



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Het Nieuwe Actieplan 'Groei op het spoor'

Een vooruitblik op de komende twee jaar
van het Actieplan

Vlot bewegen. Veilig leven. Verkeer en Waterstaat.



Het Nieuwe Actieplan 'Groei op het spoor'

Een vooruitblik op de komende twee jaar
van het Actieplan

Februari 2010

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Ambitie voor de komende twee jaar	6
1.3	Selectie van maatregelen	6
1.4	Rode draad van het Nieuwe Actieplan	7
2	Cluster 1 Voor- en natransport	11
2.1	Nieuwe vormen van voor- en natransport stimuleren (nieuw)	12
2.2	Overstap veraangename (uitbreiden)	14
2.3	P+R-locaties uitbreiden en verbeteren (voortzetten)	17
2.4	Fietsvoorzieningen uitbreiden en verbeteren (voortzetten)	19
3	Cluster 2 Informatievoorziening	23
3.1	I-teams: reisinformatie op en rond stations op orde brengen (uitbreiden)	25
3.2	Dynamische reisinformatie stimuleren (voortzetten)	27
3.3	Treintraining voor senioren (voortzetten)	29
4	Cluster 3 Treinaanbod	33
4.1	Treinaanbod vergroten (uitbreiden)	35
4.2	Treinkwaliteit vergroten (voortzetten)	36
5	Cluster 4 Kaartjes en kennismaking	39
5.1	Kaartsoorten en kennismakingsacties ontwikkelen (nieuw)	40
5.2	Ex-studenten een aantrekkelijk aanbod doen (voortzetten)	42
6	Cluster 5 Spreiding van mobiliteit	47
6.1	Mobiliteitsbeleid bij wegwerkzaamheden (uitbreiden)	48
6.2	Spreiding in werk-, school-, en openingstijden bevorderen (uitbreiden)	50
6.3	Mobiliteitsbeleid bij werkgevers (voortzetten)	52
Bijlage A	Overzicht van alle acties	57



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 dat eraan bijdraagt 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 mobiliteitsspreiding. 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’.

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

1.2

Ambitie voor de komende twee jaar

De tijd heeft niet stilgestaan. Veel maatregelen uit het Actieplan zijn gestart en hebben tot tastbare resultaten geleid. Ook de wereld om ons heen is veranderd. Met name de economische recessie is voelbaar in het dagelijks leven. De werkgelegenheid en de koopkracht staan onder druk en de recessie noopt de overheid en de spoorsector tot bezuinigingen.

De kennis en ervaring van de afgelopen twee jaar zijn samengekomen in de Midterm Review op het Actieplan. De conclusies hiervan geven richting voor de komende twee jaar. Het Nieuwe Actieplan geeft met vernieuwd elan invulling aan de groeiambitie van dit kabinet.

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat kiest ervoor om de inzet en energie van het Actieplan met volle kracht voort te zetten. Binnen het budget van circa € 207⁴ miljoen zijn mogelijkheden gevonden om het Actieplan te intensiveren en uit te breiden. In de eerste twee jaar is circa € 144,4 miljoen beschikt of gereserveerd. Dat betekent dat nog € 62,6 miljoen kan worden ingezet voor de kabinetsambitie 'Groeit op het spoor' in de komende twee jaar.

Verder geldt ook voor de komende twee jaar dat de overheid het niet alleen kan: samenwerking met en financiële bijdragen vanuit zowel de sector als andere partijen zullen nodig zijn om een zo groot mogelijke impact te hebben.

1.3

Selectie van maatregelen

Bij het invullen van het Nieuwe Actieplan is allereerst gekeken naar het verwachte structurele effect van de maatregelen op de groei (in verhouding tot de benodigde middelen). De reiziger is hierbij als uitgangspunt genomen. Voor wat betreft de invulling dan dit uitgangspunt wordt verwezen naar de methodiek die in de Midterm Review is gehanteerd. In het kort komt het er op neer dat verbeteringen op aspecten *tijd*, *prijs*, *comfort*/*kwaliteit* redelijkerwijs bijdragen aan de door de reiziger ervaren kwaliteit van de trein en daarmee de kans vergroten dat meer reizigers meer met de trein gaan reizen.



Daarnaast is van belang dat de maatregelen op korte termijn, d.w.z. in deze kabinetsperiode, uitvoerbaar zijn, in afwachting van het programma Hoogfrequent Spoor. Dat betekent bijvoorbeeld dat het meer voor de hand ligt om in de laatste twee jaar van het Actieplan prijsmaatregelen uit te voeren, wat relatief snel kan, dan nieuwe infrastructurele maatregelen in gang te zetten, die per definitie een langere implementatietijd hebben.

Tot slot is draagvlak in de spoorsector en onder andere partners van doorslaggevend belang. Zij beschikken over de kennis en kunde die cruciaal is voor een snelle en adequate uitvoering van de maatregelen. Bovendien staan zij veelal aan de lat voor de uitvoering van de maatregelen. Het Nieuwe Actieplan is gemaakt in afstemming met onder andere NS en ProRail.

1.4 Rode draad van het Nieuwe Actieplan

De onderdelen van een reis die de reiziger doorloopt, zijn gekozen als de clusters van maatregelen van het Nieuwe Actieplan. Hierbij wordt voortgeborduurd op het Actieplan uit 2007. De vijf clusters zijn:

- 1 Voor- en natransport
- 2 Informatievoorziening
- 3 Kaartjes en kennismaking
- 4 Treinaanbod
- 5 Spreiding van mobiliteit

Een groot aantal maatregelen loopt al en wordt ongewijzigd voortgezet. Ook zijn er maatregelen die worden uitgebreid of die worden aangepast om de effectiviteit te vergroten. Tot slot zijn er nieuwe maatregelen, die eerder nog niet tot uitvoering zijn gekomen.

Cluster	Status	Budget (in mln)		
		Bestaand	Nieuw	Totaal
Cluster 1 Voor- en natransport				
Nieuwe vormen van voor- en natransport stimuleren	Nieuw	€ 0,0	€ 10,0	€ 10,0
Overstap veraangename	Uitbreiden	€ 15,0	€ 5,0	€ 20,0
Transfervoorzieningen	Voortzetten	€ 15,0	€ 0,0	€ 15,0
P+R-locaties uitbreiden en verbeteren	Voortzetten	€ 30,0	€ 0,0	€ 30,0
Fietsvoorzieningen uitbreiden en verbeteren	Voortzetten	€ 20,5	€ 0,0	€ 20,5
Totaal Cluster 1		€ 80,5	€ 15,0	€ 95,5
Cluster 2 Informatievoorziening				
I-teams: reisinformatie op en rond stations op orde brengen	Uitbreiden	€ 5,0	€ 7,0	€ 12,0
Dynamische reisinformatie stimuleren	Voortzetten	€ 4,0	€ 0,0	€ 4,0
Treintraining voor senioren	Voortzetten	€ 1,4	€ 0,0	€ 1,4
Totaal Cluster 2		€ 10,4	€ 7,0	€ 17,4
Cluster 3 Treinaanbod				
Treinaanbod vergroten	Uitbreiden	€ 25,0	€ 10,0	€ 35,0
Treinkwaliteit verhogen	Voortzetten	€ 1,0	€ 0,0	€ 1,0
Totaal Cluster 3		€ 26,0	€ 10,0	€ 36,0
Cluster 4 Kaartjes en kennismaking				
Kaartsoorten en kennismakingsacties ontwikkelen	Nieuw	€ 0,0	€ 27,1	€ 27,1
Ex-studenten een aantrekkelijk aanbod doen	Voortzetten	€ 16,0	€ 0,0	€ 16,0
Totaal Cluster 4		€ 16,0	€ 27,1	€ 43,1
Cluster 5 Spreiding van mobiliteit				
Mobiliteitsbeleid bij wegwerkzaamheden	Uitbreiden	€ 2,5	€ 2,5	€ 5,0
Spreiding in werk-, school-, en openingstijden bevorderen	Uitbreiden	€ 0,0	€ 1,0	€ 1,0
Mobiliteitsmanagement werkgevers	Voortzetten	€ 9,0	€ 0,0	€ 9,0
Totaal Cluster 5		€ 11,5	€ 3,5	€ 15,0
Totaal budget (in mln)		€ 144,4	€ 62,6	€ 207,0

In de hoofdstukken hierna worden de clusters uit het Nieuwe Actieplan beschreven. Hierin is aandacht voor de ambities op het gebied van de verschillende maatregelen, de resultaten die reeds zijn geboekt in de afgelopen twee jaar, de verwachte resultaten in de komende twee jaar en welke acties daarvoor worden genomen, het benodigde budget en de planning.

- ¹ De reikwijdte van de groeiambitie is het personenvervoer per spoor in Nederland (zowel hoofdrailnet 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 toekomstvastе routestrategie 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 Als gevolg van de jaarlijkse indexering is het oorspronkelijke budget van € 200 miljoen opgelopen tot € 207 miljoen.



2 Cluster 1

Voor- en natransport

De trein is onlosmakelijk verbonden met het voor- en natransport. Naast de treinreis maken andere modaliteiten als bus, tram, auto en fiets veelal ook onderdeel uit van de totale reis. De tijd die nodig is voor het voor- en natransport naar halte en/of station weegt in de beleving van de reiziger – met name op de kortere afstanden – zwaar mee in de totale reistijd. Het verkorten of veraangename van dit voor- en natransport maakt reizen met de trein aantrekkelijker en biedt kansen voor groei op het spoor. De Nota Mobiliteit zette reeds sterk in op het verbeteren van de ketenmobiliteit en ook in de mobiliteitsaanpak heeft het een belangrijke plaats. Bij de maatregelen is zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij bestaande programma's.

In de eerste twee jaar van het Actieplan is er al veel gebeurd om het voor- en natransport te verbeteren, met name op het gebied van P+R-voorzieningen, fietsvoorzieningen en het veraangename van het overstappen. Deze verbeteringen in de keten werken door in de totale reis, die sneller en aangenamer wordt.

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wil ook in de komende twee jaar in samenwerking met de partijen uit de sector en andere overheden een impuls geven aan het verbeteren van het voor- en natransport en stelt daarvoor geld beschikbaar. Er wordt een nieuwe maatregel opgestart die gericht is op het ontwikkelen van nieuwe vormen van voor- en natransport. Daarnaast wordt de inzet op het veraangename van het overstappen uitgebreid, onder meer door op meer stations de wachtruimtes aan te pakken en transfervoorzieningen te verbeteren. De ambitie om om 7.500 nieuwe P+R-plaatsen en 20.000 fietsenstallingen te realiseren, blijft overeind.

Het bedrag van € 80,5 miljoen dat tot nu toe is vrijgemaakt voor dit cluster wordt uitgebreid met € 15 miljoen. € 10 miljoen daarvan is bestemd voor nieuwe vormen van voor- en natransport en € 5 miljoen voor extra inzet op het veraangename van de overstap.

Totaaloverzicht maatregelen

Maatregel	Resultaten	Status	Budget (in mln)
Nieuwe vormen van voor- en natransport stimuleren	Nieuwe vormen voor- en natransport, shuttle services	Nieuw	€ 10,0
Overstap veraangename(n) (incl. transfervoorzieningen)	Betere wachtvoorzieningen op 20 stations, warmtezulen en toiletten op stations, pilot narrow-casting ⁵ , transfervoorzieningen Hilversum, Zwolle en Amsterdam Zuid	Uitbreiden	€ 35,0
P+R-locaties uitbreiden en verbeteren	7.500 - 10.000 plaatsen	Voortzetten	€ 30,0
Fietsvoorzieningen uitbreiden en verbeteren	20.000 stallingen, wees-fietsenaanpak 20 gemeenten	Voortzetten	€ 20,5
Totaal			€ 95,5

2.1

Nieuwe vormen van voor- en natransport stimuleren (nieuw)

Nieuwe maatwerkoplossingen in het voor- en natransport van de trein bieden kansen voor bepaalde reizigersgroepen. Agentschap NL heeft met de uitvoering van het innovatie- en subsidieprogramma mobiliteitsmanagement goede ervaringen met stimuleringsregelingen waaruit onder andere de introductie van de OV-fiets is ontstaan. Op dit soort nieuwe vormen van voor- en natransport wordt over het algemeen enthousiast gereageerd, mede omdat deze vervoersvormen een goede aanvulling vormen op het bestaande aanbod.

Ambitie

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wil de ontwikkeling van nieuwe vormen van voor- en natransport stimuleren en onderneemt daarvoor de volgende acties:

- 1 Stimuleren van nieuwe vormen van voor- en natransport
- 2 Stimuleren van shuttle services tussen stations en bedrijfslocaties

1 Stimuleren van initiatieven voor nieuwe vormen van voor- en natransport

De duur en het comfort van voor- en natransport worden verbeterd door het stimuleren van projecten die met een nieuw idee de beschikbaarheid van voor- en natransport vergroten. Meer aanbod vergroot de kans op een



goede aansluiting. Partijen die goede ideeën hebben voor het vernieuwen en/of verbeteren van het huidige aanbod van voor- en natransport worden middels een subsidie-programma, een sbir (small business innovation research) en een prijsvraag in de gelegenheid gesteld hun ideeën concreet vorm te geven en tot uitvoering te brengen.

De sbir en de prijsvraag kennen ruimere randvoorwaarden dan het subsidieprogramma en maken daardoor de weg vrij voor nog verdergaande vernieuwingen dan binnen de huidige marktomstandigheden mogelijk zijn. Om de kans op daadwerkelijk succes en de marktintroductie te vergroten, wordt ook een bijdrage van de inschrijver zelf verwacht.

2 *Shuttle services tussen stations en bedrijfslocaties stimuleren*

Het ministerie stimuleert het bedrijfsleven en de vervoerders om de mogelijkheden te verkennen voor shuttle services tussen stations en bedrijfs- en kantoorlocaties die nu nog niet goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Hiertoe zullen pilots worden opgezet. Het ministerie wil de markt ondersteunen met een eenmalige impuls, waarvoor zij een financieringsregeling opzet. Bij de keuze van de pilots ligt de nadruk op stations in het invloedsgebied van grote bedrijfslocaties. Bij de selectie van de pilots wordt zo veel mogelijk aansluiting gezocht bij reeds bestaande voorbeelden zoals het Westpoortgebied in Amsterdam. Deze actie hangt samen met de acties in het cluster 'Spreiding van mobiliteit'.

Beoogde resultaten

- Vanuit het subsidieprogramma 2 tot 4 succesvolle projecten.
- Vanuit de sbir 2 uitgewerkte veelbelovende oplossingen voor knelpunten die vernieuwingen en verbeteringen belemmeren.
- Vanuit de prijsvraag creatieve ideeën realiseren die ook gericht zijn op de lange termijn.
- Pilots met shuttle services tussen stations en bedrijfslocaties.

Planning

2010	Uitwerking en start subsidieprogramma, sbir en prijsvraag
2010	Vorbereiding en start pilot met shuttle services
2010 - 2012	Marktintroductie mogelijke innovaties in voor- en natransport (bij succes)
2011 - 2012	Uitrol van shuttle services (bij succes)

Budget

€ 10 miljoen

2.2

Overstap veraangenen (uitbreiden)

Situatieschets

Bij reizen met het openbaar vervoer hoort vaak ook overstappen tussen treinen of tussen trein en ander openbaar vervoer als de bus en de tram. Wachten is daarbij in sommige gevallen onvermijdelijk. Het veraangenen van de wachttijd kan een belangrijke verbetering zijn. Dat geldt ook voor het verbeteren van de transfervoorzieningen op de stations. Door gerichte ingrepen aan bijvoorbeeld perrons en tunnels kunnen reizigers beter en sneller de weg vinden en wordt het overstappen vergemakkelijkt.

In de afgelopen twee jaar is er onderzoek gedaan naar aangenaam wachten; hiervoor zijn reizigers benaderd op stations die slecht scoren wat betreft klanttevredenheid. Naar aanleiding van dit onderzoek worden op 20 stations verbeteringen aangebracht. Het gaat bijvoorbeeld om het veraangenen van de wachtruimtes, het zorgen voor voldoende beschutting en het verbeteren van de verlichting op de perrons. Met de aanpak van de eerste 5 stations, Delfzijl, Rijswijk, Roermond, Den Helder Zuid en Zevenaar, is inmiddels gestart. De aanpak van 11 andere stations is in voorbereiding⁶. Ook zijn in november 2009 op de perrons van de stations Amsterdam Amstel, Leiden, Nijmegen en Amersfoort warmtezuilen geplaatst, en heeft ProRail op de stations Hilversum Noord en Leiden een pilot met narrow-



casting uitgevoerd. Reizigers die de schermen van het zogeheten Spoor TV op de perrons hebben gezien, ervaren hun wachttijd als aangener, nuttiger en meer waardevol.

Verder is besloten transfervoorzieningen op de stations Hilversum, Zwolle en Amsterdam Zuid aan te pakken. In Hilversum is hiertoe een aantal maatregelen uitgevoerd, zoals het aanbrengen van een extra perron, een onderdoorgang en een stationskap. In Zwolle maken de komst van de Hanzelijn en het verplaatsen van de busstation het noodzakelijk om de reizigerstunnel (deels) te verbreden. De verwachting is dat het trein-/metrostation in Amsterdam Zuid de komende jaren een grote groei moet opvangen. Door ProRail en de gemeente Amsterdam is een maatregelenpakket opgesteld om de kwaliteit en veiligheid te waarborgen en te verbeteren door het aanpakken van de toegangen tot de treinperrons.

Ambitie

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wil een extra impuls geven aan het veraangenen van het overstappen. Het realiseren van veilige, schone en aangename transfervoorzieningen is primair de verantwoordelijkheid van de stationsbeheerders ProRail en NS en soms de gemeente. Samen met hen heeft het ministerie de ambitie om de volgende acties voor te zetten en/of uit te breiden:

- 1 Veraangenamen van wachten op stations
- 2 Verbeteren van transfervoorzieningen

1 Veraangenamen van wachten op stations

De inzet op het veraangenamen van het wachten op stations wordt in de komende twee jaar uitgebreid met extra stations.

De 5 stations die als eerste in de uitvoering zijn genomen, worden opgeleverd in de komende maanden. De 11 stations waarvan de uitvoering op dit moment in voorbereiding is, worden op korte termijn ook aangepakt. De resterende 4 stations komen daarna aan bod. Verder wordt de pilot met narrowcasting op de stations Hilversum Noord en Leiden geëvalueerd en op basis daarvan wordt besloten of hieraan een (uitbreider) vervolg wordt gegeven.

Prettig wachten *“In dit project werkt ons bureau intensief samen met ProRail, NS en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat om kleine en middelgrote stations op maat te veranderen. Vervolgens zijn in overleg met ons ontwerpers geselecteerd die zich op de vragen in de opgave mochten storten. Inmiddels is al meer dan de helft van de ontwerpen goedgekeurd en op dit moment in uitvoering. Als deze uitvoering met dezelfde precisie wordt gerealiseerd als de voorbereiding, zal het op de desbetreffende stations echt ‘prettig wachten’ worden.”*

Koen van Velzen, Spoorbouwmeester

In aanvulling op deze lopende activiteiten worden op een aantal plusstations, d.w.z. middelgrote stations met minimaal 10.000 in- en uitstappers per dag, basisvoorzieningen verbeterd als het verwarmen van de gesloten wachtruimtes. Ook is er in afwachting van het onderzoek naar toiletten in de keten op deze stations mogelijk een verbetering te realiseren ten aanzien van de toiletten.

2 Verbeteren van transfervoorzieningen

De in gang gezette aanpassingen aan de transfervoorzieningen op de stations van Hilversum, Zwolle en Amsterdam Zuid worden voortgezet en afgerond.

Beoogde resultaten

- Verbeterde wachtruimtes op 20 middelgrote en kleine stations.
- Warmtezuilen op 4 grote stations.
- Basisvoorzieningen op orde op plusstations.

- Pilot met narrowcasting 'Spoor TV'.
- Transfervoorzieningen Hilversum.
- Transfervoorzieningen Zwolle.
- Transfervoorzieningen Amsterdam Zuid.

Planning

2010	Afronden aanpak wachtruimtes op eerste 5 stations
2010 - 2011	Aanpakken verbeterde wachtruimtes op resterende stations
2010	Evalueren en eventueel voortzetten pilot narrowcasting
2010	Selecteren plusstations warmtevoorzieningen en toiletten
2011	Aanpakken basisvoorzieningen plusstations
2010 - 2012	Realiseren transfervoorzieningen

Budget

€ 35 miljoen

2.3

P+R-locaties uitbreiden en verbeteren (voortzetten)

Situatieschets

Steeds meer mensen gebruiken de auto voor de rit naar het station en ontdekken het gemak van een gecombineerde auto-trein-reis. Het aanleggen van extra P+R-voorzieningen bij stationslocaties is een kans voor het Actieplan om automobilisten te faciliteren en daardoor meer reizigers te winnen voor de trein.

Samen met NS en de regionale overheden is goed gekeken naar de locaties waar P+R-plaatsen nodig zijn, omdat automobilisten daar hun treinreis willen starten.

P+R *“Steeds meer reizigers worden zich bewust van de voordelen van een gecombineerde auto-treinreis. Wat met name aanslaat is dat je op deze manier de files kunt vermijden. Bovendien wordt zo de emissie van CO₂ gereduceerd, hetgeen voor velen ook een belangrijk ‘verkoopargument’ is. De provincie Friesland speelt daarop in door, met steun van het Actieplan, op 5 treinstations te werken aan de uitbreiding en verbetering van P+R- plaatsen en zo de ketenmobiliteit te bevorderen.”*

Jack van der Wal, provincie Friesland



Door de goede samenwerking tussen de betrokken partijen zijn over de eerste 1.688 P+R-plaatsen gezamenlijke besluiten genomen en zijn er inmiddels 484 opgeleverd. De aanleg van de 1.204 andere P+R-plaatsen is in volle gang en deze zullen in 2010 worden opgeleverd.

Ambitie

De ambitie is om vanuit het Actieplan een impuls te geven aan de aanleg en het gebruik van P+R-voorzieningen. De ambitie valt uiteen in twee acties:

- 1 Aanleggen en verbeteren van P+R-locaties
- 2 Verbeteren van de bekendheid van P+R-voorzieningen

Het huidige aantal van circa 30.000 P+R-plaatsen wordt uitgebreid met ten minste een kwart (7.500 plaatsen). Het gaat om P+R-voorzieningen bij circa 60 stations van de in totaal circa 380 stations.

1 Aanleggen en verbeteren van P+R-locaties

De samenwerking tussen de betrokken partijen (vervoerders, regionale overheden, grondeigenaren en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat) wordt voortgezet. Iedere organisatie draagt vanuit zijn eigen rol, capaciteit en middelen bij aan het realiseren van P+R-voorzieningen op locaties waar bij de reiziger een huidige of toekomstige behoefte aan parkeerplaatsen

bestaat. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat speelt een actieve, faciliterende rol, om zo de realisatie van P+R-voorzieningen te versnellen.

2 Verbeteren van de bekendheid van P+R-voorzieningen

P+R-locaties zijn het meest succesvol als (potentiële) gebruikers bekend zijn met het bestaan, de mogelijkheden en de voordelen ervan. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gaat daarom met decentrale overheden en vervoerders bekijken hoe meer bekendheid kan worden gegeven aan deze locaties. Tevens wordt hierbij de samenwerking gezocht met de ANWB en Rijkswaterstaat.

Beoogde resultaten

- 7.500 - 10.000 nieuwe en verbeterde P+R-plaatsen.
- Betere bekendheid P+R.

Planning

2010	Afronding besluitvorming eerste 4.500 P+R-plaatsen
2011	Besluitvorming resterende P+R-plaatsen
2010 - 2012	Aanleg, oplevering, ingebruikname en promotie van P+R

Budget

€ 30 miljoen, cofinanciering door NS en de regio/gemeenten

2.4 Fietsvoorzieningen uitbreiden en verbeteren (voortzetten)

Situatieschets

De fiets is een belangrijke schakel in het vervoer van en naar de trein. Circa 40 procent van de 1,2 miljoen dagelijkse treinreizigers fietst naar het station. En bijna 15 procent pakt de fiets bij aankomst om zo naar zijn bestemming te gaan. De fiets heeft in de afgelopen jaren een steeds belangrijkere plek verworven, waardoor er een groot tekort aan fietsenstallingen is ontstaan.

In de twee eerste jaren is € 20 miljoen uit het Actieplan toegevoegd aan het Programma Ruimte voor de Fiets. Ook vanuit de Mobiliteitsaanpak is € 15 miljoen gestort in dat programma. Tot en met het derde kwartaal van 2009 zijn vanuit Ruimte voor de Fiets 181.766 fietsplaatsen gerealiseerd, waarvan 16.407 in 2009. De verwachting voor heel 2009 is 20.000 gerealiseerde fietsenstallingen. Daarnaast is de weesfietsaanpak toegepast in 13 gemeenten.



Ambitie

De ambitie is om vanuit het Actieplan de groeiende vraag naar onbewaakte fietsenstallingen te faciliteren en zo het belang van de fiets als schakel in het vervoer van en naar de trein verder te versterken. Verschillende partijen zijn betrokken bij de aanleg van fietsenstallingen bij stations. Het programma Ruimte voor de Fiets en de trekkersrol van ProRail daarin werken goed en zorgen voor duidelijkheid richting andere overheden.

Het ministerie onderneemt de volgende acties:

- 1 Voortzetten van het programma Ruimte voor de fiets
- 2 Inzetten van weesfietsenteams in circa 20 gemeenten

1 Ruimte voor de Fiets

Het programma Ruimte voor de Fiets speelt – mede met geld uit het Actieplan – in op de groeiende vraag naar fietsenstallingen en richt zich op uitbreiding en verbetering van fietsvoorzieningen, met name bij de grote en middelgrote stations. Dit gebeurt niet alleen door nieuwe stallingsmogelijkheden te creëren, maar ook door de bestaande stallingen zo goed mogelijk te benutten.

ProRail heeft aangegeven het programma Ruimte voor de Fiets in het kader van het crisispakket versneld uit te gaan voeren. Voor de jaren 2010, 2011 en

2012 is de verwachting dat er circa 29.000 fietsplaatsen per jaar bij zullen komen.

2 Weesfietsen

In het kader van het Actieplan is in juni 2009 is het Handboek Weesfietsen ontwikkeld. Dat biedt gemeenten praktische handvatten voor het opruimen van weesfietsen, oftewel fietsen die lange tijd ongebruikt stallingscapaciteit bij stations bezet houden. Nu en in de komende anderhalf jaar is een weesfietsenteam bezig om met behulp van het handboek een twintigtal gemeenten te ondersteunen bij het opzetten van een effectieve en structurele weesfietsenaanpak. Dit team streeft naar olievlekwerking en hoopt meer gemeenten inspireren om met een weesfietsenaanpak aan de slag te gaan.

Op dit moment, januari 2010, is het weesfietsenteam bezig met de gemeenten Alkmaar, Amersfoort, Breda, Enschede, Heerlen, Maastricht, Middelburg, Haarlemmermeer, Heerhugowaard, Roosendaal, Schiedam, Sittard-Geleen en Woerden en worden verkennende gesprekken gevoerd met andere gemeenten.

Beoogde resultaten

- In totaal 20.000 stallingen tot 2012 (boven op de reeds beoogde uitbreiding).
- 20 gemeenten ondersteunen bij het opzetten van een effectieve en structurele weesfietsenaanpak m.b.v. het Handboek Weesfietsen.

Planning

2009 - 2011 Start aanbesteding en aanleg fietsvoorzieningen

2010 - 2012 Oplevering en ingebruikname fietsvoorzieningen

2009 - 2010 Opstellen en uitvoeren Aanvalsplan 'Weg met de weesfiets'

Budget

€ 20,5 miljoen

⁵ Op de stations Hilversum Noord en Leiden heeft ProRail een pilot uitgevoerd met het uitzenden van Spoor TV op de perrons.

⁶ Het betreft de stations Barneveld Noord, Barneveld Centrum, Amsterdam Muiderpoort, Gorinchem, Rotterdam Alexander, Den Haag Moerwijk, Wollega, Sneek, Oldenzaal, Valkenburg en Venray



3 Cluster 2

Informatievoorziening

Een reiziger heeft voorafgaand aan en tijdens zijn reis goede informatie nodig, die liefst zo actueel mogelijk is. Vooraf is informatie van belang om de juiste trein te kiezen en het bijpassende voor- en natransport daarop af te stemmen. Gedurende de reis is actuele reisinformatie nodig om op de hoogte te blijven van eventuele verstoringen of wijzigingen. Daarmee kan veel ergernis bij de ervaren reiziger en veel onzekerheid bij de onervaren reiziger worden weggenomen. Ook is informatie in het station van belang over de route naar bijvoorbeeld de bus, tram, taxi of fiets. Goede reisinformatie en route-informatie is daarmee een randvoorwaarde om reizigers naar de trein te krijgen en ook voor de trein te behouden. Recent onderzoek van het Kennisinstituut Mobiliteitsbeleid (KiM) bevestigt dit beeld⁷.

In de eerste twee jaar van het Actieplan is met succes gewerkt aan het verbeteren van de informatievoorziening aan de reizigers. De ‘statische’ informatie op 50 stations is door I-teams onderzocht en wordt op orde gebracht. Er zijn op initiatief van NS afspraken gemaakt over de plaatsing van panelen met actuele treinvertrektijden op 50 bus-/tramstations. Bovendien zijn circa 80 ambassadeurs opgeleid om senioren treintrainingen te geven.

Het verbeteren van de informatievoorziening blijft ook in de komende twee jaar een prioriteit. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zal via de vervoerconcessie en de jaarlijkse vervoerplannen blijven sturen op structurele verbetering van de informatievoorziening. En binnen het Actieplan breidt het ministerie de inzet op dit cluster uit. Het aantal stations waar de ‘statische’ reisinformatie door middel van de inzet van I-teams wordt aangepakt, wordt uitgebreid. Verder worden er panelen met dynamische reisinformatie geplaatst en wordt de ontwikkeling van dynamische reisinformatie verder gestimuleerd middels een subsidieregeling. De treintrainingen voor senioren worden onverminderd voortgezet.

Het bedrag van € 10,4 miljoen dat tot nu toe is vrijgemaakt voor dit cluster wordt uitgebreid met € 7 miljoen. Deze € 7 miljoen is bestemd voor de aanpak van de ‘statische’ reisinformatie op de extra stations.

Totaaloverzicht maatregelen

Maatregel	Resultaten	Status	Budget (in mln)
I-teams	Statische reisinformatie op 86 stations, bewegwijzering 7 grote stations	Uitbreiden	€ 12,0
Dynamische reisinformatie	Pilot a.g.v. subsidie-programma, panelen met actuele treinvertrektijden op 50 busstations	Voortzetten	€ 4,0
Treintraining	50 duizend senioren getraind	Voortzetten	€ 1,4
Totaal			€ 17,4



3.1

I-teams: reisinformatie op en rond stations op orde brengen (uitbreiden)

Situatieschets

Goede reisinformatie is een absolute randvoorwaarde voor een prettige reis. Met reisinformatie die op de juiste momenten en op de juiste plaatsen aanwezig is, wordt onzekerheid bij de reiziger weggenomen en de tevredenheid vergroot.

I-Teams *“I-teams gaan op zoek naar verbeterpunten in de reisinformatie. Ons team deed dat o.a. door met een gecombineerde groep reizigers en niet-reizigers stations in Brabant te bezoeken. We concludeerden dat mensen die nooit met het openbaar vervoer reizen een verrassend frisse kijk hebben op de zaken. Zo bleek de ‘alom bekende’ bewegwijzering voor niet-reizigers helemaal niet zo bekend. “Waar is de uitgang?”, was bijvoorbeeld een veelgehoorde vraag, en “Waar vind ik hoe laat de treinen vertrekken?”. Dit soort vragen hadden we eerlijk gezegd niet verwacht. Wij hebben hiervan geleerd dat we vaker niet-reizigers moeten laten snuffelen aan het openbaar vervoer.”*

Jeanny Beerens, Reizigersoverleg Brabant

Aangezien het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een impuls wil geven aan de kwaliteit van de reisinformatie op en rond stations heeft het de zogenaamde I-teams (informatieteams) opgericht. Een I-team bestaat uit een breed gezelschap van partijen die een belang hebben bij of verantwoordelijk zijn voor een bepaald station, zoals trein- en busvervoerders, NS Poort, gemeente, OV-autoriteit, Rover en de ouderenbond. Samen brengen zij een bezoek aan ‘hun’ station en doen zij verbetervoorstellen. ProRail zorgt ervoor dat de verbeteringen ook daadwerkelijk doorgevoerd worden.

In de eerste twee jaar van het Actieplan is een aanpak ontwikkeld om op 50 stations de ‘statische’ informatievoorziening te verbeteren. Op 10 daarvan zijn de activiteiten inmiddels afgerond⁸. Van de resterende stations worden er 16 op dit moment aangepakt; voor de overige 24 gaat dat op korte termijn gebeuren. De maatregel is enthousiast ontvangen en decentrale overheden hebben gevraagd of uitbreiding van de maatregel naar een groter aantal stations mogelijk is.

Extra aandacht is er ook voor de 7 grote stations die langdurig in verbouwing zijn.

Ambitie

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft in de afgelopen twee jaar een extra impuls gegeven aan de informatievoorziening op stations door I-teams te organiseren en verbeteringen te laten uitvoeren door ProRail. Het enthousiasme, de goede samenwerking en het resultaat is aanleiding om de ambitie te vergroten:

- 1 Uitbreiden van de inzet van I-teams op stations
- 2 Aanpassen van de bewegwijzering op grote stations

1 Uitbreiden van de inzet van I-teams op stations

Het aantal stations waar de 'statische' reisinformatie wordt aangepakt, wordt uitgebreid van 50 naar 86. Deze uitbreiding zorgt ervoor dat op de stations met dagelijks meer dan 5.000 in- en uitstappers de statische reisinformatie op orde is. ProRail zorgt voor het inventariseren en het uitvoeren van de verbeteringen op en rond de 36 stations.

2 Aanpassen van de bewegwijzering op grote stations

De 7 grote stations (Amsterdam Centraal, Den Haag Centraal, Utrecht Centraal, Rotterdam Centraal, Arnhem, Breda en Delft) worden gedurende lange tijd verbouwd. Vanuit het Actieplan wordt tijdelijke bewegwijzering gerealiseerd zodat reizigers ook tijdens de verbouwingswerkzaamheden goed hun weg kunnen vinden op het station.

Hier wordt ook extra informatie verstrekt over de vertrekkende treinen, aangezien de looptijden aanzienlijk langer zijn tijdens de verbouwing. Door buiten het station extra informatie te geven over hoe laat de eerstvolgende treinen de komende 25 minuten vertrekken, weet de reiziger beter waar hij aan toe is.

Beoogde resultaten

- Reisinformatie op orde op 86 grote en middelgrote stations in Nederland.
- Tijdelijke bewegwijzering op de 7 grote stations.

Planning

- | | |
|-------------|--|
| 2010 | Aanbrengen verbeteringen op de 50 stations die in 2009 door een I-team zijn bezocht. |
| 2010 - 2011 | Aanbrengen van verbeteringen op de 36 extra stations. |
| 2010 - 2011 | Plaatsen van bewegwijzering op de 7 grote stations. |

Budget

€ 12 miljoen

3.2

Dynamische reisinformatie stimuleren (voortzetten)

Situatieschets

Actuele reisinformatie helpt reizigers om sneller te reizen: reizigers kunnen met actuele (real time) reisinformatie betere keuzes maken voor hun verplaatsingen. Bovendien heeft de beschikbaarheid van dergelijke informatie effect op de waardering en beleving van de reistijd. Uit diverse onderzoeken blijkt dat reizigers de wachttijd zelf als korter ervaren zodra er actuele reisinformatie beschikbaar is⁹.

Op dit moment is dynamische reisinformatie in het openbaar vervoer echter nog in beperkte mate beschikbaar. In de Aanpak Multimodale reisinformatie heeft de overheid daarom aangegeven dat “overheden verantwoordelijk zijn voor het mobiliteitssysteem en dat zij daarbij publieke belangen, de optimale benutting van de beschikbare infrastructuur, duurzaamheid,



leefbaarheid en veiligheid borgen. Marktpartijen en vervoerders zijn aan zet bij het genereren en verspreiden van reisinformatie. Het doel is dat in 2015 multimodale reisinformatie beschikbaar is, doordat VenW de juiste condities gecreëerd heeft.” Om aan deze ambitie een impuls te geven, is in het kader van het Actieplan met NS de afspraak gemaakt dat op 50 bus-/tramstations panelen worden geplaatst met actuele treinvertrektijden. Tevens is een subsidieregeling in voorbereiding voor innovatieve concepten op het gebied van dynamische reisinformatie.

Ambitie

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft haar regieverantwoordelijkheid vastgelegd in de Aanpak Multimodale reisinformatie. Het ministerie neemt binnen dit Actieplan de volgende acties:

- 1 Bijdragen aan de realisatie van panelen met actuele reisinformatie.
- 2 Subsidieregeling, prijsvraag of een aanbesteding om een of meerdere pilots met dynamische reisinformatie uit te voeren.

Dynamische reisinformatie *“Door de klant tijdens de reis dynamische reisinformatie aan te bieden, nemen we veel ergernis weg bij de ervaren treinreiziger en veel onzekerheid bij de onervaren reiziger, zo bleek uit onderzoek. Dit was voor ons aanleiding de busreiziger bij de grotere treinstations middels proefpanelen actuele treinvertrektijden aan te bieden op het moment dat hij uitstapt. Vooruitlopend op de invoering van panelen op een groot aantal stations in 2011 maken we dit jaar in samenwerking met ProRail en Stedenbaan meerdere van deze info-panelen operationeel. We maken bovendien een begin met panelen met dynamische busvertrektijden in de treinstations.”*

René Ambags, NS

1 Bijdragen aan de realisatie van panelen met actuele reisinformatie

Vanuit het Actieplan wordt het voornemen van NS ondersteund om op circa 50 stations in Nederland panelen te plaatsen met actuele treinvertrektijden op de bus-/tramstations. Dankzij deze panelen worden de OV-reizigers die uit bus (of tram) stappen vroegtijdig geïnformeerd over de actuele vertrektijd en het actuele vertrekperron van de trein. De panelen worden zowel geplaatst op stations die NS bedient als op stations die andere vervoerders bedienen.

2 Subsidieregeling, prijsvraag of een aanbesteding om een of meerdere pilots uit te voeren

De ontwikkeling van een Nationale Database Openbaar Vervoer maakt het mogelijk om ook dynamische reisinformatie over de grenzen van een

concessie uit te wisselen. Om deze informatie daadwerkelijke beschikbaar te maken voor de reiziger worden door een subsidieregeling, prijsvraag of een aanbesteding innovatieve ontwikkelingen gestimuleerd. Hierbij is de ontwikkeling van deze database leidend. Het ministerie wil bestaande initiatieven versterken, maar streeft ook naar levensvatbare producten waar de markt zelfstandig mee verder kan en wil. Het streven is om aan het eind van de actieplanperiode ten minste de resultaten van een pilot te hebben. Er zal zo veel mogelijk aansluiting gezocht worden met subsidie-programma's van Agentschap NL.

Planning

2010 - 2011 Uitrol panelen

2010 Verkenning subsidiemogelijkheden stimuleren dynamische reisinformatie

Budget

€ 4 miljoen

3.3

Treintraining voor senioren (voortzetten)

Situatieschets

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft een project geïnitieerd waarbij senioren door andere senioren, de treinambassadeurs, worden getraind in het gebruik van de trein.

De treintraining heeft betrekking op alle aspecten van de reis, zowel de voorbereiding als het voor- en natransport en de treinreis zelf. De workshops worden gegeven door 'treinambassadeurs': senioren die zelf veel met

Treinambassadeur " Voor veel 50-plussers is het gebruik van het openbaar vervoer niet evident. Om ook die groep potentiële reizigers goed te bedienen, zijn de zogeheten treinambassadeurs in het leven geroepen. Wij zijn senioren die andere senioren door middel van workshops en trainingen wegwijs willen maken in het openbaar vervoer. Zo geven we bijvoorbeeld OV-chippresentaties en leggen we uit hoe een kaartautomaat werkt. Vanzelfsprekende dingen voor de doorgewinterde reiziger, maar wij zien dat zo'n klein gebaar de senior vaak veel mondiger en zelfverzekerder maakt. En daarmee een tevreden reiziger."

Heleen Assen, treinambassadeur



de trein reizen en andere senioren willen stimuleren vaker van de trein gebruik te maken. Inmiddels is een grote groep van meer dan 80 treinambassadeurs opgeleid, waarvan er 50 actief trainingen geven. Zij hebben de afgelopen maanden al bijna 9.000 senioren weten te bereiken. De workshops vinden plaats op uiteenlopende evenementen en locaties, zoals buurthuizen, sportverenigingen en kaartclubs. Bij de trainingen wordt gebruik gemaakt van DVD's, informatiefolders en simulatie-kaartautomaten. Grote aantallen senioren zijn tevens bereikt op de 50+ beurs in Utrecht, van 16 tot 19 september 2009. Daarnaast is er een speciale website met praktische informatie en handreikingen.

Ambitie

De overheid wil inspelen op het vergrijzen van de samenleving. De groep 50+-reizigers blijkt graag en veel te willen reizen. Het gebruik van de trein kan hierin helpen. De ambitie is senioren door trainingen te stimuleren zelfstandig op pad te (blijven) gaan, waarbij ze zelf de benodigde informatie kunnen vinden en hun treinreis plannen en ondernemen. Ze zijn op de hoogte van de mogelijkheden en de werking van het openbaar vervoer, zodat zij vaker, gemakkelijker en met vertrouwen van de trein gebruik maken.

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft hiervoor de volgende actie in gang gezet, en zal deze de komende twee jaar voortzetten:

- Uitvoeren van treintrainingen voor senioren.

Beoogde resultaten

- 50.000 senioren die zijn getraind of op een andere manier zijn bereikt.

Planning

2010 - 2011 Treintrainingen door speciaal hiervoor opgeleide ambassadeurs

Budget

€ 1,4 miljoen

⁷ Maatschappelijke baten van actuele OV reisinformatie, het Kennisinstituut Mobiliteitsbeleid, november 2009.

⁸ Het betreft de stations Alkmaar, Almere Buiten, Almere Centrum, Eindhoven, 's-Hertogenbosch, Hoorn, Lelystad Centrum, Roosendaal, Tilburg en Weesp.

⁹ Actuele ov-reisinformatie: maatschappelijke baten en rolverdeling, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, november 2009; Appraisal of integrated transport policies, Bakker e.a.; The Effects of Out-of-Vehicle Time on Travel Behavior: Implications for Transit Transfers, Iseki e.a., 2006; Het belang van Openbaar Vervoer, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, januari 2009.



4 Cluster 3 Treinaanbod

Een aantrekkelijk treinaanbod voor reizigers is de basis van het gebruik van de trein. Het bieden van voldoende treinen, waarmee prettig kan worden gereisd, is van belang om de huidige reizigers vast te houden en om nieuwe reizigersgroepen aan te spreken. Dat vraagt maatwerk en innovaties op het vlak van comfort, services en gemak. Daarbij moet natuurlijk rekening worden gehouden met het feit dat de trein een collectief product is, dat grote groepen mensen moet aanspreken. De vervoerders geven verdere invulling aan de wensen van individuele reizigers en bieden een kwaliteit-sniveau dat past bij de huidige tijdgeest. Tevens moet er voldoende infra-structurele capaciteit zijn om alle treinen te kunnen verwerken. ProRail is hiervoor primair verantwoordelijk.

In de eerste twee jaar van het Actieplan is met succes gewerkt aan de uitbreiding van het treinaanbod. Er zijn treinen bijgekomen op de corridors Eindhoven - Deurne en Amsterdam - Lelystad en er zijn per december 2009 extra treindiensten op de corridors Almelo - Enschede, Arnhem - Doetinchem, Leeuwarden - Groningen en Groningen - Zuidbroek. Ook naast het Actieplan is er extra aanbod gerealiseerd, bijvoorbeeld de nachttreinen Rotterdam - Gouda - Utrecht en in Brabant.

Het stimuleren van een (nog) groter en beter treinaanbod blijft ook in de komende twee jaar een belangrijke ambitie van het Actieplan. In navolging van de reeds gerealiseerde extra diensten zal gezocht worden naar nieuwe mogelijkheden om extra treinaanbod te realiseren. Daarnaast wordt ingezet op het verbeteren van de treinkwaliteit, waarvan het realiseren van internet op de trein een belangrijk resultaat is.

Het bedrag van € 26 miljoen dat tot nu toe is vrijgemaakt voor dit cluster wordt uitgebreid met € 10 miljoen. Dit extra budget is bestemd voor het mogelijk maken van extra treinaanbod.

Totaaloverzicht maatregelen

Maatregel	Resultaten	Status	Budget (in mln)
Treinaanbod	Extra treinen op de lijnen: Eindhoven - Deurne; Amsterdam - Lelystad; Almelo - Enschede; Arnhem - Doetinchem; Leeuwarden - Groningen; Groningen - Zuidbroek. Een nieuwe Intercity tussen Lelystad, Amsterdam Zuid en Schiphol. Aansluiting station Keukenhof	Uitbreiden	€ 35,0
Treinkwaliteit	Internet in de trein	Voortzetten	€ 1,0
Totaal			€ 36,0



4.1

Treinaanbod vergroten (uitbreiden)

Situatieschets

Voor het hoofdrailnet is NS de vervoerder die bepaalt hoe en hoeveel treinen er rijden. Hierbij is zij gebonden aan de vervoerconcessie en de daarin opgenomen zorgplicht, die ervoor moet zorgen dat er voldoende treinen rijden voor het aantal mensen dat er wil reizen en dat er een dienstregeling kan ontstaan die exploitatietechnisch en commercieel haalbaar is. Hierbij treedt NS in overleg met de andere overheden en met andere vervoerders om tot zo goed mogelijke aansluitingen te komen.

Op de gedecentraliseerde lijnen zijn het de decentrale overheden die bepalen aan welke voorwaarden de treindienst moet voldoen en aan welke vervoerder zij deze gunnen tegen welk subsidiebedrag.

Naast alle uitbreidingen van de dienstregeling die NS en de decentrale vervoerders en overheden zelf hebben geïnitieerd, is vanuit het Actieplan over een aantal lijnen afspraken gemaakt. Met NS is overeengekomen dat in de dienstregelingjaren 2009, 2010, 2011 en bij gunstige reizigersgroei in 2012 op zon- en feestdagen extra treinen zullen rijden op de corridors Eindhoven-Deurne en Amsterdam-Lelystad. VenW en NS zijn daarnaast de introductie van een nieuwe Intercity op werkdagen en zaterdag over- eengekomen tussen Lelystad, Amsterdam Zuid en Schiphol (ILAS) voor de dienstregelingjaren 2010, 2011 en 2012. Ook stelt het ministerie vanuit het Actieplan budget beschikbaar voor de realisatie van extra treindiensten door decentrale overheden op de volgende corridors:

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

Tevens zijn de eerste verkennende gesprekken gevoerd over de reactivering van de Keukenhoflijn. De Keukenhof verwacht dat een aanzienlijk aantal bezoekers met de trein zal komen. NS onderzoekt momenteel de businesscase.

Ambitie

Het ministerie heeft ook in de komende jaren van het Actieplan de ambitie om vervoerders te stimuleren om – waar dat vanuit het oogpunt van veiligheid en beschikbaarheid kan – hun treinaanbod structureel verder uit te breiden of andere maatregelen te treffen die extra treinaanbod mogelijk maken. Het ministerie zet in het vervolg van het Actieplan de volgende actie voort en maakt hiervoor extra geld vrij:

- Stimuleren van vervoerders om hun treinaanbod te vergroten

Beoogde resultaten

- Extra treindiensten door zowel NS als decentrale vervoerders.

Planning

2010 - 2012 Realisatie extra treinaanbod

Budget

€ 35 miljoen

4.2

Treinkwaliteit vergroten (voortzetten)

Situatieschets

Het verbeteren en vasthouden van kwaliteit kan leiden tot meer klanttevredenheid, een beter imago en meer reizigers. De vervoerders zijn primair verantwoordelijk voor de dagelijkse bedrijfsvoering van het rijden van treinen en als zodanig ook de aangewezen actiehouders om verbeteringen in de treinkwaliteit aan te brengen. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wil vanuit het Actieplan een impuls geven aan de treinkwaliteit en stimuleert vervoerders om met verbeteringen te komen.

In de afgelopen periode is door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat subsidie verleend voor het realiseren van gratis internet in de trein. Vanaf 2010 rijden de eerste treinen die van internet zijn voorzien.

Ambitie

Het ministerie heeft ook in de komende jaren van het Actieplan de ambitie om vervoerders te stimuleren om de treinkwaliteit te verbeteren. Het ministerie zet daartoe de volgende actie voort:

- Stimuleren van vervoerders om (innovatieve) ideeën gericht op het verbeteren van de treinkwaliteit uit te voeren.

Beoogde resultaten

- Internet in de trein

Planning

2010 Internet in de trein

Budget

€ 1 miljoen



5 Cluster 4

Kaartjes en kennismaking

De prijs van het treinkaartje speelt een belangrijke rol bij de afweging van reizigers om al dan niet voor de trein te kiezen ¹¹. Mogelijke kansen zijn het ontwikkelen van een gedifferentieerd aanbod gericht op doelgroepen die nu nog niet of niet vaak met de trein reizen, het variëren met verschillende abonnementen en het introduceren van slimme kaartsoorten of combinaties met evenementen. Een belangrijke ontwikkeling in dit verband is de introductie van de OV-chipkaart. Deze biedt mogelijkheden op het gebied van differentiatie en marketing, maar vraagt tegelijkertijd om terughoudendheid omdat het een grote operatie betreft die veel van de klant en de OV-bedrijven vraagt ¹².

Het belangrijkste resultaat in dit cluster in de afgelopen twee jaar is de ontwikkeling van een specifiek aanbod voor ex-studenten. Hoewel minder dan verwacht hebben tot nu toe circa 40.000 net-afgestudeerden hier gebruik van gemaakt. De verwachting is dat het met de invoering van de OV-chipkaart in de toekomst gemakkelijker wordt van dit aanbod gebruikt te maken.

In het nieuwe Actieplan wordt de aandacht voor kaartjes en kennis-making versterkt. Hoewel kaartsoorten en tarieven primair het domein van de vervoerders zijn, wil het ministerie een aanjagende rol spelen op dit terrein. Zo worden de verschillende vervoerders ondersteund bij het ontwikkelen van nieuwe kaartsoorten die specifiek gericht zijn op bepaalde doelgroepen. Ook wordt gedacht aan meer generieke kennismakingsacties.

Het bedrag van € 16 miljoen dat tot nu toe is vrijgemaakt voor dit cluster wordt uitgebreid met circa € 27 miljoen. Dit extra budget wordt gebruikt voor het ontwikkelen van verschillende kaartsoorten en kennis-makingsacties.

Totaaloverzicht maatregelen

Maatregel	Resultaten	Status	Budget (in mln)
Kaartsoorten en kennismakingsacties ontwikkelen	Specifiek aanbod voor ouderen, jongeren, nieuwe inwoners gemeenten, etc.	Nieuw	€ 27,1
Ex-studenten een aantrekkelijk aanbod doen	Ex-studentenaanbod	Voortzetten	€ 16,0
Totaal			€ 43,1

5.1 Kaartsoorten en kennismakingsacties ontwikkelen (nieuw)

Situatieschets

In hun marketinginspanningen maken de vervoerders al veelvuldig gebruik van verschillende acties en kaartsoorten om reizigers tot treingebruik te verleiden. Bekende voorbeelden zijn de 'Kruidvatkaarten' en de 'Zomertoer', waarmee voor een aantrekkelijke prijs in de daluren en in het weekend kan worden gereisd. Ook in het regionale vervoer wordt veel en met succes met dergelijke kortingsacties geëxperimenteerd. Tot slot zijn er veel voorbeelden uit het buitenland waar differentiatie in de kaartsoorten en abonnementen wordt ingezet om specifieke doelgroepen aan de trein te binden. Uit de ervaringen met deze acties is gebleken dat differentiatie niet per definitie hoeft te betekenen dat alle prijzen omlaag moeten. Ook hier is een sterke relatie met de kwaliteit en de individuele behoeften van reizigers.

Ambitie

Hoewel kaartsoorten en tarieven primair het domein van de vervoerders zijn, wil het ministerie een aanjagende rol spelen op het terrein van nieuwe kaartsoorten en kennismakingsacties, dit met het doel nieuwe doelgroepen kennis te laten maken met de trein en mensen die al reizen ertoe te verleiden de trein vaker te nemen. Het streven is om kaartsoorten zoveel mogelijk ook over de grenzen van concessiegebieden en vervoerders heen te kunnen gebruiken. Daartoe wordt in de komende twee jaar van het Actieplan de volgende actie uitgevoerd:

- 1 Kaartsoorten en kennismakingsacties voor doelgroepen
- 2 Generieke kennismakingsacties ontwikkelen

1 Kaartsoorten en kennismakingsacties voor doelgroepen

Vervoerders worden ondersteund bij het ontwikkelen van nieuwe kaartsoor-



ten die specifiek gericht zijn op doelgroepen als ouderen, jongeren en mensen die verhuizen naar een andere gemeenten.

De eerste verkenningen zijn hiervoor reeds uitgevoerd. Het ministerie heeft alle vervoerders betrokken bij een brainstorm over nieuwe kaartsoorten en kennismakingsacties. Hierbij is gekeken naar nieuwe proposities voor bestaande klanten, maar vooral ook naar mogelijkheden om nieuwe doelgroepen te laten kennismaken met de trein. Uit deze brainstorm is een aantal veelbelovende ideeën gekomen, zoals een voordeelurenkaart op (of bij) een Cultureel Jongeren Paspoort, een aanbod voor nieuwe inwoners van gemeenten (bij verhuizing) en een aanbod voor 'Nieuwe Nederlanders'.

Om nieuwe proposities voor vervoerders aantrekkelijk te maken, zal het ministerie waar nodig een financiële impuls geven.

2 Generieke kennismakingsacties ontwikkelen

Ook wordt gedacht aan meer generieke acties, zoals meerpersoons-dagdalkaarten voor een vaste lagere prijs, die vooraf gekocht kunnen worden. Door iemand mee te nemen die normaal niet met de trein reist, zorgt de frequente treinreiziger ervoor dat een nieuwe groep kennis maakt met de voordelen van de trein. Uit de eerdergenoemde brainstorm met vervoerders is het laten kennismaking van kinderen met de trein als een veelbelovende optie naar voren gekomen.

Beoogde resultaten

- Specifiek aanbod voor doelgroepen als ouderen, jongeren, nieuwe inwoners van gemeenten, et cetera.
- Kennismakingsacties.

Planning

2010 - 2012 Haalbaarheidsonderzoek, start en uitrol van kaarten en acties

Budget

€ 25 miljoen

5.2

Ex-studenten een aantrekkelijk aanbod doen (voortzetten)

Situatieschets

Sinds oktober 2008 kunnen studenten die hun OV-studentenjaarkaart moeten inleveren een gratis voordeelurenkaart aanvragen. Studenten aan HBO, universiteit en meerderjarige MBO-opleidingen kunnen daardoor een jaar lang met 40% korting met de trein (blijven) reizen. Ze ontvangen bij de voordeelurenkaart ook twee gratis dagdalkaartjes, twee kaartjes om gratis een OV-fiets te huren en een Q-park aanbod.

Er zijn inmiddels – tot en met december 2009 – 39.450 kaarten uitgegeven. Dat is minder dan verwacht. NS heeft daarop maatregelen getroffen. Zo is de distributie van de aanvraagformulieren verbeterd. Ook hebben VenW en NS studentenvakbonden bereid gevonden de regeling actief bij bijna-afgestudeerden onder de aandacht te brengen en kan een student vanaf de Informatiebeheer Groep-site doorklikken naar de aanbieding op de NS-site. NS heeft de communicatie-inspanningen in de periode vanaf augustus 2009

‘Ex-studentenkaart’ *“Ik heb als student jarenlang gebruik gemaakt van mijn OV-kaart, en met veel plezier. Toen ik de kaart aan het eind van mijn studie moest inleveren, voelde dat dan ook als een behoorlijke aderlating. Dit gevoel leeft heel sterk onder de ex-studenten; we zijn immers jarenlang trouwe klant van de spoorwegen geweest. Gelukkig ziet NS in dat ze onze klandizie niet kwijt hoeven te raken; ze bieden ex-studenten dan ook een gratis Voordeelurenabonnement aan en 2 gratis dagkaarten. Win-win, lijkt me”*
Wilco Bos, ex-student



geïntensiveerd en er heeft een intensieve webcampagne plaatsgevonden. Dat heeft geleid tot een verhoogde respons. De voordeelurenkaart en dagdalkaarten zijn in alle treinen in Nederland te gebruiken.

Ambitie

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft de ambitie om ex-studenten in samenwerking met NS ook in de komende jaren van het Actieplan een aantrekkelijk aanbod te doen. De volgende actie wordt voortgezet:

- Ex-studenten een aantrekkelijk aanbod doen

Ex-studenten een aantrekkelijk aanbod doen

Per jaar komen circa 190.000 afgestudeerden (WO, HBO en meerderjarig MBO) in aanmerking voor dit aanbod. Door de huidige economische situatie is de verwachting dat dit aantal in de praktijk iets lager uit zal vallen doordat langer wordt doorgestudeerd.

NS verwacht wel dat het door de invoering van de OV-chipkaart voor studenten nog gemakkelijker wordt om van dit aanbod gebruik te maken: het is de bedoeling dat halverwege dit jaar studenten zelf hun OV-studentenreisrecht kunnen beëindigen, en dan op dezelfde site met één klik dit aanbod kunnen bestellen. Activering vindt vervolgens plaats via de reguliere oplaadpunten op de stations.

Beoogde resultaten

- Maximaal 609.000 ex-studenten die gebruik maken van het ex-studentenaanbod.

Planning

- | | |
|-------------|--|
| 2010 | Aanbod staat in de markt, wordt qua aanvraagproces verder geoptimaliseerd. |
| 2011 - 2012 | Aanbod staat in de markt en is heel eenvoudig aan te vragen. |

Budget

€ 16 miljoen





6 Cluster 5

Spreading van mobiliteit

Een belangrijk deel van de bereikbaarheidsproblemen in Nederland ontstaat door de piekbelastingen in de vraag naar mobiliteit tijdens de spitsuren op specifieke plaatsen. Op deze momenten kan de beschikbare capaciteit de hoge vraag tijdelijk niet aan. Dit veroorzaakt ongemakken en ergernissen bij het reizen. Op de weg ontstaan files met bijbehorende vertragingen en ergernissen. Ook op het spoor doet deze situatie zich op specifieke plaatsen en tijdstippen voor, met als gevolg dat niet alle reizigers een zitplaats hebben. Daarom is een cluster opgenomen met maatregelen gericht op het beter spreiden van mobiliteit.

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft in de afgelopen twee jaar de regie genomen om samen met werkgevers en werknemers actief op zoek te gaan naar mogelijkheden om mobiliteit beter te spreiden, zowel over de beschikbare vervoerwijzen als over de tijd. Aansluiting is gezocht bij de activiteiten van de Taskforce Mobiliteitsmanagement. Dit heeft onder meer geresulteerd in een pilot met mobiliteitsscans bij MKB-bedrijven. Daarnaast wordt een bijdrage geleverd aan de OV-pas die RWS Noord-Holland gaat inzetten tijdens de wegwerkzaamheden in die regio, is op 9 maart 2009 een dagindelingconferentie georganiseerd en heeft het ministerie zelf het goede voorbeeld gegeven door voor zijn medewerkers de Mobility Card te introduceren.

In de komende twee jaar wordt binnen het Actieplan de inzet op de spreading van mobiliteit uitgebreid. MKB bedrijven in heel Nederland kunnen gebruik maken van de mobiliteitsscan. Verder wordt in samenwerking met Rijkswaterstaat wordt gezocht naar (nog meer) alternatieven die tijdens wegwerkzaamheden ingezet kunnen worden. De resultaten van de proef met spitsmijden in het OV zijn aanleiding om verdere pilots te onderzoeken.

Het bedrag van € 11,5 miljoen dat tot nu toe is vrijgemaakt voor dit cluster wordt uitgebreid met € 3,5 miljoen. Dit extra budget is bestemd voor mobiliteitsbeleid bij wegwerkzaamheden en een pilot 'Spitsmijden in het OV'.

Totaaloverzicht maatregelen

Maatregel	Resultaten	Status	Budget (in mln)
Mobiliteitsbeleid bij wegwerkzaamheden	Alternatieven tijdens wegwerkzaamheden, OV-pas RWS Noord-Holland.	Uitbreiden	€ 5,0
Spreiding in werk-, school-, en openingstijden bevorderen	Grootschalige pilot(s) met spitsmijden, Introductie Mobility Card voor medewerkers VenW, dagindelingconferentie,	Uitbreiden	€ 1,0
Mobiliteitsmanagement werkgevers	Mobiliteitsbeleid doorlichten 1000 bedrijven	Voortzetten	€ 9,0
Totaal			€ 15,0

6.1 Mobiliteitsbeleid bij wegwerkzaamheden (uitbreiden)

Situatieschets

In het geval van wegwerkzaamheden is het voor automobilisten prettig om een alternatief te hebben. Met name bij wegwerkzaamheden die gepland zijn en bij groot onderhoud aan de weg ligt er een kans voor de trein. In het verleden zijn hier in het kader van het project FileProof goede ervaringen mee opgedaan. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan de inzet van goedkopere treinkaartjes op het traject waar de werkzaamheden plaatsvinden, het informeren van de weggebruikers over de alternatieven van reizen per trein door middel van dynamische multimodale borden en het stimuleren van reizen per trein via de Taskforce Mobiliteitsmanagement.

Tijdens de werkzaamheden aan de A73 in Limburg in het najaar van 2009 zijn er met NS en Veolia twee producten ingezet: het Van AnaarBeter-treinkaartje en de A73 MinderHinder-pas. De VanAnaarBeter-kaartjes zijn gedurende 12 weekenden ingezet op het traject Venlo - Maastricht/Heerlen. In totaal zijn in die weekenden 46.679 VanAnaarBeter kaartjes verkocht. In samenwerking met NS en Veolia wordt gewerkt aan een evaluatie van deze tariefactie, waarbij ook wordt onderzocht of er een blijvend effect is opgetreden.



Ambitie

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat versterkt voor de komende twee jaar van het Actieplan haar ambitie om automobilisten die te maken krijgen met wegwerkzaamheden voor de trein te winnen en te behouden. Daartoe wordt voor de volgende actie extra budget beschikbaar gesteld:

- Mobiliteitsbeleid bij wegwerkzaamheden

Mobiliteitsbeleid bij wegwerkzaamheden

Vanuit het Actieplan wordt een bijdrage geleverd aan de OV-pas die RWS Noord-Holland gaat inzetten tijdens de wegwerkzaamheden in die regio. De OV-pas zal gedurende een jaar worden ingezet voor het project Spoedaanpak Amsterdam-Gooi.

Daarnaast zijn binnen de regio's Utrecht en Zuid-Holland projecten in ontwikkeling waarin wordt bekeken hoe de hinder voor de weggebruiker bij werkzaamheden aan de snelweg beperkt kan worden, en waarbij een bijdrage vanuit het Actieplan zeer gewenst is. In de regio Utrecht wordt bekeken op welke locatie een overstapstation (uitbreiding van bestaand station) gecreëerd kan worden om weggebruikers te verleiden minder gebruik te maken van de A27, A28 en A12. In Zuid-Holland wordt in samenwerking met NS bekeken hoe in de periode half juli tot half augustus

2010 de hinder voor de weggebruiker bij werkzaamheden aan de A12 beperkt kan worden. De oplossingen worden vooral gezocht in het aanbieden van gunstige tarieven voor reizen met de trein, combinaties met festivals en publiekstrekkingen en het zo goed mogelijk benutten van de bestaande capaciteit.

Beoogde resultaten

- Alternatieven voor automobilisten bij wegwerkzaamheden.

Planning

2010 - 2011 Inventariseren en uitvoeren van alternatieven voor automobilisten bij wegwerkzaamheden.

Budget

€ 5 miljoen

6.2

Spreading in werk-, school-, en openingstijden bevorderen (uitbreiden)

Situatieschets

Wanneer je naar school gaat, ziet je dag er anders uit dan wanneer je werkt of vakantie hebt. Ook de huishoudsamenstelling is vaak bepalend voor wat iemand onderneemt en daarmee hoe en wanneer iemand reist. Door een wijziging in het activiteitenpatroon verandert het reisgedrag vaak mee. Buiten de spits is in de trein vaak ruimte genoeg. Ruimte waarin je graag meer reizigers zou vervoeren. Door spreading van school en werktijden kan dit bereikt worden, of door financiële of andere prikkels om reizigers op een ander moment te laten reizen.

Bij de uitvoering van deze maatregel is aansluiting gezocht bij lopende initiatieven van het Ministerie voor Jeugd en Gezin. Zo vond op 9 maart de conferentie Werkende Gezinnen plaats. Centraal stond de vraag hoe de combinatie van werk en gezin verbeterd kan worden. De Ministeries van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap waren ook betrokken bij de organisatie van de conferentie. Verder heeft er een proef 'Spitsmijden in het OV' plaats gevonden, waarvan de uitkomsten hoopgevend zijn.

Tevens heeft het ministerie zelf het goede voorbeeld gegeven door voor haar medewerkers de Mobility Card te introduceren. VenW-ers kunnen 24 uur per



dag, 7 dagen per week online de meest efficiënte dienstreis plannen door de verschillende reismogelijkheden (trein, taxi, treintaxi, OV-fiets, P+R parkeren) te combineren. De introductie van deze kaart heeft bij Rijkswaterstaat al bewezen een positieve bijdrage te leveren aan het terugdringen van de fileproblematiek.

Ambitie

De ambitie van het ministerie is om (nog) meer zicht te krijgen in de beweegredenen van reizigers wat betreft het gespreid reizen in de tijd. De pilot 'Spitsmijden in het OV' heeft laten zien dat het belonen van reizigers voor het reizen buiten de spits een kansrijke manier is om de gewenste spreiding te bereiken en zo de beschikbare capaciteit van het spoor beter te benutten. Het ministerie voert in dit verband de volgende actie uit:

- Grootschaliger uitrollen van de pilot 'Spitsmijden in het OV'.

Spitsmijden in het OV

In de komende periode wordt er gekeken op welke trajecten de pilot 'Spitsmijden in het OV' grootschaliger kan worden uitgerold. Dit gebeurt in samenwerking met NS en eventuele andere vervoerders. Op basis van de uitkomsten van de pilot(s) kan bepaald worden of het belonen van reizigers voor gespreid reizen in de tijd op termijn betere benutting mogelijk maakt en daardoor meer mensen van de trein gebruik kunnen maken.

Beoogde resultaten

- Vervolgpilot(s) 'Spitsmijden in het OV'.

Planning

2010 - 2011 Voorbereiding en start pilot(s)

Budget

€ 1 miljoen

6.3

Mobiliteitsbeleid bij werkgevers (voortzetten)

Situatieschets

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

Met behulp van een mobiliteitsscan inventariseert een mobiliteitsexpert kansrijke mobiliteitsoplossingen bij MKB-bedrijven. Tevens kan de mobiliteitsexpert de MKB-werkgever begeleiden bij het implementeren van de oplossingen.

Mobiliteitsscan *"Vanuit 'Actieplan groei op het spoor' is in 2009 een pilot uitgevoerd ter voorbereiding op een driejarige regeling voor het midden- en kleinbedrijf. Het MKB kan daarmee een verbetering in bereikbaarheid en mobiliteit realiseren middels een vouchersystematiek. Na een korte internetscan kan de MKB'er een voucher aanvragen voor advies op maat door een expert. Vervolgens kan hij overgaan tot de daadwerkelijke implementatie van maatregelen, ook weer met een expert. Het unieke van deze regeling is dat de voucher bij de MKB-bedrijven terecht komt en dat zij deze zelf in de markt mogen besteden. Het Openluchtmuseum bijvoorbeeld vond deze aanpak naar eigen zeggen 'een uitstekend duwtje in de rug voor werkgevers om eindelijk woorden in daden om te zetten.' Kortom: de middelen en inzet worden direct aan de markt gegeven die hiermee gezamenlijk de kansen voor duurzamere mobiliteit met aanbieders kan verzilveren."*

Bas Hilckmann, VCCR



In 2009 is een pilot uitgevoerd in de regio's Utrecht en Gelderland. In totaal 25 MKB-bedrijven hebben een Mobiliteitsscan aangevraagd. De reacties van de deelnemende MKB-ers zijn positief.

Ambitie

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft de ambitie om het mobiliteitsbewustzijn van een groot deel van de MKB-ers in Nederland te verhogen. MKB-ers krijgen inzicht in de voordelen die mobiliteitsbeleid biedt: dit zijn naast spreiding van mobiliteit ook kostenreductie, tevreden werknemers en een beter imago. Vanuit het Actieplan wordt de volgende actie in de komende jaren voortgezet:

- Mobiliteitsscans uitvoeren bij MKB-bedrijven

Mobiliteitsscans uitvoeren bij MKB-bedrijven

De pilot met mobiliteitsscans krijgt een landelijk vervolg. De uitvoering wordt begeleid door het ministerie en de TFMM. Voor de inwerkingtreding van de landelijke regeling wordt gestreefd naar het voorjaar van 2010. Het doel is bij minimaal duizend MKB-bedrijven het mobiliteitsbeleid door te lichten. Daarnaast worden door de communicatie over de regeling veel andere bedrijven bereikt, die ook worden aangespoord hun mobiliteitsbeleid door te lichten.

Beoogde resultaten

- Mobiliteitsscans bij ten minste duizend MKB-bedrijven

Planning

2010 Landelijke uitrol maatregel

Budget

€ 9 miljoen





Bijlage A

Overzicht van alle acties

Cluster 1 Voor- en natransport

- Stimuleren van nieuwe vormen van voor- en natransport.
- Stimuleren van shuttle services tussen stations- en bedrijfslocaties.
- Veraangename van wachten op stations.
- Verbeteren van transfervoorzieningen.
- Aanleggen en verbeteren van P+R-locaties.
- Verbeteren van de bekendheid van P+R-voorzieningen.
- Voortzetten van het programma Ruimte voor de fiets.
- Inzetten van weesfietsenteams in circa 20 gemeenten.

Cluster 2 Informatievoorziening

- Uitbreiden van de inzet van I-teams op stations.
- Aanpassen van de bewegwijzering op grote stations.
- Bijdragen aan de realisatie van panelen met actuele reisinformatie.
- Subsidieregeling, prijsvraag of een aanbesteding om een of meerdere pilots met dynamische reisinformatie uit te voeren.
- Uitvoeren van treintrainingen voor senioren.

Cluster 3 Treinaanbod

- Stimuleren van vervoerders om hun treinaanbod te vergroten.
- Stimuleren van vervoerders om (innovatieve) ideeën uit te voeren die gericht zijn op het verbeteren van de treinkwaliteit.

Cluster 4 Kaartjes en kennismaking

- Kaartsoorten en kennismakingsacties voor doelgroepen.
- Generieke kennismakingsacties ontwikkelen.
- Ex-studenten een aantrekkelijk aanbod doen.

Cluster 5 Spreiding van mobiliteit

- Mobiliteitsbeleid bij wegwerkzaamheden uitbreiden.
- Grootschaliger uitrollen van de pilot 'Spitsmijden in het OV'.
- Mobiliteitsscans uitvoeren bij MKB-bedrijven.

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