. En ook reistijd met voor- en natransport wordt als hinderlijker ervaren dan reistijd met de trein. Naar schatting gaat het om een factor 1,5 tot 3: reistijd wordt door de reiziger als 1,5 tot 3 keer zo negatief gewaardeerd als deze in de rest van de keten (niet zijnde de trein) wordt doorgebracht dan wanneer dat in de trein gebeurt. Omgekeerd betekent dit ook dat een minuut reistijdwinst in de ‘rest’ van de keten meer kwaliteitswinst voor de reiziger oplevert dan een minuut reistijdwinst in de trein. De gepercipieerde wachttijd wordt beïnvloed door factoren als comfort, (on)zekerheid over het vervolg van de reis, (gevoel van) veiligheid en het feit dat er al dan niet sprake is van een gedwongen of een eigen keuze. Studies laten bijvoorbeeld zien dat in het geval van (over)volle treinen met geringe zitplaatskans reistijd zwaarder weegt dan bij treinen waarin de zitplaatskans groot is⁴⁰.

Prijs⁴¹

Bij prijs is de prijselasticiteit van belang: een verandering in vraag als gevolg van een verandering in prijs. Als bijvoorbeeld de prijs tien procent daalt en het aantal reizigerskilometers met vijf procent stijgt, dan is de prijselasticiteit van de vervoersomvang (in reizigerskilometers) $+5/-10 = -0,5$.

Studies naar de prijselasticiteit van openbaar vervoer laten de volgende inzichten zien:

- Op de lange termijn zijn het busgebruik (-0,6 tot - 1,0) en het treingebruik (-0,6 tot - 1,1) redelijk prijsgevoelig. Op de korte termijn is de prijsgevoeligheid van het OV-gebruik ongeveer half zo groot als op de lange termijn.
- Buiten de spits is de prijsgevoeligheid circa 2 tot 3 maal groter dan in de spits.
- In de stad is de prijsgevoeligheid aanmerkelijk hoger dan op het platteland.
- De prijsgevoeligheid voor het OV-gebruik neemt toe bij hogere inkomens.
- Het effect van het type vervoersbewijs (1e of 2e klas, abonnement of los kaartje), de betalingswijze en de vormgeving van de tariefstelling op de prijsgevoeligheid is niet goed bekend en behoeft nader onderzoek.
- Gratis OV kan tot een substantiële toename van het OV-gebruik leiden, voornamelijk nieuwe verplaatsingen (en relatief weinig substitutie van bijvoorbeeld auto naar OV).

Comfort/kwaliteit⁴²

Bij comfort/kwaliteit gaat het om aspecten als drukte, veiligheid en comfort van het station, waarbij voorzieningen en wachtruimtes een belangrijke rol spelen, en het comfort van de trein, dat bijvoorbeeld bepaald wordt door de zitplaatskans, beenruimte, internet, et cetera.

Uit onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid kan afgeleid worden dat reizigers de volgende verbeteringen in het bijzonder als belangrijk ervaren:

- Informatievoorziening op displays in de trein
- Informatievoorziening op displays op het station
- Aangename, verwarmde wachtruimtes
- Schone, mooie stations
- Gratis WC's
- Gratis P+R met verzekerde plaats
- Goede treinen met goede voorzieningen

2) Bepalen van het bereik

Bij het bepalen van het bereik van een maatregel gaat het allereerst om de *omvang van de doelgroep* die wordt bereikt met de maatregel: gaat het om alle reizigers die gebruik maken van de trein, een aanzienlijke doelgroep daarbinnen (bijvoorbeeld studenten) of slechts een kleine, specifieke groep?

Voorts kent bereik een *geografische component*: gaat het om een maatregel die landelijk wordt uitgerold, beslaat de maatregel slechts één regio of gaat het zelfs maar om een of een paar stations.

Tot slot is *looptijd* een bepalende factor voor het bereik van een maatregel. Daarbij is het belangrijk om onderscheid te maken tussen het effect tijdens de looptijd van de maatregel en het tijdelijke of zelfs blijvende effect na afloop van de maatregel.

³⁸ Zie ook: KiM (2009). Het belang van Openbaar Vervoer.

³⁹ Zie onder meer: Bakker, P. e.a (2009); Beirão, G. & Sarsfield Cabral J.A. (2007); Iseki e.a., (2006); KiM (2009), Het belang van Openbaar Vervoer; KiM (2009), Imago en openbaar vervoer; KiM (2009), Actuele ov-reisinformatie: maatschappelijke baten en rolverdeling.

⁴⁰ Reizigers in (over)volle treinen waarderen de rijtijd hoger: 0% bij <80% bezetting, 10% (=1,1) bij 100% bezetting, 30% (1,3) bij 125%, 50% bij 150% en 74% bij 200%. bron: KiM (2009). Het belang van Openbaar Vervoer, p. 77. (NB. Cijfers zijn inschatting. Andere studies laten andere maar wel vergelijkbare cijfers zien).

⁴¹ Zie onder meer: MuConsult (2003); Geilenkirchen e.a. (2008); Kroes & Schepers (2008).

⁴² Zie onder meer: KiM (2009), Het belang van Openbaar Vervoer; KiM (2009), Imago en openbaar vervoer; KiM (2009), Actuele ov-reisinformatie: maatschappelijke baten en rolverdeling.

Bijlage B

Geraadpleegde bronnen

- AVV (2002). Evaluatie groot onderhoud aan de A10-West. Integraal eindrapport.
- AVV (2003). Mobiliteitsbelevingen nader toegelicht.
- AVV (2005). Basisboek instrumenten regionale bereikbaarheid.
- AVV (2005). Draagvlakonderzoek 2005. Resultaten van een onderzoek onder de Nederlandse bevolking naar draagvlak voor verkeer- en vervoersbeleid 1992 t/m 2005.
- AVV (2005). Effectiviteit van maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement. Feiten en cijfers.
- AVV (2005). Factsheets openbaar vervoer. OV, waar beginnen we aan? Overwegingen bij de techniekeuze voor OV. Duurzame mobiliteit, milieueffecten van verkeer.
- AVV (2005). Internationale voorbeelden van regionale bereikbaarheid. Overzichtsnotitie.
- AVV (2005). Reiziger in de Toekomst.
- Bakker, P. e.a (2009). Appraisal of integrated transport policies.
- Beirão, G. & Sarsfield Cabral J.A. (2007). Understanding attitudes towards public transport and private car: a qualitative study. *Transport Policy* 14, 478-489.
- Beld, H. van den (2006). Hét vastgoedsymposium 2006. Gouden kansen uit verzilvering 'wonen en zorg voor senioren'.
- CBS (2009). Statline database.
- CPB (2000). Schiphol een normaal bedrijf. Werkdocument.
- CROW (2004). Ervaringen met P+R.
- CVOV (2002). Marketing in het openbaar vervoer.
- Ebbink, B.A.J. (2007). De Reiziger Centraal! Een onderzoek naar een nieuwe methodiek om het openbaar vervoer op de wensen van de (potentiële) reiziger aan te laten sluiten.
- Febiac & Touring (2006). Geldstromen en Verkeersstromen in het privaat- en openbaar vervoer.
- Fietsberaad (2007). Ontwikkelingen van het fietsgebruik in voor- en natransport van de trein.
- Flórez, J. (1999). Attracting Higher Income Class to Public Transport in Socially Clustered Cities. The Case of Caracas.
- Fluor & Bombardier (2003). Marketingplan Florida High Speed Rail. Phase 1
- Geilenkirchen e.a. (2008). Hogere prijzen, minder reizen? Overzichtstudie naar prijsgevoeligheid in de verkeerssector.
- Gemeente Amsterdam (2005). Met het openbaar vervoer ben je langer onderweg.
- Gemeente Amsterdam (2007). Gratis openbaar vervoer. Een staalkaart van mogelijkheden.

- Gemeente Barneveld (2007). Nieuwsbrief Harselaar (maart 2007).
- Gemeente Den Haag (2006). Openbaar vervoer naar een hoger plan. Randstadrail tweede fase. Samenvatting.
- Gemeente Den Haag (2006). Openbaar vervoer naar een hoger plan. Randstadrail tweede fase. Verkenningstudie.
- GMPTE (2007). Low fares and free travel on buses, trains and Metrolink trams for disabled people.
- GMPTE (2007). Low fares and free travel on buses, trains and Metrolink trams for people over 60.
- Hulster, G. & L. Lutje Schipholt (2003). Gentrification van het openbaar vervoer. Een revitalisering van het openbaar vervoer door differentiatie van producten en diensten.
- Iseki e.a., (2006). The Effects of Out-of-Vehicle Time on Travel Behavior: Implications for Transit Transfers.
- KiM (2007). Beleving en beeldvorming van mobiliteit.
- KiM (2007). Marktonwikkelingen in het personenvervoer per spoor 1991-2020 [concept].
- KiM (2007). Mobiliteitsbalans 2007.
- KiM (2008). Decentraal Spoor Centraal.
- KiM (2008). Mobiliteitsbalans 2008.
- KiM (2009). Mobiliteitsbalans 2009.
- KiM (2009). Slow Motion, Economische Crisis en mobiliteit.
- KiM (2009). Het belang van Openbaar Vervoer.
- KiM (2009). Imago en openbaar vervoer.
- KiM (2009). Actuele ov-reisinformatie: maatschappelijke baten en rolverdeling.
- KpVV & CROW (2005). Aan de slag met P+R beleid. Van strategie tot exploitatie.
- KpVV (2005). De reiziger centraal. Wat betekent dat?
- KpVV (2006). Een gouden markt. Waarom marketing in het OV moet & loont.
- KpVV (2007). Gratis openbaar vervoer krijgt vaste grond onder de voeten.
- KpVV (2007). Mobiliteitsmanagement Helder en praktisch. Mogelijkheden en toepassingen in de lokale praktijk.
- KpVV (2007). Openbaar vervoertarieven in Europa.
- Kroes & Schepers (2008). Regionale tariefvrijheid. Hoe reageren OV-reizigers op prijsverhoging? In: Nederlands Vervoer nr. 10, december 2008.
- Krygsman, S. (2004). Activity and Travel Choice(s) in Multimodal Public Transport Systems.
- Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (2010). Nieuwsbericht "Meer studenten dan vorig jaar" (13-01-2010).
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2001). Perspectief op auto/ov. De keuze van reizigers.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2006). Informatie over projecten voor filevermindering.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2006). Prijsbeleid op de weg in het buitenland. Casestudie naar plannen, initiatieven en praktijkvoorbeelden van prijsbeleid binnen het wegvervoer in het buitenland.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2006). VanAanaarBeter-Prijs 2006. 37 bijzondere initiatieven om de bereikbaarheid op de weg te verbeteren.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2007). Ervaringen met gratis of goedkoop OV.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2007). Vraag vaste commissie V&W over proeven met gratis OV.

Ministerie van VROM & het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2005). Nota mobiliteit deel III. Kabinetsstandpunt.

MNP & AVV (2005). Effecten beleidsinstrumenten Nota Mobiliteit. Bereikbaarheid per auto en openbaar vervoer verkeersveiligheid en leefomgeving.

MuConsult (2003). Effecten prijsverhoging openbaar vervoer.

Need, Y. (2002). Is mobiliteit voor iedereen fun? Verschillende belevingen van mobiliteit.

Nieuwenhoven, J. van (2007). Werkplan OV-ambassadeur: Beter, sneller, schoner, mooier.

NS (2006). NS Visie op Stations. Van overstapmachine naar dynamisch stadspitaal.

NS (2007). Actieplan Spoor! De toekomst van het spoor.

NS (2007). Ga mee... NS jaarverslag 2006.

NS (2007). Plan voor het spoor in 100 dagen. NS partner bij invulling ambities regeerakkoord.

NS (2007). Vrij om te bewegen.

NS (2008). Vervoerplan 2008.

NS (2009). Vervoerplan 2009.

OV Magazine (2007). Nummer 1 (08-02-2007).

Platform Bereikbaarheid Noordvleugel (2007). Actieplan ketenintegratie Noordvleugel. Deel 1 & 2.

ProRail (2007). Beheerplan 2008.

ProRail (2008). Beheerplan 2009.

ProRail (2009). Beheerplan 2010.

Provincie Noord-Holland (2006). P+R Bonroute. Realisatie P+R locaties in de Noordelijke Randstad. Terugblik vooruitblik.

Provincie Zeeland (2000). Vragen ingevolge artikel 25 van het reglement van orde van mevrouw J.G. Smit inzake functioneren aansluitgarantie i.h.k.v.'Het Zeeuws Net'.

Provincie Zuid-Holland (2007). Verbeteren aansluitpunten openbaar vervoer. Inventarisatie van 30 aansluitpunten in Zuid-Holland, resulterend in een verbeterprogramma.

Railforum (2005). De kunst van het verleiden. Emoties in het openbaar vervoer.

Rijkswaterstaat (2008). Mobiliteitsonderzoek Nederland 2007.

Rijkswaterstaat (2008). Kwartaalmonitor bereikbaarheidsontwikkeling Hoofdwegennet 3e kwartaal 2008.

Rijkswaterstaat (2009). Kwartaalmonitor bereikbaarheidsontwikkeling Hoofdwegennet 4e kwartaal 2008.

Rijkswaterstaat (2009). Kwartaalmonitor bereikbaarheidsontwikkeling Hoofdwegennet 1e kwartaal 2009.

Rijkswaterstaat (2009). Kwartaalmonitor bereikbaarheidsontwikkeling Hoofdwegennet 2e kwartaal 2009.

Rijkswaterstaat (2009). Kwartaalmonitor bereikbaarheidsontwikkeling Hoofdwegennet 3e kwartaal 2009.

Rijkswaterstaat (2009). Mobiliteitsonderzoek Nederland 2008.

Rijkswaterstaat DVS (2009). Mobiliteitsbalans 2009.

RPB (2004). Behalve de dagelijkse files. Over betrouwbaarheid van reistijd.

SBB (2001). Kapazitätssteigerung Schlussbericht Phase 1. Management summary.

Scholten, R. (2006). Prijsbeleid in de Noordvleugel.

SCP (2000). Altijd weer die auto! Sociaal- en gedragswetenschappelijk onderzoek en het verkeers- en vervoerbeleid.

SEO (2006). Toetsing Prioritering Stationsprojecten.

SP (2002). Uitslag reizigersenquête 'Laat NS weer sporen'.

SP (2008). SP-plannen voor beter vervoer per trein.

TransTec Adviseurs openbaar vervoer (2006). Benchmark ov Vlaanderen. Beleid, cijfers, trends, analyses en succesfactoren.

TNO (2005). IRIS: Functioneel ontwerp pilot Syntus. Eindrapport O&O-project.

Tyler, S & A. Cook (2004). Measuring the effectiveness of campaigns. lessons for mobility management from the EU TAPESTRY project.

UNIZO (2005). Parkeerbeleid.

VTPI (2007). Valuing Transit Service Quality Improvements. Considering Comfort and Convenience In Transport Project Evaluation.

Young & Rubicam (2006). You are getting old. Europe's demographic problem is your marketing problem.

Colofon

Dit is een publicatie van het
Ministerie van Verkeer en Waterstaat

februari 2010

Mobiliteit | Directie Spoorvervoer
Project Actieplan Groei op het Spoor

Eindredactie:
Wisse Kommunikatie, Arnhem

Vormgeving:
Huisstijl VenW

Opmaak:
Studio Guido van der Velden B.V., Blaricum/Rijswijk

Fotografie:
Gerlo Beernink; *pagina*
Tineke Dijkstra; *pagina's*
Hans Roos; *pagina's*
Guido van der Velden; *pagina's*

Plesmanweg 1-6
2597 JH Den Haag

Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Telefoon : 070 351 7870
Fax : 070 351 6591

Website : www.verkeerenwaterstaat.nl

Delen uit deze publicatie mogen worden overgenomen met bronvermelding.

Dit is een uitgave van het

**Ministerie van Verkeer
en Waterstaat**

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.verkeerenwaterstaat.nl

Februari 2010