



# Actieplan 'Groei op het spoor'

Uitwerking korte termijn kabinetsambitie



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

---

# Actieplan 'Groeï op het spoor'

*Uitwerking korte termijn kabinetsambitie*



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

## Inhoudsopgave

Inleiding.....	6
<b>1 Voor- en natransport.....</b>	<b>12</b>
1.1 P+R-locaties uitbreiden en verbeteren.....	14
1.2 Fietsvoorzieningen uitbreiden en verbeteren.....	15
1.3 Overstap veraangamen.....	16
1.4 Aansluitingen afstemmen.....	17
1.5 Nieuwe vormen van voor- en natransport stimuleren .....	18
<b>2 Informatievoorziening .....</b>	<b>20</b>
2.1 I-team: reisinformatie op en rond stations op orde brengen....	22
2.2 Dynamische reisinformatie stimuleren .....	23
2.3 Treintraining voor senioren.....	24
<b>3 Treinaanbod.....</b>	<b>26</b>
3.1 Treinaanbod vergroten .....	28
3.2 Treinkwaliteit verhogen.....	29
<b>4 Kaartjes en kennismaking.....</b>	<b>32</b>
4.1 Differentiatie in kaartsoorten en tarieven stimuleren.....	34
4.2 Ex-studenten een aantrekkelijk aanbod doen .....	34
4.3 Kennismakingsacties ontwikkelen .....	35
<b>5 Spreiding van mobiliteit.....</b>	<b>38</b>
5.1 Verantwoorde mobiliteit bij werkgevers stimuleren .....	40
5.2 Verantwoorde mobiliteit bij individuen stimuleren.....	41
5.3 Spreiding in werk-, school- en openingstijden bevorderen.....	42
Bijlage 1: Overzicht van alle acties .....	44
Bijlage 2: Geraadpleegde organisaties .....	46
Bijlage 3: Geraadpleegde literatuur .....	48



## Inleiding

### Groeiambitie voor de trein

Het kabinet heeft flinke ambities voor het spoor. In het coalitieakkoord van het kabinet Balkenende IV is de volgende passage opgenomen: “De ambitie voor groei van het OV per spoor wordt bijgesteld naar 5% per jaar, de realisatie van de afgelopen twee jaar”. Met andere woorden: het kabinet wil gedurende de huidige regeringsperiode (2008-2012) de groei van 5% vasthouden door het gebruik van de trein aantrekkelijker te maken voor steeds meer mensen.

### Uitwerking in Actieplan

Het kabinet heeft in het ‘Beleidsprogramma 2007-2011’ van 14 juni 2007 aangekondigd dat voor de 5%-groeiambitie een Actieplan zal worden opgesteld met maatregelen die deze kabinetsperiode uitvoerbaar zijn. De reikwijdte van de groeiambitie betreft al het personenvervoer per spoor in Nederland (zowel hoofdlijnnet als gedecentraliseerde lijnen), waarbij de groeipercentages worden gemeten in reizigerskilometers per jaar. De regionale vervoerders hebben de afgelopen jaren behoorlijke groeicijfers laten zien.

In het Actieplan dat nu voor u ligt, zijn concrete groeimaatregelen opgenomen die er aan moeten bijdragen de groeiambitie voor de trein te realiseren. Belangrijk is hierbij het besef dat het om een forse ambitie gaat. In de eerste plaats omdat de gemiddelde groei sinds 1990 (na de invoering van de OV-studentenkaart) jaarlijks minder dan 1% is geweest. Ook de Nota Mobiliteit gaat uit van een lagere gemiddelde groei, namelijk ongeveer 1% per jaar tot 2020. NS gaat op haar beurt – en op basis van haar marktinschattingen en voorgenomen inspanningen op het gebied van kwantitatieve en kwalitatieve verbeteringen van het spooraanbod – uit van een jaarlijkse groei van 2,5 - 3%. Niet in de laatste plaats is de groei in de afgelopen jaren grotendeels toe te schrijven aan autonome factoren zoals demografie, economie en ruimtelijke ordening. Factoren waar zowel het ministerie van Verkeer en Waterstaat als de spoorsector beperkt invloed op hebben.

### Groei in beleidscontext

Mobiliteit geeft mensen de kans om te participeren in het arbeids- en opleidingsproces, zich maatschappelijk te ontwikkelen en te ontspannen. De trein voorziet in deze mobiliteit. Daarnaast levert de trein een bijdrage aan het bereikbaar maken en houden van de grote steden en economische kerngebieden en aan het behoud van het milieu. Ook zorgt de trein voor verbinding van de landsdelen, waardoor iedereen in heel Nederland van de trein gebruik kan maken.

De eigen keuze van de reiziger staat centraal. Het gaat erom dat de reiziger een voor hem meest geschikte keuze kan maken tussen (combinaties van) vervoersmodaliteiten zoals auto, trein, bus of fiets. Het uitgangspunt van de Rijksoverheid is om de kaders – waarbinnen de reiziger deze keuze maakt – te optimaliseren en drempels weg te nemen.

De groeiambitie is één van de twee peilers van dit kabinet als het gaat om de totale ambitie voor het spoor. Daar waar de groeiambitie betrekking heeft op de korte termijn, is de tweede peiler gericht op de lange termijn. In de in 2007 opgestelde Landelijke Markt- en Capa-



citeitsanalyse Spoor (LMCA Spoor) zijn de kansen en mogelijkheden onderzocht van een kwaliteitssprong op het spoor op de lange termijn, met name door hogere frequenties op de drukste trajecten. De resultaten hiervan zullen tegelijk met dit Actieplan beschikbaar komen. De aanpak van de groeiambitie is er op gericht geweest om beide peilers met elkaar te verbinden en elkaar te versterken.

### Bundelen van krachten

Om de groeiambitie te kunnen realiseren, moeten alle handen ineengeslagen worden. NS, de regionale vervoerders en ProRail, die verantwoordelijk zijn voor respectievelijk het vervoer op en het beheer van het spoor, alsmede de decentrale overheden, zetten zich ieder vanuit hun eigen rol al in om de trein als vervoersmiddel zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Zo gaat NS in het 'Actieplan Spoor! De Toekomst van het spoor' in op de inspanningen die zij verricht of voornemens is te verrichten om de ambitie van het kabinet te verwezenlijken. De Rijksoverheid ondersteunt deze initiatieven en wil de spoorsector met het Actieplan aanmoedigen tot nog meer klantgerichtheid en efficiëntie.

Ook de verschillende departementen, met het ministerie van Verkeer en Waterstaat voorop, kunnen en moeten een bijdrage leveren om de groeiambitie waar te maken. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft daarbij een regierol en zal, naast haar taak als concessieverlener, tevens de rol innemen van aanjager, stimulator of facilitator. Het Actieplan sluit bij de bestaande afspraken met de spoorsector aan en geeft een extra stimulans binnen de ruimte die deze afspraken bieden.

### Enthousiasme voor groei op het spoor

Het 'bundelen van de krachten' geldt ook voor de aanpak die is gekozen om tot het Actieplan te komen. Interactie en draagvlak stonden hierbij centraal. 'In een brede, inhoudelijke discussie met

betrokken partijen ideeën verzamelen voor groei op het spoor'; zo luidde het motto van de zogeheten 'Groeimaand'. In deze maand is het ministerie van Verkeer en Waterstaat actief op zoek gegaan naar creatieve, nieuwe, maar ook onorthodoxe ideeën, die op korte termijn uitvoerbaar zijn.

In korte tijd heeft een groot aantal brainstormsessies en workshops plaatsgevonden. Niet alleen met partijen uit de spoorsector (NS, ProRail, decentrale vervoerders, maar ook met consumentenorganisaties, vakbonden, adviseurs, wetenschappers, jongeren, marketeers en de OV-ambassadeur. Gesprekspartners die vanuit sterk uiteenlopende achtergronden en verschillende expertises deelnamen en zich allen enthousiast hebben getoond over het mee mogen en kunnen denken over kansen en mogelijkheden voor groei op het spoor.

De Groeimaand laat zien dat 'groei op het spoor' leeft. De suggesties van alle betrokken partijen hebben uiteindelijk geresulteerd in een lijst met meer dan 200 ideeën. Samen met NS, ProRail en andere departementen zijn ideeën verder uitgewerkt en zijn die ideeën en maatregelen geselecteerd die op korte termijn uitvoerbaar zijn, een gewenst effect bereiken en breed gedragen worden. Ook zijn de uitgewerkte maatregelen nader getoetst en beoordeeld met verschillende burgerfocusgroepen, die positief over het initiatief oordeelden.

### Ideeën over groei gebundeld en geselecteerd

Het Actieplan is het resultaat van de Groeimaand en de hierop volgende selectie- en toetsingsfase. Bij de beoordeling, prioritering en uitwerking van de maatregelen in dit Actieplan heeft een afweging plaatsgevonden tussen de verwachte groei, de structurele doorwerking en de kosten. Verder zijn de maatregelen onderverdeeld in vijf clusters, die als 'grote gemene delers' uit de opbrengst van de Groeimaand naar voren kwamen.

De clusters beslaan alle onderdelen die de reiziger doorloopt in zijn treinreis:

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

Bij de uitvoering van het Actieplan zullen allereerst de maatregelen worden ingezet die een structureel effect hebben, met andere woorden; maatregelen waarvan de voordelen ook na 2012 nog merkbaar zijn en een positieve bijdrage geven aan bereikbaarheid, participatie en behoud van het milieu. Een voorbeeld van een structurele maatregel is de realisatie van extra fietsenstallingen. Daarnaast zal gekeken worden naar tijdelijke kortingsacties voor specifieke doelgroepen.

### Groei is verder kijken dan de trein

De groeiambitie is specifiek gericht op groei van het treingebruik, maar dat betekent niet dat bus, tram, metro, auto en fiets buiten beschouwing blijven. Vaak bestaat een reis uit een combinatie van deze vervoerswijzen. Dat betekent dat het goed organiseren van de reis van deur tot deur van groot belang is. Niet voor niets is dit dan ook een uitgangspunt bij het uitwerken van de groeiambitie voor de trein. Voorbeelden hiervan zijn betere overstapmogelijkheden en goed transport van en naar het station.

### Actieplan als opmaat voor groei

Dit Actieplan is geen doel op zich, maar moet gezien worden als een startschot voor 'het echte werk'. Het kabinet zal zich blijven inspannen om de groeiambitie waar te maken. Het Actieplan is daarbij niet in beton gegoten. Na de inventarisatie die nu heeft

plaatsgevonden, zullen maatregelen in overleg en samenwerking met betrokken partijen verder worden geconcretiseerd. Dat betekent dat ramingen en inschattingen van kosten en effecten nog niet overal volledig zijn uitgedard.

Om invulling te kunnen geven aan de groeiambitie is een budget van 200 miljoen beschikbaar. De exacte verdeling van het budget over de maatregelen kan nog worden gewijzigd. Dit bedrag, met de daarbij behorende acties en planningen, zal samen met betrokken partijen verder moeten worden ingevuld. Daarbij gaat het kabinet ervan uit dat de betrokken partijen ook hun verantwoordelijkheid nemen bij de uitvoering van de maatregelen in dit plan. Er zal dan ook zoveel mogelijk met medefinanciering van deze partijen worden gewerkt.

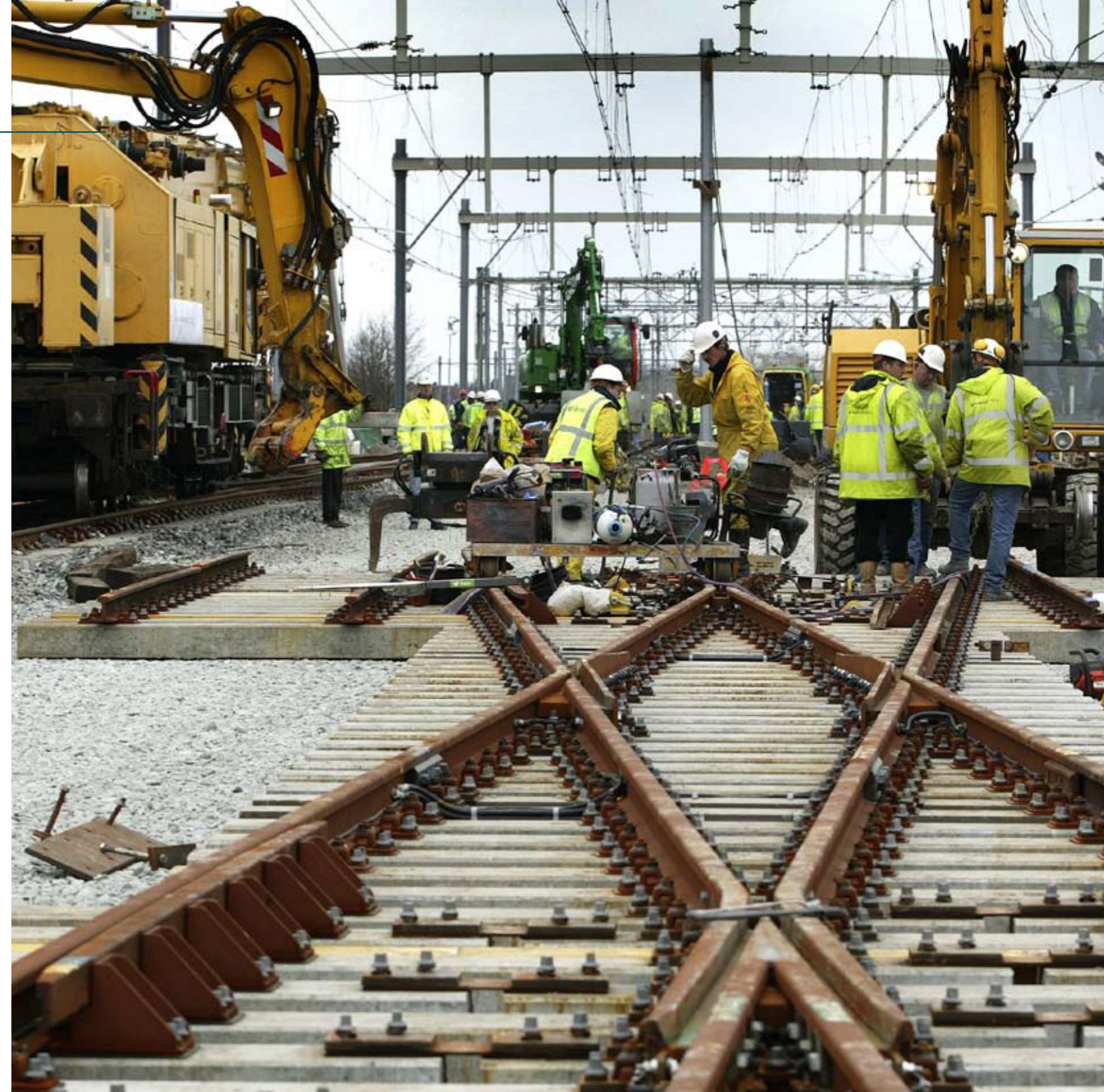
Eind 2009 wordt een tussenbalans van de uitvoering van het Actieplan uitgevoerd. Dan zal worden bekeken of de uitvoering van de maatregelen goed verloopt (bijvoorbeeld ten aanzien van de planning en/of samenwerking met betrokken partijen) en op welke wijze de groei zich ontwikkelt. Op grond van de uitkomsten van deze tussenbalans kan worden bepaald of de uitvoering van maatregelen kan worden voortgezet of dat bijsturing noodzakelijk is.



## Aan de slag

Het Actieplan is een plan op programmaniveau, waaruit de inspanning van dit kabinet voor de huidige regeerperiode duidelijk wordt. Het geeft een overzicht van richtinggevende maatregelen die direct kunnen worden opgepakt, met de daarbij behorende acties en planning om de maatregelen te realiseren.

Kenmerkend voor de Groeimaand en de totstandkoming van dit Actieplan, is het enthousiasme waarmee betrokken partijen zich hebben gebogen over de vraag hoe groei op het spoor op korte termijn gerealiseerd kan worden. De uiteindelijke lijst met meer dan 200 ideeën toont overduidelijk aan dat men nog veel mogelijkheden ziet voor verbeteringen in en om de trein, waardoor het aantal reizigerskilometers toe kan nemen. Maar uiteindelijk is het de reiziger zelf die bepaalt. NS, regionale vervoerders, ProRail, het ministerie van Verkeer en Waterstaat en andere partijen zullen er gezamenlijk alles aan doen om de reiziger de (extra) stap naar de trein te laten maken.







## Voor- en natransport

### Voor- en natransport

Voor- en natransport horen bij reizen met de trein. De treinreis is slechts een onderdeel van de totale reisketen, waarin ook van andere vervoerswijzen gebruik wordt gemaakt om op de plaats van bestemming te komen. Dat kan ander openbaar vervoer zijn zoals de bus of de tram, maar vaak worden ook de fiets en de auto gebruikt. De Nota Mobiliteit zet reeds sterk in op het verbeteren van de ketenmobiliteit. Ook tijdens de Groei maand is het wegnemen van belemmeringen in het voor- en natransport vaak genoemd om de groei op het spoor te stimuleren. Meermaals is naar voren gebracht dat slechte aansluitingen, het oncomfortabele overstappen of het ontbreken van (fiets) parkeergelegenheid veel mensen ervan weerhoudt om van de trein gebruik te maken. Ook is aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat gevraagd of ze een rol kan spelen in het versnellen van vaak langdurige procedures voor huidige initiatieven om het voor- en natransport te verbeteren.

Het invullen van de groeiambitie start niet bij het treinproduct, maar bij de kansen die de verbetering van het voor- en natransport biedt voor groei op het spoor. Het reizen per trein wordt als het ware beter bereikbaar door verbeteringen in de keten, waardoor ook meer gebruik gemaakt zal worden van de trein. Het Actieplan bevat maatregelen die de bestaande programma's uit bijvoorbeeld de Nota Mobiliteit, Randstad Urgent en regionale projecten versterken. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat neemt haar ketenverantwoordelijkheid door (mee) te investeren in P+R-plaatsen, fietsenstallingen en overstapvoorzieningen. Daarnaast gebruikt het ministerie haar regierol om de aansluitingen verder te optimaliseren.

Maatregelen in dit hoofdstuk zullen voor een groot deel zijn gericht op de focuscorridors die in de LMCA Spoor zijn benoemd, omdat daar de grootste marktpotentie aanwezig is. Voor kosteneffectieve initiatieven buiten deze focuscorridors is echter ook plaats.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat wil met dit Actieplan een impuls geven aan het verbeteren van het voor- en natransport en stelt daarvoor geld beschikbaar. Betrokken partijen wordt gevraagd bij te dragen aan de financiering van de maatregelen, zodat die maatregelen worden uitgevoerd waarvan betrokkenen hoge verwachtingen hebben.

Totale kosten: circa € 76 miljoen over de kabinetsperiode

## 1.1 P+R-locaties uitbreiden en verbeteren

### Situatieschets

Het aantal mensen dat de auto gebruikt voor met name het vervoer van het spoorvervoer neemt toe. Steeds meer reizigers ontdekken het gemak van een gecombineerde auto-trein-reis, bijvoorbeeld als de bestemming in het binnenstedelijke gebied ligt. Het Actieplan speelt in op de kans die de combinatie van auto en trein in de totale reisketen biedt en richt zich op uitbreiding en verbetering van parkeervoorzieningen rondom de stations, met name aan de randen van stedelijke gebieden en in de nabijheid van filecorridors. Veelal treedt enige verschuiving op tussen auto- en treinkilometers, voornamelijk bij P+R-voorzieningen in de buurt van snelwegen. Dat leidt tot minder filedruk en minder auto's in de binnensteden. Ten slotte zorgen meer en betere P+R-voorzieningen voor positieve reistijdeffecten in de totale reisketen.

### Ambitie

Verschiedende partijen, zoals NS en decentrale overheden, realiseren momenteel P+R-voorzieningen. Het Rijk pakt hier zijn ketenverantwoordelijkheid op en voert in samenwerking met deze partijen de volgende acties uit:

- Geven van een investeringsimpuls voor de aanleg van 7.500 tot 10.000 P+R-plaatsen.
- Versnellen van de procedures die met de aanleg van P+R-voorzieningen samenhangen.
- Verbeteren van de bekendheid van P+R-locaties.

Het effect op de groei van het treingebruik is structureel en zal zich gedurende de gehele periode 2008 – 2012 voordoen. Daarbij ligt de nadruk op de laatste jaren, aangezien dan de voorziene P+R-voorzieningen gereed zullen komen. Mogelijk zal een deel van het

effect pas na 2012 optreden. De rijksbijdrage voor deze maatregelen is eenmalig en betreft maximaal € 30 miljoen.

### Acties

#### P+R-voorzieningen aanleggen en verbeteren

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat verkent samen met NS, ProRail en decentrale overheden de korte-termijn mogelijkheden van aanleg, uitbreiding of verbetering van P+R-voorzieningen. Het Actieplan voorziet in een uitbreiding van in totaal 7.500 tot 10.000 parkeerplekken tot en met 2012, bovenop de reeds geplande uitbreidingen in deze periode (circa 10.000 plaatsen). Om dit mogelijk te maken verschaft het ministerie een investeringsimpuls van maximaal € 30 miljoen, waarvoor zij een financieringsregeling opzet. Bij de selectie van locaties wordt waar mogelijk aansluiting gezocht bij reeds bestaande programma's, bijvoorbeeld Randstad Urgent, de 'Regiopoorten' van NS en regionale initiatieven. Uiteindelijk worden de meest kansrijke projecten uitgevoerd, waarbij zo veel mogelijk wordt begonnen bij stations waar een tekort aan parkeerplaatsen is. Ook wordt gekeken naar locaties rondom stations aan de periferie van de Randstad. Dat sluit ook aan bij de 'RegioPoort'-gedachte van NS: overstappunten creëren vóór filelocaties, waar men de auto kan parkeren om met de trein verder te reizen naar de (binnen)steden in de Randstad.

#### Procedures versnellen

Bij de aanleg van P+R-voorzieningen moet in veel gevallen rekening worden gehouden met ruimtelijk-bestuurlijke procedures, bijvoorbeeld met betrekking tot de aankoop van grond of de aanpassing van bestemmingsplannen. Het ministerie gaat zich richten op het versnellen van dergelijke procedures, door hierover informatie te geven en samen met decentrale overheden de knelpunten in de procedures in beeld te brengen. Dat is nodig voor de voortgang in het ontwikkel- en aanlegproces en om zeker te stellen dat de voorziene uitbreidingen daadwerkelijk uiterlijk 2012 zijn uitgevoerd.

#### Bekendheid van P+R-locaties verbeteren

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 onderzoeken hoe meer bekendheid kan worden gegeven aan P+R-locaties. Daartoe worden bijvoorbeeld de mogelijkheden verkend van het aanbrengen van (dynamische) verwijzingen naar P+R-locaties vanaf snelwegen, van de ontwikkeling van een website met een landelijk overzicht van P+R-locaties en van lokale of regionale promotiecampagnes. Het ministerie zal op basis van deze verkenning betrokken partijen stimuleren om de bekendheid van P+R-locaties te verbeteren.

### Planning

2008: *Selectie van meest kansrijke uitbreidings- en aanleglocaties*

2009: *Start aanbesteding*

2009 – 2011: *Aanleg*

2010 – 2012: *Oplevering, ingebruikname en promotie van P+R-voorzieningen*

## 1.2 Fietsvoorzieningen uitbreiden en verbeteren

### Situatieschets

Het aandeel van de fiets in het voor- en natransport is tussen 2000 en 2005 aanzienlijk gestegen. In het voortransport gaat het om een stijging van 23% naar 38%, in het natransport van 9% naar 12%. Bij veel van de (middel)grote centrumstations bestaat een tekort aan onbewaakte fietsenstallingen. Het Actieplan speelt in op de kansen die de combinatie van fiets en trein in de totale reisketen biedt en richt zich op uitbreiding en verbetering van fietsvoorzieningen, met name bij de (middel)grote stations. Meer

fietsgebruik in het voor- en natransport heeft bovendien positieve gezondheidseffecten.

### Ambitie

Op dit moment houden verschillende partijen, zoals NS, ProRail en decentrale overheden, zich bezig met het ontwikkelen en aanleggen van fietsvoorzieningen. Het Rijk pakt hier zijn ketenverantwoordelijkheid op en voert in samenwerking met deze partijen de volgende acties uit:

- Opstellen aanvalsplan 'Weg met de Weesfiets'
- Geven van een investeringsimpuls voor de aanleg van 20.000 extra fietsparkeerplaatsen bij stations.
- Verbeteren van de bekendheid van fietsenstallingen bij stations.

Het effect op de groei van het treingebruik is structureel en doet zich gedurende de gehele periode 2008 – 2012 voor. Het effect van het verwijderen van weesfietsen zal het snelst optreden. Het zwaartepunt van het effect ligt echter in de laatste jaren, aangezien dan de nieuwe fietsvoorzieningen gereed zullen komen. Daarbij moet rekening worden gehouden met het feit dat bepaalde doelgroepen slechts in zeer beperkte mate te bewegen zijn om van de fiets gebruik te maken. De rijksbijdrage voor deze maatregelen is eenmalig en betreft maximaal € 20 miljoen.

### Acties

#### Aanvalsplan 'Weg met de Weesfiets'

In de onbewaakte fietsenstallingen bij (middel)grote stations wordt een aanzienlijk deel van de stallingcapaciteit ingenomen door fietsen die niet meer door hun eigenaar opgehaald worden. Het aandeel van deze zogenaemde weesfietsen bedraagt soms meer dan 20% van de totale stallingcapaciteit. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat stelt samen met NS, ProRail, de decentrale overheden



en de consumentenorganisaties een aanvalsplan op om op korte termijn te starten met het verwijderen van deze weesfietsen. Het korte-termijn resultaat is een verhoging van de beschikbare stallingcapaciteit en een betere uitstraling van de stationsomgeving. Het aanvalsplan betreft met name de onbewaakte fietsenstallingen in de stationsomgeving. In de bewaakte fietsenstallingen wordt afdoende gecontroleerd. In enkele steden worden reeds in meer of mindere mate weesfietsen verwijderd. Bij het opstellen van het aanvalsplan zullen de ervaringen van deze steden gebruikt worden. Het aanvalsplan is met name gericht op locaties waar het verwijderen van weesfietsen nog niet voldoende plaatsvindt.

#### **Fietsenstallingen uitbreiden**

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat verkent met NS, ProRail en de betreffende decentrale overheden de mogelijkheden van de aanleg en uitbreiding van bewaakte en onbewaakte fietsenstallingen. Het Actieplan streeft naar een uitbreiding van ongeveer 20.000 fietsenstallingen tot en met 2012, bovenop de reeds geplande uitbreidingen in deze periode (circa 10.000 plaatsen). Om dit mogelijk te maken verschaft het ministerie een investeringsimpuls tot maximaal € 20 miljoen, waarvoor zij een financieringsregeling opzet. Bij de selectie van uitbreidingslocaties wordt waar mogelijk aansluiting gezocht bij reeds bestaande programma's, bijvoorbeeld het programma 'Ruimte voor de fiets' of regionale initiatieven. Uiteindelijk worden de meest kansrijke projecten uitgevoerd, waarbij wordt uitgegaan van de locaties waar de behoefte aan extra fietsenstallingen het grootst is.

#### **Bekendheid geven aan fietsenstallingen**

Fietsenstallingen zijn het meest succesvol als (potentiële) gebruikers bekend zijn met het bestaan en de mogelijkheden ervan. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat gaat daarom met decentrale overheden, vervoerders en maatschappelijke organisaties onderzoeken hoe meer bekendheid kan worden gegeven aan fietsvoorzieningen bij stations (inclusief de mogelijkheden van de OV-fiets). Daartoe wordt de ontwikkeling van plaatselijke of regionale promotiecam-

pagnes verkend, bijvoorbeeld rondom het aanvalsplan 'Weg met de Weesfiets' en bij ingebruikname van nieuwe fietsenstallingen.

### **Planning**

*2008: Selectie van meest kansrijke uitbreidings- en aanleglocaties*  
*2008 – 2009: Opstellen en uitvoeren aanvalsplan 'Weg met de Weesfiets'*

*2009 – 2011: Start aanbesteding en aanleg fietsvoorzieningen*  
*2010 – 2012: Oplevering en ingebruikname fietsvoorzieningen*

## **1.3 Overstap veraangenamen**

### **Situatieschets**

Bij reizen met de trein horen overstapmomenten. Die zijn in elk geval onvermijdelijk tussen het voortransport, de treinreis en het natransport. Soms moet ook tijdens een treinreis worden overgestapt van de ene op de andere trein. Aan het gegeven van de overstap kan het Actieplan niets veranderen. Wel kan de overstap aangenamer worden gemaakt. Uit onderzoek blijkt dat de wachttijden een lage waardering krijgen binnen het totale klantoordeel. Daarom bevat het Actieplan maatregelen gericht op het veraangenamen en het verkorten van de wachttijden. Dit zorgt ervoor dat reizigers de overstap minder bezwaarlijk vinden en vergroot de aantrekkingskracht van het spoor. Bovendien vergroten bepaalde maatregelen het gevoel van veiligheid van de reizigers op de stations. Het Rijk en de spoorsector zijn reeds druk bezig met de verbetering van de stations en de overstapvoorzieningen. Zo worden zes grote stations (Arnhem, Utrecht, Breda, Rotterdam Den Haag en Amsterdam-Zuid) aangepakt in het kader van de Nieuwe Sleutelprojecten. Verder heeft NS het 'Wereldstation'-concept ontwikkeld. Op dit moment wordt hiermee op station Leiden een pilot uitgevoerd, waarna andere (grotere) stations zullen volgen. Deze stations

worden de komende jaren verbouwd tot aantrekkelijke locaties waar reizigers en bezoekers prettig kunnen winkelen, werken en anderen ontmoeten. Hierbij wordt onder meer het winkelaanbod vernieuwd en uitgebreid.

### **Ambitie**

NS en ProRail spelen een belangrijke rol bij de stations en de transfervoorzieningen. De afgelopen jaren hebben zij diverse initiatieven genomen om stations en transfervoorzieningen te verbeteren. In het kader van het Actieplan vult het Rijk zijn ketenverantwoordelijkheid verder in en onderneemt de volgende acties:

- Geven van een investeringsimpuls voor de verdere verbetering van wachtruimtes op stations.
- Stimuleren van vervoerders om de wachttijden te verkorten.

Het effect op de groei van het treingebruik is structureel en zal zich gedurende de gehele periode 2008 – 2012 voordoen. Daarbij ligt de nadruk op de laatste jaren, aangezien dan de voorziene overstapvoorzieningen gereed zullen komen. De rijksbijdrage voor deze maatregelen is eenmalig en betreft maximaal € 15 miljoen.

### **Acties**

#### **Wachtruimtes veraangenamen**

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat wil dat op de korte termijn en op de middelgrote en kleinere stations een impuls wordt gegeven aan het veraangenamen van de wachtruimtes. Voorbeelden hiervan zijn pilots van NS en ProRail met de trendy 'huiskamer' op station Amsterdam Sloterdijk en de 'base' op station Duiven-drecht. Het ministerie ondersteunt de spoorsector om deze pilots in de komende jaren verder uit te rollen. Het streven is om jaarlijks tenminste vijf (middelgrote) stations van prettige wachtruimtes te voorzien. Hiervoor stelt het ministerie van Verkeer en Waterstaat

een investeringsimpuls van maximaal € 15 miljoen ter beschikking, waarvoor zij een financieringsregeling opzet. Bij de selectie van deze stations wordt zo veel mogelijk aansluiting gezocht bij reeds bestaande programma's, bijvoorbeeld het aanvalsplan Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer. Daarbij ligt de nadruk op stations met een belangrijke knooppuntfunctie voor het regionale openbaar vervoer. Deze actie wil het ministerie van Verkeer en Waterstaat samen met NS, ProRail, regionale vervoerders en decentrale overheden oppakken.

#### **Wachttijden verkorten**

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat wil inzetten op het verkorten van de wachttijden. Dat kan in de eerste plaats door de frequenties van het spoorvervoer te verhogen. Dit wordt in hoofdstuk 3.1 verder uitgewerkt. In de tweede plaats gaat het om het afstemmen van de aansluitingen tussen de treinen en andere modaliteiten zoals bus. Hieraan wordt in hoofdstuk 1.4 nadere invulling gegeven.

### **Planning**

*2008 – 2009: Er vindt nadere selectie plaats van de meest kansrijke locaties en stations*

*2009 – 2012: Jaarlijks worden tenminste vijf stations voorzien van prettige wachtruimtes*

## **1.4 Aansluitingen afstemmen**

### **Situatieschets**

Een keten is zo sterk als de zwakste schakel. Een deel van de treinreizigers gebruikt ander openbaar vervoer bij het voor- en natransport. Tijdens een gemiddelde OV-reis zijn veel schakels aanwezig. In de planningsprocessen tussen vervoerders en/of overheden is het soms lastig te overzien wat de zwakke schakels zijn en bij wie de

verantwoordelijkheid ligt voor verbetering. De vervoerders doen al veel om de dienstregelingen af te stemmen, want kortere reistijden en minder wachttijd leveren meer en tevredener reizigers op.

## Ambitie

Goede aansluitingen zijn van belang om de reis- en wachttijden te beperken. Het Actieplan richt zich daarom op verdere optimalisatie van de aansluitingen tussen de verschillende OV-modaliteiten. Hoewel de dienstregeling een primaire verantwoordelijkheid is van de vervoerders, pakt het Rijk hier zijn ketenverantwoordelijkheid op en onderneemt als actie:

- Uitvoeren van een pilot met één ketenverantwoordelijke (de 'schakelaar') op een gehele corridor.

Het effect op de groei van het treingebruik is structureel en zal zich gedurende de gehele periode 2008 – 2012 voordoen. Het totale effect op de groei zal beperkt zijn, omdat wordt gewerkt met een pilot. Bij succes kan de pilot worden uitgebreid. De rijksbijdrage is eenmalig en voorlopig beperkt tot een bijdrage aan de pilot van maximaal € 1 miljoen.

## Actie

### Pilotcorridor met één ketenverantwoordelijke starten

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat kiest in samenspraak met NS, regionale vervoerders en decentrale overheden een pilotcorridor. Voor deze corridor wordt door de partijen een ketenverantwoordelijke benoemd, die door het ministerie wordt gefinancierd. Deze 'Schakelaar' heeft bevoegdheden die vooraf helder zijn omschreven en door alle betrokken partijen worden erkend. Die kan afkomstig zijn uit een van de deelnemende partijen, maar het is ook mogelijk een onafhankelijke derde te benoemen. De 'Schakelaar' heeft kennis van de planprocessen in de vervoerssector,

weet snel te schakelen tussen verschillende partijen en belangen en beschikt over een netwerk om snel tot acties over te gaan. Die werkt als schakel tussen de verschillende overheden en vervoersbedrijven en krijgt bevoegdheden om optimalisaties uit te voeren. Bij deze optimalisatie wordt in principe uitgegaan van de grootste stromen, aangezien daar de grootste marktpotentie aanwezig is. De pilot heeft een looptijd van twee jaar, waarna een evaluatie plaatsvindt. Op grond daarvan kan worden besloten om de pilot uit te breiden en/of de ketenverantwoordelijke een meer structurele grondslag te geven. Indien mogelijk wordt ook de OV-ambassadeur uitgenodigd om de pilot te volgen en de resultaten te beoordelen.

## Planning

*2008: Keuze pilotcorridor, waarna met de betreffende overheden en vervoerders afspraken worden gemaakt over de bevoegdheden van de 'schakelaar'*

*2009 – 2010: De pilot wordt uitgevoerd*

*Na 2010: Evaluatie en eventuele uitbreiding van de pilot*

## 1.5 Nieuwe vormen van voor- en natransport stimuleren

### Situatieschets

Nieuwe maatwerkoplossingen in het voor- en natransport van de trein bieden kansen voor bepaalde reizigersgroepen. Een goed voorbeeld is de introductie van de OV-fiets of de zogenoemde 'TukTuk', die recentelijk in enkele grote steden is geïntroduceerd. Daar is in het algemeen enthousiast op gereageerd, mede omdat deze vervoersmiddelen een goede aanvulling vormen op het bestaande aanbod. Tijdens de Groeimaand is meermaals opgemerkt dat nieuwe innovatieve vormen van voor- en natransport zouden moeten worden ontwikkeld.

## Ambitie

Het Rijk pakt zijn regieverantwoordelijkheid op door de ontwikkeling van nieuwe vormen van voor- en natransport te stimuleren en te ondersteunen. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat onderneemt daarvoor de volgende acties:

- Geven van een stimuleringssubsidie voor nieuwe vormen van voor- en natransport.
- Stimuleren van de beschikbaarheid van shuttleservices tussen station en bedrijfslocaties.

Het effect op de groei van het treingebruik is afhankelijk van het succes van de initiatieven en zal zich gedurende de gehele periode 2008 – 2012 voordoen. De rijksbijdrage voor deze acties is eenmalig en betreft maximaal € 10 miljoen.

## Acties

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

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat nodigt het bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en de wetenschap uit om innovatieve concepten voor het voor- en natransport te ontwikkelen. Daarbij wordt, waar nodig, samengewerkt met de spoorsector en decentrale overheden. Er wordt onder meer gedacht aan innovaties die tijdens de Groeimaand zijn genoemd zoals de OV-auto, OV-scooter of een OV-fiets uit de muur. Het ministerie wil de markt prikkelen met een innovatie-impuls. Hiertoe zal het ministerie van Verkeer en Waterstaat waar mogelijk aansluiting zoeken bij bestaande regelingen of eventueel in samenwerking met het agentschap SenterNovem van het ministerie van Economische Zaken een eenmalige subsidieregeling opstellen.

### Shuttleservices tussen stations en bedrijfslocaties stimuleren

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat stimuleert het bedrijfsleven en de vervoerders om de mogelijkheden te verkennen voor shuttlediensten tussen stations en bedrijfs- en kantoorlocaties die nu nog niet goed bereikbaar zijn met een vorm van openbaar vervoer. Hiertoe moeten 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 pilots wordt zo veel mogelijk aansluiting gezocht bij reeds bestaande projecten en wordt gebruik gemaakt van bestaande voorbeelden zoals in het Westpoortgebied in Amsterdam. Deze actie hangt samen met de acties uit hoofdstuk 5.

## Planning

*2008: Uitwerking subsidieregelingen*

*2009: Start subsidieregelingen*

*2009: Start pilots met shuttlediensten*

*2010 – 2012: Marktintroductie van mogelijke innovaties in voor- en natransport (bij succes)*

*2010 – 2012: Uitrol van shuttlediensten (bij succes)*





## Informatievoorziening

### Informatievoorziening

Goede informatie is noodzakelijk om een optimale reis te kunnen plannen en maken. 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. Goede reisinformatie is daarmee een randvoorwaarde om reizigers naar de trein te krijgen en ook voor de trein te behouden. Dat is tijdens de Groeimaand veelvuldig benadrukt.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat stuurt via de vervoerconcessie en de jaarlijkse vervoerplannen al stevig op structurele verbetering van de informatievoorziening en zal dat in de komende jaren ook blijven doen. In de Nota Mobiliteit wordt ook bijzondere aandacht besteed aan reisinformatie en verdere integratie tussen informatie van de verschillende ketenonderdelen. De spoorvervoerders investeren de komende jaren veel in betere informatie. Zo plaatst NS onder meer informatieschermen in de treinen vanaf 2008.

Het Actieplan wil hieraan een extra impuls geven. In de eerste plaats gebruikt het ministerie van Verkeer en Waterstaat haar regierol door de informatievoorziening op en rond de stations te verbeteren, vooral op de scheidslijn tussen het spoor en de andere modaliteiten, zoals de tram, bus, metro, auto en fiets. In de tweede plaats wil het ministerie de markt prikkelen om instrumenten voor persoonlijke dynamische reisinformatie te ontwikkelen zoals een 'OV-TomTom'. Tenslotte wil het ministerie zorgen voor gerichte informatievoorziening en training van specifieke doelgroepen. Daarom ondersteunt het ministerie van Verkeer en Waterstaat initiatieven gericht op treincursussen voor senioren, zodat zij onbezorgd van de trein gebruik kunnen maken.

Totale kosten: circa € 27 miljoen over de kabinetsperiode

## 2.1 I-team: reisinformatie op en rond stations op orde brengen

### 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 neemt de tevredenheid toe. Het gaat daarbij niet alleen om de informatie over de treindienstregeling. Alle informatie die de reiziger in zijn verplaatsing helpt, moet in orde zijn. Dat zijn bijvoorbeeld ook de borden in de stationsomgeving, de omroepinstallatie op het station en de informatiepanelen over het aansluitende busvervoer. Er zijn veel verschillende aanbieders van reisinformatie. NS en ProRail hebben hier een eigen taak, net als regionale vervoerders en overheden. Dit kan de overzichtelijkheid van de informatievoorziening in de weg staan, met name op de grensvlakken van verschillende vervoerswijzen. Daar is het soms lastig om de informatievoorziening in orde te krijgen en te houden.

### Ambitie

Informatievoorziening is een van de zorggebieden uit de vervoerconcessie en het Rijk stuurt daarmee al stevig op structurele verbetering. Omdat het Rijk bovenop de concessiesturing een extra impuls wil geven aan de kwaliteit van de reisinformatie in de keten, pakt het zijn regierol op met de volgende actie:

- Optuigen I-team: reisinformatie op en rond stations op orde brengen.

Het effect op de groei van het openbaar vervoer per spoor is structureel en zal zich gedurende de gehele periode 2008 – 2012 voordoen, waarbij de nadruk op de eerste helft van de kabinetsperiode ligt. Hoewel de omvang van de effecten van verbeterde informatievoorziening vooralsnog moeilijk kwantificeerbaar is,

levert het in elk geval een positief effect voor de reizigerstevredenheid. De rijksbijdrage voor deze maatregelen is eenmalig en betreft maximaal € 20 miljoen.

### Actie

#### I-team: reisinformatie op orde brengen

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat richt zich op het op orde brengen van de fysieke ('statische') informatievoorziening op en rond circa vijftig grote stations. Daartoe stelt het ministerie een 'I-team' (informatie-team) samen, waarvoor informatie-experts van NS, decentrale vervoerders, ProRail, decentrale overheden en consumentenorganisaties worden uitgenodigd. Voor de aanpak van deze vijftig stations stelt het ministerie een financieringsbijdrage ter beschikking van maximaal € 20 miljoen, waarvoor zij een financieringsregeling opzet.

Het I-team bezoekt elke week een station en gaat daar op zoek naar verbeterpunten op het gebied van reisinformatie. Het team zorgt ervoor dat eventuele mankementen per direct worden opgepakt en opgelost. Daarbij wordt onder andere gelet op de zichtbaarheid van borden en elektronische panelen, omroepinstallaties, ontbrekende (informatie) schakels en de samenhang in informatie tussen de trein en de rest van de keten. Bij de uitvoering van de verbeterpunten zal het ministerie van Verkeer en Waterstaat erop toezien dat procedures een snelle uitvoering niet onnodig in de weg zitten. Het resultaat is dat de statische reisinformatie op en bij de stations weer helemaal up-to-date is.

Bij de samenstelling van het I-team zal het ministerie van Verkeer en Waterstaat gebruik maken van de bestaande platforms en beleidsinitiatieven op het vlak van kwaliteitsimpulsen voor de reisinformatie. Daar worden ook de afspraken gemaakt over deelname, planning en verdeling van de werkzaamheden. Tevens worden daar de prioritaire stations uitgekozen. Het gaat daarbij om circa 50 (middel)grote stations met bij voorkeur een belangrijke knoop-

puntfunctie voor het regionaal openbaar vervoer en/of stations op en rond de focuscorridors uit de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Spoor (LMCA Spoor),

### Planning

2008: Samenstelling I-team en vaststelling gezamenlijke aanpak

2008: Prioritering van stations

2008 – 2009: Uitvoering stationsbezoeken en aanbrengen van verbeteringen

## 2.2 Dynamische reisinformatie stimuleren

### Situatieschets

Met dynamische informatie wordt de reiziger op de hoogte gehouden van de actuele stand van zaken van de reis. Dat is handig als een reis naar onbekende plaatsen wordt gemaakt of als er storingen en vertragingen zijn. Ook is daarmee integratie van actuele informatie voor de trein, bus én auto mogelijk. Daardoor zal het gebruiksgemak van de trein sterk verbeteren. Op dit moment is dynamische informatie in het openbaar vervoer in beperkte mate beschikbaar. Zo bestaat bij sommige vervoerders de mogelijkheid om actuele reisinformatie per sms te ontvangen. In de auto is maatwerk in actuele reisinformatie niet meer weg te denken. Navigatiesystemen als de TomTom, leveren een groot gemak en comfort aan de automobilist, vooral omdat bij onverwachte belemmeringen telkens de zekerheid van een snelle oplossing is. Dergelijke dynamische reisinformatie is in het openbaar vervoer niet beschikbaar, maar daaraan wordt door verschillende partijen wel hard gewerkt. Tijdens het OV-congres van 12 september 2007 is duidelijk geworden dat er verschillende initiatieven worden ontwikkeld, onder andere door Syntus en TNO.

### Ambitie

Technieken voor dynamische reisinformatie zijn reeds voorhanden, maar de initiatieven zijn nog relatief kleinschalig en enigszins verspreid. Het Rijk neemt zijn regieverantwoordelijkheid door de ontwikkeling van dynamische reisinformatiesystemen te ondersteunen. In de visie van het Rijk zou een 'OV-TomTom' een krachtig middel zijn om het reizen per openbaar vervoer aantrekkelijker te maken. Het Rijk onderneemt daarvoor de volgende actie:

- Stimuleren van de ontwikkeling van dynamische reisinformatie.

Het effect op de groei van het openbaar vervoer per spoor is afhankelijk van het succes van de initiatieven die ontwikkeld worden en zal zich gedurende de gehele periode 2008 – 2012 voordoen. Hoewel de omvang van de effecten van verbeterde informatievoorziening vooralsnog moeilijk kwantificeerbaar is, levert het in elk geval een positief effect voor de reizigerstevredenheid. Het Rijk heeft hiervoor een bijdrage van maximaal € 5 miljoen gereserveerd.

### Acties

#### Dynamische reisinformatie stimuleren

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat gaat vervoerders, ProRail, kennisinstellingen, ICT-bedrijven en andere marktpartijen stimuleren om aan de slag te gaan met de ontwikkeling van dynamische reisinformatie. Daarbij zal het ministerie zo veel mogelijk gebruik maken van de bestaande platforms en beleidsinitiatieven op het vlak van kwaliteitsimpulsen voor de reisinformatie. Daar vindt reeds een goede dialoog plaats over verschillende mogelijkheden om reisinformatie te verbeteren. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat wil deze bestaande initiatieven versterken en daarnaast de partijen uitnodigen om nieuwe innovaties te ontwikkelen. Het streven van het ministerie is dat voor het eind van 2010 een pilot uitgevoerd is met een innovatief dynamisch informatie-



systeem, zodat daarna resultaten versneld op de markt kunnen komen. Het ministerie wil de markt prikkelen en verleent daartoe een eenmalige innovatie-impuls. Hierbij kan bijvoorbeeld aansluiting worden gezocht bij het subsidieprogramma Mobiliteitsmanagement dat momenteel door SenterNovem wordt uitgevoerd.

## Planning

2008: *Uitwerking van stimuleringsregeling*

2009: *Start uitvoering regeling*

2009 – 2010: *Pilot met innovatief dynamisch informatiesysteem*

## 2.3 Treintraining voor senioren

### Situatieschets

Er zijn op dit moment ongeveer 2.3 miljoen senioren (65+ers) in Nederland. Dit is iets meer dan 14% van de bevolking, wat tot het einde van de kabinetsperiode zal toenemen tot ongeveer 17%. Senioren maken op dit moment minder gebruik van de trein dan de gemiddelde Nederlander. Dit komt onder andere omdat een deel van de senioren zich niet zeker voelt in het openbaar vervoer, zij weten niet goed hoe het openbaar vervoer werkt en voelen zich er niet prettig bij. Dit kan ertoe leiden dat senioren, die geen beschikking hebben over een auto, helemaal geen verre verplaatsingen meer maken. In maart 2007 is in Twente een succesvol initiatief gestart om senioren 'mobiel' te maken. 'OV-ambassadrices' bezoeken senioren om uitleg te geven. Gebleken is dat senioren na het bezoek van de ambassadrices vaker het openbaar vervoer gebruiken.

### Ambitie

Het Rijk speelt in op vergrijzing als maatschappelijke ontwikkeling en neemt zijn verantwoordelijkheid bij het maatschappelijk betrokken

houden van de senioren. Daarom wil het Rijk senioren op de hoogte brengen van de mogelijkheden en de werking van het openbaar vervoer, zodat zij vaker, gemakkelijker en met vertrouwen van de trein gebruik gaan maken. Hiertoe voert het Rijk de volgende actie uit:

- Stimuleren van treincursussen voor senioren.

Het effect op de groei van het openbaar vervoer per spoor is relatief beperkt maar structureel en zal zich gedurende de gehele periode 2008 – 2012 voordoen. De rijksbijdrage voor deze acties is eenmalig en betreft maximaal € 2 miljoen.

### Actie

#### Treincursussen voor senioren

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat wil dat senioren op korte termijn worden ingelicht over hoe het openbaar vervoer te gebruiken. Daarvoor gaat het ministerie projecten stimuleren, die zijn gericht op voorlichting over treingebruik aan senioren en wil daarbij zo veel mogelijk bestaande projecten intensiveren en versterken. Voor de uitvoering van deze projecten zullen ouderenbonden, vervoerders, decentrale overheden en marktpartijen worden aangesproken. Onderzocht wordt of deze actie bijvoorbeeld kan worden gekoppeld aan maatschappelijke stages voor middelbare scholieren. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat wil hiermee bereiken dat tot en met 2012 circa 50.000 senioren gericht en persoonlijk uitleg krijgen over het OV-gebruik. Ter ondersteuning en aanmoediging van initiatieven uit de vervoerssector en uit de markt stelt het ministerie hiervoor een bijdrage van maximaal € 2 miljoen ter beschikking. Daarvoor zet het ministerie een financieringsregeling op.

### Planning

2008: *Inventariseren en ondersteunen cursussen*







## Treinaanbod

### Treinaanbod

Een faciliterend en aantrekkelijk treinaanbod is de basis van het gebruik van de trein. Het bieden van voldoende treinen, waarmee prettig kan worden gereisd, is uitermate 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 de grootste groep mensen moet aanspreken. De vervoerders geven verdere invulling aan de wensen van individuele reizigers en bieden een kwaliteitsniveau dat bij de huidige tijdgeest past.

Het gaat bij het treinaanbod ook om het bieden van voldoende treinen om alle mensen op de plaats van bestemming te krijgen. En er moet voldoende infrastructurele capaciteit zijn om alle treinen te kunnen verwerken. Voor wat betreft het materieel is NS de primaire actiehoudende en in de komende jaren zal nieuw materieel beschikbaar komen. De Nota Mobiliteit stelt dat, met de uitvoering van het Herstelplan Spoor, er voldoende infrastructurele capaciteit beschikbaar is om de groei op het spoor in de komende jaren te verwerken. Voordat het Herstelplan Spoor gereed is gekomen, kunnen door de onverwacht sterk toegenomen groei op bepaalde tijden en plaatsen tijdelijke knelpunten optreden. In de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Spoor is onderzoek gedaan naar het bieden van hogere frequenties op de drukste corridors en de bijbehorende capaciteitsbehoefte voor de periode vanaf 2012.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat is aanjager van een goed treinproduct en stuurt met de vervoerconcessie op de kwaliteit en het aanbod van treinen, dat passend moet zijn bij de vraag. Spoorvervoerders doen veel om hun treinaanbod optimaal te houden. Met het Actieplan wil het ministerie verdere initiatieven van vervoerders stimuleren en mogelijk maken binnen de huidige ordening en wetgeving. Het ministerie gaat de vervoerders prikkelen zo efficiënt en klantgericht mogelijk te werk te gaan, door maatregelen te nemen die gericht zijn op het treinaanbod en de diversiteit van treinen.

Totale kosten: circa € 40 miljoen over de kabinetsperiode.



### 3.1 Treinaanbod vergroten

#### Situatieschets

Op het hoofdrailnet rijdt NS conform de vervoerconcessie, waarin de zorgplicht van NS beschreven is. NS is verantwoordelijk voor de exploitatie van treindiensten. Daarbij zorgt NS dat het vervoersaanbod passend is bij de vraag. NS rijdt daarom op bepaalde trajecten in de rustige uren (met name na 20.00 uur en in de weekeinden) minder treinen. Het betreft in de NS-dienstregeling 2007 onder andere de trajecten Den Haag – Utrecht – Arnhem, Amsterdam – Lelystad en Amsterdam – Alkmaar. In de spitsuren wordt op korte termijn extra materieelinzet soms begrensd door infrastructurele beperkingen, zoals te korte perrons.

Op gedecentraliseerde lijnen rijden regionale vervoerders die in hun concessies afzonderlijk afspraken hebben gemaakt met de verantwoordelijke decentrale overheden.

#### Ambitie

In het kader van het Actieplan wil het Rijk in samenwerking met NS en decentrale vervoerders werken aan meer treinaanbod. Dat heeft positieve effecten op de gemiddelde reistijden in de totale reisketen. Het Rijk onderneemt daarvoor de volgende acties:

- Geven van een impuls aan meer treinaanbod in de daluren (vanaf 2009).
- Geven van een impuls aan het mogelijk maken van meer treinaanbod in spitsuren (na 2010).

Het effect op de groei van het openbaar vervoer per spoor is variabel en afhankelijk van de toename van het treinaanbod. Met name de positieve reistijdeffecten door frequentieverhogingen hebben een positief groei-effect. Daarnaast moet rekening gehouden wor-

den met de beschikbare ruimte op het spoor voor het goederenvervoer en onderhoudswerkzaamheden. Ook zijn er eisen op het vlak van geluid en veiligheid. Er is een rijksbijdrage van maximaal € 40 miljoen voor deze maatregelen.

#### Acties

##### Meer treinaanbod in daluren

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat verkent met spoorvervoerders de mogelijkheden van extra treinen in de daluren. Het gaat hierbij om treinen op trajecten waar extra aanbod nu nog niet door de huidige vraag wordt gerechtvaardigd, maar waarvoor de verwachting is dat in de nabije toekomst wel voldoende vraag zal zijn. Het ministerie zal met de vervoerders de versnelling van de vraagontwikkeling bezien en ook aanloopverliezen die daarbij optreden. Het ministerie is zo nodig bereid om – passend bij de vervoerconcessie, de Spoorwegwet en de Europese regelgeving – tot een tijdelijke financiële bijdrage bij dergelijke aanloopverliezen. Hiervoor is een bedrag van maximaal € 20 miljoen gereserveerd. Het ministerie gaat er daarbij van uit dat NS in het vervolg het extra dalaanbod voor eigen rekening blijft aanbieden. Om uitvoering te geven aan deze actie is nadere studie door de spoorvervoerders en het ministerie noodzakelijk. Daaruit moet volgen onder welke voorwaarden de vervoerders bereid zijn pilots met extra dalaanbod te starten, wat de financiële gevolgen zijn en welke reizigersgroei dat naar verwachting oplevert. Bij de eventuele keuze voor de pilots wordt in eerste instantie gekeken naar extra treinen in de daluren op de prioritaire corridors uit de LMCA; in tweede instantie worden ook andere kansrijke corridors bestudeerd. Uiteindelijk worden de corridors met de meeste extra potentiële vervoersvraag uitgekozen.

##### Meer treinaanbod in spitsuren

Voor de langere termijn (na 2012) is in de LMCA Spoor onderzocht wat de kansen en mogelijkheden zijn van frequentieverhogingen op de drukste corridors. Voor de daaraan voorafgaande periode (2010 – 2012) heeft NS aangegeven mogelijkheden te zien tot het rijden van extra treinen, bovenop de reeds geplande dienstregelingsuitbreidingen. Daarvoor is extra materieel nodig. NS heeft aangegeven over extra materieelbestellingen te besluiten in het licht van de invulling van de zorgplicht in de vervoerconcessie en naar aanleiding van de besluitvorming over de uitkomsten van de LMCA Spoor. Indien in het najaar van 2007 besteld, kan er vanaf 2010 extra treinmaterieel binnenstromen. NS geeft aan in dat geval nog binnen de looptijd van dit Actieplan een eerste stap te kunnen zetten richting frequentieverhogingen. Daarbij kijkt NS met name naar het spitsvervoer op een deel van de focuscorridors van de LMCA Spoor, die parallel lopen met de grote filecorridors. NS noemt hierbij onder andere de trajecten Lelystad – Schiphol en Amsterdam – Eindhoven.

Uit de LMCA Spoor is gebleken dat hogere frequenties, bij een gelijkblijvend kwaliteitsniveau en meer goederenvervoer, op de focuscorridors niet past op de huidige infrastructuur. Om dergelijke extra treinen op korte termijn te kunnen laten rijden met behoud van kwaliteit zijn waarschijnlijk infrastructurele maatregelen (quick wins) nodig, zoals perronverlengingen, optimalisatie van wisselcomplexen en seinverdichtingen.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat vraagt de spoorsector tijdig uit te werken welke kleine infrastructurele maatregelen nodig zijn om op korte termijn extra treinen (in de spits) te laten rijden. En daarnaast vraagt het ministerie de spoorsector om te kijken naar innovatieve dienstregelingsconcepten. Dat alles dient passend te zijn bij de langere termijn ontwikkelingen zoals die in de LMCA Spoor zijn uitgewerkt. Voor de quick wins, nodig om extra treinen in de spits mogelijk te maken, heeft het ministerie van Verkeer en

Waterstaat vooralsnog een bedrag van € 20 miljoen gereserveerd. De besluitvorming over de uitkomsten van de LMCA Spoor voor de periode vanaf 2012 vindt in een separaat traject plaats.

#### Planning

*2008: Start voorbereiding maatregelen*

*2009 – 2012: Mogelijke pilots met extra dalvervoer*

*2011 – 2012: Mogelijk extra treinaanbod in de spits (bovenop huidige NS-plannen)*

### 3.2 Treinkwaliteit verhogen

#### Situatieschets

Het verbeteren en vasthouden van kwaliteit leidt tot meer klanttevredenheid, een beter imago en meer reizigers. Tijdens de Groeimaand zijn tal van ideeën genoemd die zouden kunnen leiden tot meer gemak, comfort en services voor de reiziger. NS en de regionale vervoerders zijn de primaire verantwoordelijken voor de dagelijkse bedrijfsvoering van het rijden van treinen en als zodanig ook de aangewezen actiehouders om verbeteringen in de treinkwaliteit aan te brengen. Ook het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft hierbij als concessieverlener een rol. Voor een aantal kwaliteitsaspecten heeft het ministerie voorschriften in de vervoerconcessie aan NS opgenomen. Zo verplicht de vervoerconcessie NS om onder meer te zorgen dat de treinen op tijd rijden en schoon en toegankelijk zijn, dat de reiziger een redelijke kans heeft op een zitplaats en adequaat wordt geïnformeerd en dat het veilig is in de treinen en op de stations. Jaarlijks moet NS in het vervoerplan beschrijven welke prestaties het bedrijf op deze terreinen zal leveren. Die prestaties moeten in beginsel elk jaar verbeteren. NS moet daarom elk jaar het vervoerplan ter instemming aan de minister van het ministerie van Verkeer en Waterstaat voorleggen.



## Ambitie

Op het gebied van de treinkwaliteit zal het Rijk zijn bevoegdheden als concessieverlener optimaal inzetten. In aanvulling daarop onderneemt zij de volgende acties:

- Opnemen van een experimenteerartikel in de vervoerconcessie.
- Verzamelen van experimenteersuggesties.

Het effect op de groei van het openbaar vervoer per spoor is variabel. Uiteraard is dit afhankelijk van de ingediende experimenten. Andere maatregelen uit dit Actieplan dragen eveneens bij aan de kwaliteit van stations en/of treinen.

## Acties

### Experimenteerartikel in vervoerconcessie

De kwaliteit kan erbij zijn gebaat als NS en decentrale vervoerders kunnen innoveren en experimenteren op het vlak van comfort, gemak, services en het klantoordeel. NS is bijvoorbeeld van plan om experimenten uit te voeren met een 'innovatieve trein' die mogelijk al in 2008 gestart worden. Dan gaat het om het uitproberen van nieuwe services in de trein zoals bijvoorbeeld een kinderhoek.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat wil ook in de vervoerconcessie meer ruimte bieden voor experimenten. Daartoe stelt het ministerie momenteel een zogenoemd 'experimenteerartikel' op om aan de vervoerconcessie toe te voegen. Dit artikel heeft als doel om experimenten en vernieuwingen door NS mogelijk te maken, bijvoorbeeld op het gebied van het treinaanbod.

De vervoerconcessie, die door het ministerie van Verkeer en Waterstaat is verleend en door NS is aanvaard, kende aanvankelijk geen aparte bepalingen om experimenten mogelijk te maken. Dit blijkt remmend te kunnen werken op het ontwikkelen en beproeven van

nieuwe, innovatieve (vervoer-)diensten en -producten. Nieuwe concepten worden immers vaak via een experiment beproefd en bijgesteld. Afhankelijk van de uitkomsten van het experiment wordt het concept ofwel verworpen ofwel (deels) in het reguliere diensten- en productenaanbod opgenomen. NS heeft de vrijheid nodig om het experiment te staken indien het niet voldoet. Die vrijheid bood de vervoerconcessie te weinig. De mogelijkheid voor de vervoerder om nieuwe dingen uit te proberen is goed voor de kwaliteit van het OV-product.

### Experimenteersuggesties verzamelen

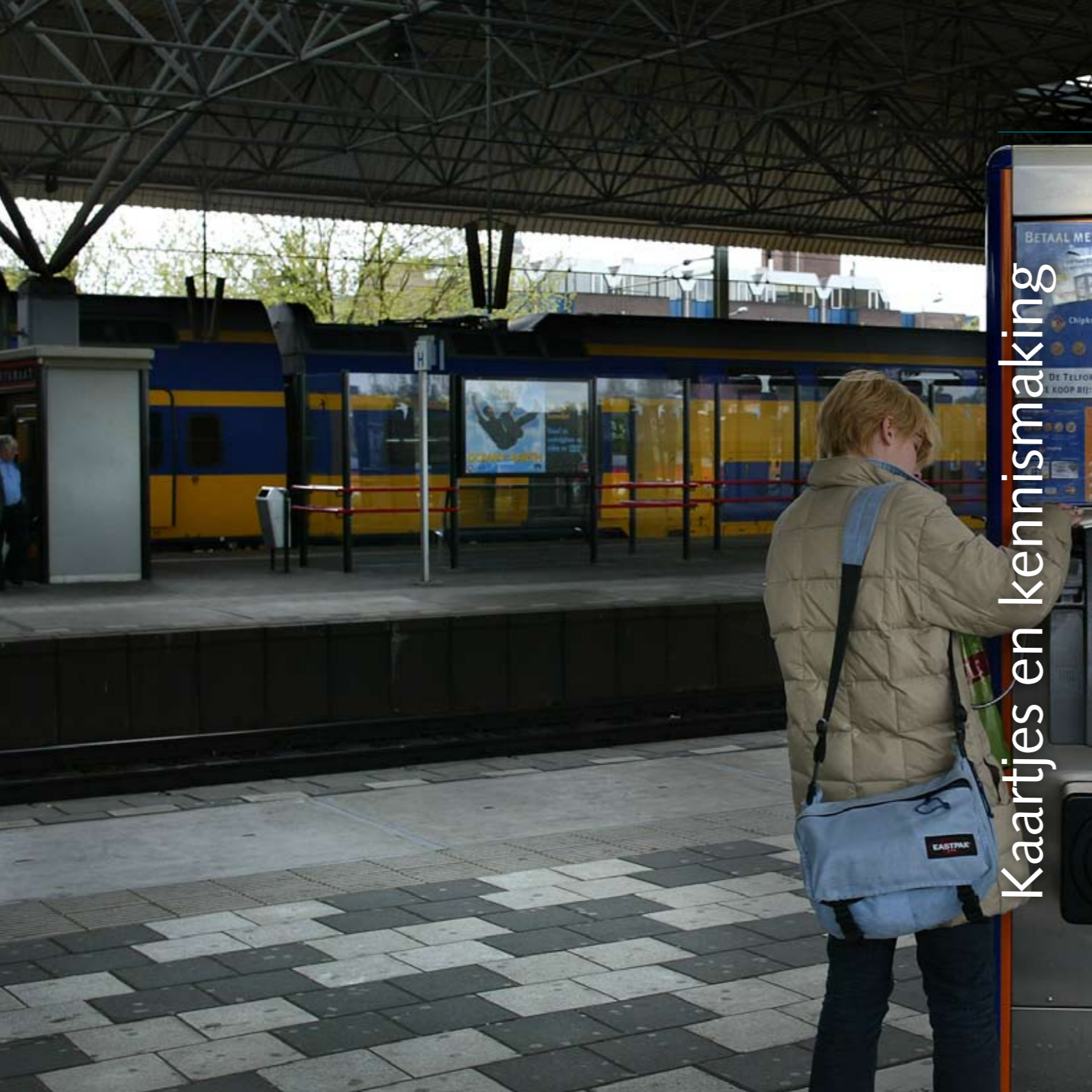
Binnen de voorschriften van de vervoerconcessie kan NS vrij opereren. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat zal nadrukkelijker aandacht gaan besteden aan experimenten en innovatieve concepten. Het gaat er hierbij om dat de (innovatieve) ideeën van de reizigers om het treinproduct te verbeteren, centraal staan. Samen met NS en regionale vervoerders zal het ministerie van Verkeer en Waterstaat met bijvoorbeeld reizigersfocusgroepen oppakken.

## Planning

*2008: Experimenteerartikel in vervoerconcessie*

*2008 – 2012: Uitvoering maatregelen*





## Kaartjes en kennismaking

### Kaartjes en kennismaking

Het treinkaartje is een interessant instrument om reizigers te verleiden om van de trein gebruik te (blijven) maken. Vervoerders kunnen daarvoor hun klanten een gedifferentieerd aanbod doen. Zonder direct in te hoeven grijpen in het standaard tarief, kunnen vervoerders variëren met verschillende abonnementen, slimme kaartsoorten en combinatiearrangementen. Dit kan bijvoorbeeld ‘kwantumkorting’ voor grote groepen zijn, een aanbieding gedifferentieerd naar tijd en plaats of het aanbieden van verschillende prijs-kwaliteitsniveaus. Ook kunnen vervoerders speciale arrangementen aanbieden om mensen te laten kennismaken met het openbaar vervoer en om klanten aan zich te binden. NS en de andere vervoerders maken hier in hun marketinginspanningen al veelvuldig gebruik van.

De maatregelen in dit hoofdstuk hebben samenhang met de introductie van de OV-chipkaart in deze kabinetsperiode. Daarmee ontstaan mogelijkheden voor persoonlijke aanbiedingen en voor meer gerichte, innovatieve marketing die de klant bindt. Er wordt daarbij wel uitgegaan van een gewenningsperiode. De consumentenorganisaties hebben de vervoerders gevraagd om transparantie in deze periode en om terughoudendheid bij het tegelijkertijd veranderen van de tariefstructuur. In het licht hiervan kiezen veel vervoerders voor voorzichtigheid.

Kaartsoorten en tarieven zijn vooral het domein van de vervoerders. Voor wat betreft de tarieven van NS heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat afspraken in de concessie opgenomen, waarbinnen NS vrij is om eigen voorstellen te ontwikkelen. Bovenop deze concessieafspraken wil het ministerie een aanjagende rol spelen op het vlak van kaartjes en kennismaking. Daarbij zal het ministerie bij NS en de andere vervoerders verschillende suggesties en ervaringen onder de aandacht brengen. Dan gaat het bijvoorbeeld om de resultaten van de proeven die momenteel met goedkoper en gratis openbaar vervoer in verschillende regio's worden uitgevoerd. Ook wil het ministerie van Verkeer en Waterstaat het mogelijk maken dat specifieke doelgroepen (langer) aan de trein gebonden kunnen worden.

Totale kosten: circa € 40 miljoen over de kabinetsperiode.

#### 4.1 Differentiatie in kaartsoorten en tarieven stimuleren

##### Situatieschets

In hun marketinginspanningen maken de vervoerders al veelvuldig gebruik van verschillende acties en kaartsoorten om reizigers te verleiden van de trein gebruik te maken. 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 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 deze ervaringen 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. Bepaalde reizigerssegmenten zijn bijvoorbeeld bereid meer te betalen voor een hogere kwaliteit.

##### Ambities

De inzet van kaartsoorten in de marketing is in de eerste plaats een verantwoordelijkheid van de vervoerders. De vervoerconcessie biedt mogelijkheden voor tariefdifferentiatie. Het Rijk zal in gesprekken met NS de aandacht vestigen op de kansen die met differentiatie van kaartsoorten en tarieven te behalen zijn. Daartoe neemt het Rijk de volgende actie:

- Voorleggen van experimenteersuggesties.

Het effect op de groei van het openbaar vervoer per spoor is afhankelijk van de mate waarin NS met de suggesties aan de slag gaat. Met deze maatregel zal pas na de introductie van de OV-chipkaart worden gestart. Eventuele effecten zullen zich derhalve niet in de

eerstkomende jaren voordoen. Aan deze maatregel is in principe geen rijksbijdrage verbonden.

##### Acties

###### Experimenteersuggesties voorleggen

Tijdens de Groeimaand zijn diverse voorbeelden voor nieuwe kaartsoorten genoemd, bijvoorbeeld groeps- en gezinskaarten of een 'zaterdagabonnement'. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat zal alle suggesties op dit vlak aan de NS voorleggen en hen verzoeken deze op te pakken en waar mogelijk uit te voeren.

##### Planning

2009: Voorleggen van experimenteersuggesties

#### 4.2 Ex-studenten een aantrekkelijk aanbod doen

##### Situatieschets

Studenten aan HBO, universiteiten en (deels) MBO hebben de beschikking over een OV-studentenkaart. Die biedt de mogelijkheid om op week- of weekenddagen gratis van het openbaar vervoer gebruik te maken. De studenten maken daar veel gebruik van. In totaal is deze groep goed voor ongeveer een kwart van het aantal reizigerskilometers. Ook leert de gemiddelde student dankzij de OV-studentenkaart goed de werking en mogelijkheden van het openbaar vervoer kennen. Bovendien zijn studenten een relatief tevreden groep reizigers. Tijdens de Groeimaand is gebleken dat de student zeer is gehecht aan de OV-studentenkaart. Het inleveren van de kaart, enkele dagen na afloop van de studiefinanciering, wordt in het algemeen dan ook als een emotioneel moment beschouwd.

##### Ambitie

Het Rijk ziet in studenten een zeer kansrijke groep voor verdere groei op het spoor, ook na afronding van de studie. Voor NS is de ex-student een interessante potentiële klantengroep. Daarom onderneemt het Rijk – in overleg met NS – de volgende actie:

- Doen van een aantrekkelijk aanbod aan ex-studenten.

Het effect op de groei van het openbaar vervoer per spoor is afhankelijk van de inhoud van het aanbod. Gezien het relatief grote aantal afstudeerders per jaar (meer dan 175.000) wordt hier een relatief groot effect verwacht. De rijksbijdrage aan deze maatregel betreft maximaal € 15 miljoen.

##### Actie

###### Ex-studenten een aantrekkelijk aanbod doen

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat is in gesprek met NS over een mogelijk aanbod dat kan worden gedaan aan afgestudeerden die hun OV-studentenkaart inleveren. Beide partijen bespreken de precieze invulling van deze maatregel en de implementatie ervan. Daarbij is bijzondere aandacht nodig voor eventuele barrières die vanwege de privacywetgeving een snelle implementatie in de weg zouden staan. De adresgegevens van de betreffende studenten zijn namelijk in bezit van het ministerie van OCW. Conform de privacywetgeving is het nu niet mogelijk deze één op één aan NS door te geven. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat spant zich ervoor in om deze barrières te slechten en voert daartoe overleg met het ministerie van OCW en de Informatie Beheer Groep. In de voorbereiding van het Actieplan heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat aan NS gevraagd om een eerste verkenning van een mogelijk aanbod. NS noemt hierbij als mogelijke opties het aanbod van een gratis voordeelurenkaart en/of een bepaalde hoeveelheid vrij-reizendagen. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat is be-

reid voor dergelijke maatregel maximaal € 15 miljoen beschikbaar te stellen gedurende de kabinetsperiode.

##### Planning

2008: Overleg tussen het ministerie van Verkeer en Waterstaat en NS over aanbod

2008: Overleg tussen het ministerie van Verkeer en Waterstaat en OCW over adresgegevens

2008: Uitwerking voorstel en implementatie

#### 4.3 Kennismakingsacties ontwikkelen

##### Situatieschets

Ongeveer de helft van alle Nederlanders reist wel eens met de trein. Sommigen gebruiken de trein meerdere keren per week, anderen hooguit een maal per jaar. De andere helft van de Nederlanders gebruikt de trein daarentegen vrijwel nooit. Uit onderzoek is gebleken dat bij deze groep het beeld van het openbaar vervoer negatiever is dan bij diegenen die er wel gebruik van maken. Onbekend maakt hier onbemind. In het kader van de proeven met gratis of goedkoper openbaar vervoer, die ook in het Coali-tieakkoord zijn aangekondigd, wordt voor het regionaal openbaar vervoer geëxperimenteerd met vormen van kennismakingskaartjes of tijdelijke introductieabonnementen. Zo loopt in Waterland een proef waardoor nieuwe inwoners van de gemeenten ten noorden van Amsterdam kennis kunnen maken met het regionaal openbaar vervoer.



## Ambitie

De prijsprikkel, in de vorm van probeerkaartjes, vormt een effectief instrument voor kennismaking. Daarom wil het Rijk de kansen en mogelijkheden daarvan verkennen en daarmee indien mogelijk een start maken. Het Rijk onderneemt hierbij de volgende actie:

- Ontwikkelen van kennismakingsacties.

De effecten op de groei zijn afhankelijk van de invulling van de kennismakingsarrangementen. Uit ervaring blijkt dat een deel van de reizigers na de kennismaking vaker van de trein gebruik gaat maken. Een kennismakingskaartje werkt het best als de andere (kwaliteits)verbeteracties in dit Actieplan reeds zijn uitgevoerd. Daarom wordt ervoor gekozen om de kennismakingsarrangementen in ieder geval niet breed uit te rollen voor het tussenmoment eind 2009. De rijksbijdrage voor deze maatregel is maximaal € 25 miljoen.

## Acties

### Kennismakingsacties ontwikkelen

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat bespreekt met NS en mogelijk ook regionale vervoerders de mogelijkheden van kennismakingsarrangementen. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de ervaringen die worden opgedaan bij de experimenten met gratis of goedkoper regionaal openbaar vervoer. Daarvoor is het van belang de aandacht te richten op specifieke doelgroepen, die goed af te bakenen zijn en die gericht en eenvoudig kunnen worden benaderd. Bovendien moet het om mensen gaan die vanuit hun bijzondere situatie eerder geneigd zijn om het openbaar vervoer in de mobiliteitskeuze te laten meewegen. Dat zijn bijvoorbeeld:

- Automobilisten langs filecorridors. Voor hen biedt het openbaar vervoer mogelijk een reistijdvoordeel op.
- Mensen die veranderen van woonplaats. Zij ontwikkelen vaak een geheel nieuw verplaatsingspatroon. Bekend is dat zij dan vaak meerdere vormen van mobiliteit in overweging nemen.
- Mensen die veranderen van baan. Ook zij ontwikkelen vaak een nieuw verplaatsingspatroon.

Vervolgens kan het ministerie van Verkeer en Waterstaat met deze partijen afspraken maken over de opzet en uitrol van (tijdelijke) kennismakingsarrangementen. De vervoerders – mogelijk in samenwerking met andere partijen – zorgen voor de praktische uitvoering. Het ministerie stelt hiervoor een bijdrage van maximaal € 25 miljoen ter beschikking. Daarvoor zet het ministerie een financieringsregeling op.

## Planning

*2008 – 2009: Inventarisatie mogelijkheden kennismakingsacties*

*2010 – 2012: Eventuele start en uitrol van acties*

Vertrek	Naar / Opmerkingen	Spoor
08:36	Deventer via Apeldoorn	5a
08:37	Amsterdam Centraal via Baarn, Hilversum, Naarden-B	7
08:38	Groningen via Assen	1
08:40	Rotterdam Centraal via Utrecht C, Gouda, R'dam Alexander	6
08:41	Enschede via Apeldoorn, Deventer, Almelo	2
08:42	Zwolle via Harderwijk	4a
08:44	Utrecht Centraal via Den Dolder, Utrecht Overv	7

Spreiding van mobiliteit

### Spreiding 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 problemen 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. In de Groei maand is deze kwetsbaarheid veelvuldig aangehaald. Juist bij implementatie van het Actieplan en realisatie van verdere groei op het spoor neemt de druk op het systeem verder toe. Dit terwijl grootschalige maatregelen om deze druk te verlichten op korte termijn niet gerealiseerd kunnen worden.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat neemt hier de regie en gaat samen met werkgevers en werknemers actief op zoek naar mogelijkheden om mobiliteit beter te spreiden, zowel over de beschikbare vervoerwijzen als over de tijd. Het slimmer gebruiken van de beschikbare capaciteit op de verschillende netwerken op de verschillende tijdstippen kan op relatief korte termijn worden gerealiseerd. Tegelijkertijd draagt dit ook op de lange termijn bij aan een reductie van de bereikbaarheidsproblemen. Bijkomend voordeel in het kader van de groeiambitie is dat meer spreiding ook meer ruimte creëert om te kunnen groeien en dat meer spreiding het comfort van reizigers in de spits verbetert.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft hiervoor de hulp nodig van de werkgevers, maar ook van individuele reizigers. Het is aan het ministerie om hen te wijzen op de mogelijkheden van de trein en om de beschikbare ruimte binnen het treinsysteem inzichtelijk te maken. Daarnaast zal het ministerie werkgevers en individuen stimuleren om mee te denken over de mogelijkheden van spreiding door aanpassing van werk- en verplaatsingspatronen. Ook tariefdifferentiatie, zoals beschreven in hoofdstuk 4, kan hierbij een rol spelen.

Totale kosten: circa € 17 miljoen over de volledige kabinetsperiode.



## 5.1 Verantwoorde mobiliteit bij werkgevers stimuleren

### Situatieschets

In de spitsuren neemt de filedruk toe. Ook omdat er veel onderhoud aan het wegennet uitgevoerd wordt. Door met grote werkgevers in gesprek te treden over hun mobiliteitsbeleid, kan ervoor worden gezorgd dat meer werknemers de trein nemen. Zo bleek uit implementatie van aangepast mobiliteitsbeleid bij de Rabobank – met een prominentere positie van de trein in de verplaatsingsmogelijkheden – dat werknemers een beter passend mobiliteitsaanbod voor minder kosten dan voorheen geboden kon worden. Bovendien sloot deze maatregel aan bij het maatschappelijk verantwoord ondernemen van deze organisatie.

### Ambitie

Het Rijk wil werkgevers directer betrekken bij de mobiliteit van hun werknemers. Het Rijk zal voorwaarden organiseren waarbinnen reizigers slimme keuzes kunnen maken. Daarvoor onderneemt het Rijk de volgende acties:

- Opzetten mobiliteitsbeleid bij wegwerkzaamheden.
- Doorlichten van mobiliteitsbeleid bij bedrijven.

Het effect op de groei van het treingebruik is structureel en zal zich gedurende de gehele periode 2008 – 2012 voordoen. De rijksbijdrage voor deze acties is eenmalig en betreft maximaal € 10 miljoen. Dit bedrag wordt na verdere uitwerking en prioritering over de verschillende acties toegedeeld.

### Acties

#### Mobiliteitsbeleid bij wegwerkzaamheden

In de komende jaren vindt veel groot onderhoud op de weg plaats. Hierbij worden door verschillende partijen reeds veel activiteiten op het vlak van (tijdelijk) mobiliteitsmanagement ondernomen. Daarbij wordt in sommige gevallen de trein aangeboden als alternatief (tijdelijk) vervoermiddel. Uit ervaringen in onder andere Amsterdam blijkt dat een deel van deze tijdelijke OV-gebruikers ook na oplevering van de wegwerkzaamheden voor het openbaar vervoer blijft kiezen. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat gaat de mogelijkheden onderzoeken om in deze gevallen meer mensen te behouden voor het openbaar vervoer. Daarbij wordt samenwerking gezocht met het bedrijfsleven en de vervoerders. Op grond van de uitkomsten van dit onderzoek worden – indien mogelijk – aanvullende afspraken gemaakt met deze partijen. Het ministerie start hierbij op de focuscorridor Amsterdam – Eindhoven. Deze ligt nabij de A2, waar de komende jaren veel wegwerkzaamheden gepland zijn.

#### Mobiliteitsbeleid bedrijven doorlichten

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat bespreekt met de vervoerders en het bedrijfsleven de mogelijkheden om de trein een prominentere plaats te geven in het mobiliteitsbeleid van bedrijven. Daarbij wordt bij voorkeur aangesloten bij de Taskforce Mobiliteitsmanagement, die het ministerie van Verkeer en Waterstaat opzet naar aanleiding van het advies van de SER over dit onderwerp. Waar mogelijk wordt verbinding gezocht bij andere bestaande stichtingen en samenwerkingsverbanden op dit gebied. En ook kan gebruik gemaakt worden van de studies die vervoerders op dit vlak reeds aan het uitvoeren zijn. Vervolgens worden met deze partijen concrete afspraken gemaakt. Voor de implementatie van maatregelen kunnen bedrijven momenteel een beroep doen op het programma MobiliteitsManagement 2007 dat SenterNovem in samenwerking met het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft opgezet. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat bekijkt met

de partijen of aan dit programma in de jaren daarna een passend vervolg kan worden gegeven, waarbij de rol van de trein benadrukt dient te worden.

### Planning

2008: Start uitvoering maatregelen

## 5.2 Verantwoorde mobiliteit bij individuen stimuleren

### Situatieschets

Naast mobiliteitsmanagement gericht op werkgevers, kunnen ook individuen zelf worden geïnformeerd over hun mobiliteitskeuzes en kunnen zij bewust worden gemaakt van de mogelijke voordelen die (slimmer) reizen met de trein biedt. Momenteel zijn hiervoor reeds enkele initiatieven gestart. Een goed voorbeeld hiervan is het ‘van A naar Beter’-promotieteam dat in het kader van ‘Fileproof’ gratis reisanalyses gaat maken bij tankstations. Ook in het buitenland zijn enkele van deze maatregelen te vinden. In Vlaanderen wordt het zogenoemde DINA-abonnement (Dienst Inruilen Nummerplaat voor Abonnement) aangeboden aan automobilisten die overstappen op het openbaar vervoer.

Ook de fiscale maatregelen op bijvoorbeeld het gebied van ‘vergroening’ die het kabinet reeds uitvoert, kunnen een positief effect voor groei van het openbaar vervoer opleveren.

### Ambitie

Het Rijk is geïnteresseerd in de mogelijkheden van individueel mobiliteitsmanagement en gaat op zoek naar mogelijkheden om individuele reizigers te informeren en te helpen bij hun mobiliteitskeuzes. Hiervoor onderneemt het Rijk twee acties:

- Stimuleren van individuele reisanalyses.
- Opzetten van experimenten met overstappende automobilisten.

Het effect op de groei van het treingebruik is structureel en afhankelijk van het succes van de acties. De rijksbijdrage voor deze acties is eenmalig en betreft maximaal € 5 miljoen.

### Acties

#### Wijs op Reis: Individuele reisanalyses stimuleren

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat versterkt de lopende initiatieven op het vlak van individuele reisanalyses en wil daarbij de mogelijkheden van het gebruik van de trein sterker onder de aandacht brengen. Er wordt aansluiting gezocht bij de Taskforce Mobiliteitsmanagement en de initiatieven die in het kader van ‘Fileproof’ worden uitgevoerd. Ook zullen de vervoerders hierbij betrokken worden. Ter ondersteuning reserveert het ministerie een bedrag van maximaal € 2,5 miljoen voor uitbreiding van de individuele voorlichting, met name aan automobilisten op filecorridors.

#### Experimenten met overstappende automobilisten opzetten

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat is geïnteresseerd in de resultaten die in België met het bovengenoemde DINA-abonnement zijn behaald en onderzoekt – in samenwerking met de vervoerders – de mogelijkheden van een dergelijke constructie in Nederland. Het ministerie bespreekt met de Belgische overheid de uitgangspunten en opzet van de maatregel. Daarnaast wordt aansluiting

gezocht bij de Taskforce Mobiliteitsmanagement. Op grond van de uitkomsten van deze studie kan het ministerie samen met de vervoerders besluiten om tot pilotprojecten over te gaan. Daarbij zullen de vervoerders worden uitgenodigd om een overgangsabonement of kortingskaart te ontwikkelen voor reizigers die hun auto weg gaan doen. Uitgangspunt van het ministerie van Verkeer en Waterstaat is dat uitvoering geen grote administratieve lasten met zich mee mag dragen en dat het systeem niet fraudegevoelig is. Voor eventuele pilots wordt een financiële impuls van maximaal € 2,5 miljoen ter beschikking gesteld.

## Planning

*2008: Start uitvoering maatregelen*

### 5.3 Spreiding in werk-, school- en openingstijden bevorderen

#### Situatieschets

Veel verplaatsingen zijn geconcentreerd in de spitspieken, waarbij de ochtendspits de sterkste concentratie laat zien. Tussen 7 en 10 uur gaan immers de meeste mensen naar werk, beginnen de meeste onderwijsinstellingen hun lessen en brengen ouders hun kinderen naar school. Voor een deel is dit patroon het gevolg van gemaakte afspraken over arbeidsvoorwaarden en schooltijden en vaak zal ook sprake zijn van gegroeide tradities, die moeilijk te doorbreken zijn of op weerstand stuiten bij bijvoorbeeld het management van bedrijfsleven. Een spreiding in werk- en schooltijden zou echter een grote ontlasting van de spitspieken tot gevolg kunnen hebben. Dit leidt tot een efficiënter gebruik van de capaciteit van het spoor en de weg. Bovendien heeft het een gespreidere vervoersvraag tot gevolg, wat het treinreiscomfort kan bevorderen.

#### Ambitie

De verantwoordelijkheid voor werk- en schooltijden ligt respectievelijk bij het bedrijfsleven en onderwijsinstellingen. Het Rijk zal spreiding van werk- en schooltijden stimuleren en zal de mogelijkheden verkennen om te komen tot afspraken over spreiding met relevante actoren. Daartoe onderneemt het Rijk de volgende acties:

- Bevorderen van de spreiding van werktijden.
- Bevorderen van de spreiding in schooltijden.
- Organiseren van een conferentie over 'Dagindeling'.
- Uitwerken van de voorbeeldfunctie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat

Het effect op de groei van het openbaar vervoer per spoor is structureel en afhankelijk van de wijze en de mate waarop de spreiding bevordert wordt. Het effect kan zich gedurende de gehele periode 2008 – 2012 voordoen, waarbij de nadruk op de tweede helft van de kabinetsperiode ligt. De rijksbijdrage van deze maatregel is maximaal € 2 miljoen.

#### Acties

##### Spreiding van werktijden bevorderen

In de Taskforce zullen werkgevers, werknemers, de top van het bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en decentrale overheden deelnemen. De Taskforce ontwikkelt gedragen voorstellen, gericht op het woon-werkverkeer en het zakelijk verkeer, om zo een bijdrage te leveren aan de oplossing van de fileproblematiek. Dit moet zijn beslag krijgen in arbeidsvoorwaarden en regionale convenanten. Eén van de maatregelen, die door de Taskforce zal worden meegenomen, is de spreiding van werktijden. Daarnaast wordt ook

de huidige telewerkregeling onderhanden genomen. Deze is niet van toepassing voor mensen die tijdens de spitspieken thuiswerken en na de spits naar hun werk gaan. Aan de Taskforce Mobiliteitsmanagement wordt gevraagd om een verbetervoorstel uit te werken.

##### Spreiding in schooltijden bevorderen

In overleg met het ministerie van OC&W zal worden verkend in hoeverre het mogelijk is de schooltijden beter te spreiden. Het gaat dan vooral om onderwijsinstellingen, waar het gebruik van openbaar vervoer en auto relatief hoog is. Een aandachtspunt is daarbij ook het brengen en halen van kinderen en dus ook kinderopvang. Veel ouders doen dit onderweg naar en van werk. Meer flexibiliteit in zowel werktijden als schooltijden geeft hun ruimte verschillende verplaatsingen beter af te stemmen op de spitspieken. Dit sluit ook aan bij ambities uit bijvoorbeeld de Emancipatienota en de doelen op het vlak van de arbeidsparticipatie.

##### Dagindelingconferentie organiseren

Spreiding van werk- en schooltijden raakt aan veel verschillende actoren: werkgevers, werknemers, onderwijsinstellingen, verschillende departementen (de ministeries van Verkeer en Waterstaat, OC&W, VWS, SZW, VROM). Om deze actoren bij elkaar te brengen en met elkaar afspraken te maken over het oppakken en de coördinatie van maatregelen op dit gebied zal door het ministerie van Verkeer en Waterstaat in het najaar van 2008 de dagindelingconferentie 'Spreiddetijd.nl' worden georganiseerd.

##### Voorbeeldfunctie het ministerie van Verkeer en Waterstaat uitwerken

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat is zelf één van de grootste werkgevers in de regio Den Haag. Spreiding van werktijden, maar ook bijvoorbeeld vergadertijden en concepten als het mijden van de spitspieken door eerst thuis te werken, passen goed binnen de mogelijkheden van het ministerie. Op dit moment krijgt dit reeds invulling in de vorm van een pilot in het project Fileproof. Op

basis van deze resultaten kan deze aanpak verder worden uitgerold binnen het ministerie van Verkeer en Waterstaat en vervolgens eventueel ook rijksbreed.

Ook als het gaat om congressen en evenementen kunnen ministeries en de andere overheden een goed voorbeeld geven. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat wil hier nadere invulling aan geven en bekijkt de mogelijkheden om deze centrale activiteiten vaker op stationslocaties te organiseren. Het ministerie brengt dit voorstel in bij de Taskforce Mobiliteitsmanagement. Die wordt gevraagd om een inschatting te geven van de potentie van deze maatregel en een voorstel te doen over eventuele nadere uitwerking. Daarbij kan waar mogelijk aangesloten worden bij het initiatief van 'vergaderstations' dat door NS wordt ontwikkeld.

## Planning

*2008: Overleg over flexibilisering telewerkregeling*

*2008: Overleg met OC&W over spreiding schooltijden*

*2008: Taskforce Mobiliteitsmanagement komt met voorstellen*

*2008: Dagindelingconferentie*

*2008 – 2012: Uitwerking en implementatie mogelijke maatregelen*





## Bijlage 1: Overzicht van alle acties

### Cluster 1: Voor- en natransport (€ 76 miljoen)

- Aanleg van 7.500 tot 10.000 P+R-plaatsen door middel van een investeringsimpuls
- Procedures versnellen die met de aanleg van P+R-voorzieningen samenhangen
- Bekendheid van P+R-locaties verbeteren
- Aanvalsplan 'Weg met de Weesfiets' uitvoeren
- Aanleg van 20.000 fietsparkeerplaatsen bij stations door middel van een investeringsimpuls
- Bekendheid van fietsenstallingen bij stations verbeteren
- Verbetering van wachtruimtes op stations stimuleren
- Wachtijdverkorting stimuleren
- Pilot uitvoeren met één ketenverantwoordelijke (de 'schakelaar') op een gehele corridor.
- Ontwikkeling van nieuwe vormen van voor- en natransport stimuleren
- Ontwikkeling van shuttleservices tussen stations en bedrijvenlocaties bevorderen

### Cluster 2: Informatievoorziening (€ 27 miljoen)

- I-team oprichten
- Reisinformatie op en rond stations op orde te laten brengen door middel van investeringsimpuls
- Stimuleringsregeling voor verbetering van dynamische reisinformatie opzetten
- Pilot met innovatieve dynamische informatiesystemen laten uitvoeren
- Treintraining voor senioren ondersteunen

### Cluster 3: Treinaanbod (€ 40 miljoen)

- Meer treinaanbod in de daluren (vanaf 2009) stimuleren
- Meer treinaanbod in spitsuren (na 2010) bevorderen
- Experimenten en innovaties in het treinproduct simuleren door middel van een experimenteerartikel in de vervoerconcessie
- Vervoerders ondersteunen bij het verzamelen van innovatieve kwaliteitsverbeteringen

### Cluster 4: Kaartjes en kennismaking (€ 40 miljoen)

- Experimenten met tarieven en kaartsoorten bevorderen
- Ex-studenten een overgangsaanbod doen
- Kennismakingsacties voor doelgroepen ontwikkelen

### Cluster 5: Spreiding van mobiliteit (€ 17 miljoen)

- Mobiliteitsbeleid bij wegwerkzaamheden uitbreiden
- Mobiliteitsbeleid bij bedrijven doorlichten en stimuleren
- Individuele reisanalyses ondersteunen
- Experimenten met overstappende automobilisten opzetten
- Spreiding van werk- en schooltijden bevorderen en faciliteren
- Voorbeeldfunctie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat bij spreiding van vertrektijden uitwerken

## Bijlage 2: Geraadpleegde organisaties

Met vertegenwoordigers van de volgende consumentenorganisaties decentrale overheden, het maatschappelijk middenveld, vervoerders zijn brainstormsessies gehouden:

- ANWB
- ARCADIS
- BAM Rail bv
- Berenschot
- Bizart (Bizonder Bureau voor Marketing en Ontwikkeling)
- Bouwend Nederland
- BRU (Bestuur Regio Utrecht)
- Conquist Consultants
- Consumentenbond
- 'De Nieuwbouw'
- Ecorys
- Delfini
- FNV
- Frisblik
- Gemeente Amsterdam
- Gemeente Haarlem
- Grontmij
- Inno-V
- IPO (Interprovinciaal Overleg)
- KiM (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid)
- KlantCentraal
- KNV Taxi
- KpVV (Kennisplayform Verkeer en Vervoer)
- LSVb (Landelijke Studenten Vakbond)
- Mobycon
- Movin' Vervoeradvies
- Mu Consult
- NedTrain
- NS
- Oranjewoud
- OV-ambassadeur
- PCOB (Protestants Christelijke Ouderen Bond)
- ProRail
- Platform Zuidvleugel
- Provincie Drenthe
- Provincie Friesland
- Provincie Gelderland
- Provincie Limburg
- Provincie Noord-Brabant
- Provincie Overijssel
- Provincie Zuid-Holland
- Publicis
- Railforum, Jonge Veranderaars
- Regio Randstad
- Regio Stedendriehoek
- Regio Twente
- Rijkswaterstaat
- Stadsgebied Haaglanden
- Stadsregio Amsterdam
- Stadsregio Arnhem Nijmegen
- ROVER (Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer)
- Syntus
- TransTec
- TU Delft
- Twijnstra Gudde
- Veilig Verkeer Nederland
- Verkeer en Leefomgeving
- VNG (Vereniging Nederlandse Gemeenten)
- VNO NCW
- VOVC (Vereniging Openbaar Vervoer Centrum)

Met de directeuren spoor van de ministeries van transport uit België, Duitsland, Groot-Brittannië en Nederland, alsmede een vertegenwoordiger van de Europese Commissie (DG TREN) is een Internationale Directeurenconferentie gehouden.

De maatregelen uit het Actieplan zijn voorgelegd aan een aantal focusgroepen met burgers. Daartoe is een a-selecte steekproef onder doelgroepen genomen. Dit onderzoek is uitgevoerd door onderzoeksbureau Intomart GfK in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.



### Bijlage 3: Geraadpleegde literatuur

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 techniekkeuze voor OV. Duurzame mobiliteit, milieueffecten van verkeer.
- AVV (2005). Internationale voorbeelden van regionale bereikbaarheid. Overzichtsnotitie.
- AVV (2005). Reiziger in de Toekomst
- Beld, H. van den (2006). Hét vastgoedsymposium 2006. Gouden kansen uit verzilvering 'wonen en zorg voor senioren'.
- CBS (2007). 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

- 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.
- KiM (2007). Beleving en beeldvorming van mobiliteit.
- KiM (2007). Marktontwikkelingen in het personenvervoer per spoor 1991-2020.
- KiM (2007). Mobiliteitsbalans 2007.
- 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.
- Krygsman, S. (2004). Activity and Travel Choice(s) in Multimodal Public Transport Systems.
- 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). VanAanBeter-Prijs 2006. 37 bijzondere initiatieven om de bereikbaarheid op de weg te verbeteren (Fileproof).
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2007). Ervaringen met gratis of goedkoop OV.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2003). Herstelplan Spoor.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2007). Mobiliteitsonderzoek Nederland. Tabellenboek.
- 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. Kabinetstandpunt.
- MNP & AVV (2005). Effecten beleidsinstrumenten Nota Mobiliteit. Bereikbaarheid per auto en openbaar vervoer verkeersveiligheid en leefomgeving.
- 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.
- OV Magazine (2007). Nummer 1 (08-02-2007).
- Platform Bereikbaarheid Noordvleugel (2007). Actieplan ketenintegratie Noordvleugel. Deel1 & 2.

- 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.
- 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 (in opdracht van ProRail) (2006). Toetsing Prioritering Stationsprojecten.
- SP (2002). Uitslag reizigersenquête 'Laat NS weer sporen'.
- 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

## Colofon

*Uitgave:* Het Actieplan 'Groei op het spoor' is een uitgave van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat

*Contactgegevens:* Ministerie van Verkeer en Waterstaat,  
Directoraat-Generaal Personenvervoer,  
Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

*Zie voor meer informatie:* [www.ambitiesophetspoor.nl](http://www.ambitiesophetspoor.nl)

*Ontwerp en druk:* Colorworks, Den Haag.

*Fotografie:* Tineke Dijkstra fotografie, Ton Poortvliet, Bart Ebbink,  
Richard van der Westen, Beeldarchief Ministerie van Verkeer en  
Waterstaat

November 2007



Ministerie van Verkeer en Waterstaat





Ministerie van Verkeer en Waterstaat