

Inleiding

In 2010 gaat er in het openbaar vervoer een schep bovenop, vooral in de uitvoering. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat zet daarmee een forse stap in het halen van de doelen voor verbetering en groei in het openbaar vervoer. De eerste resultaten van de extra investeringen voor het openbaar vervoer uit de Mobiliteitsaanpak worden in zichtbaar in 2009 en 2010.

Wat hebben tot nu toe te gedaan?

In oktober 2008 hebben minister Eurlings en staatssecretaris Huizinga de Mobiliteitsaanpak gepresenteerd. In de Mobiliteitsaanpak staan nieuwe maatregelen voor verbetering van de mobiliteit tot 2020. De eerste resultaten van deze investeringen in het openbaar vervoer zijn al in 2009 geboekt.

Spoor

Voor het spoor zijn de eerste stappen gezet voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, waarmee het spoorboekloos reizen op de drukste spoorverbindingen in de Randstad mogelijk wordt. In augustus is hiervoor de eerste proef (Eindhoven-Utrecht) begonnen. Ook is de eerste trein op de snelle spoorverbinding HSL-Zuid gaan rijden. In 2009 is ook de evaluatie van de spoorwetgeving afgerond. Het kabinet concludeert dat huidige spoorwetgeving die in 2005 in werking is getreden goed werkt, maar dat de relatie met NS en ProRail wel moet worden verscherpt. Zodat de reizigers en vervoerders op het drukst bereden spoor van Europa een sterkere positie krijgen. In 2009 zijn ook de tweede tranche spoorse doorsnijdingen van start gegaan. Minister Eurlings heeft voor de aanpak van deze spoorknelpunten in stedelijk gebied bijna 136 miljoen euro aan projecten gehonoreerd.

Regionaal openbaar vervoer

In het verlengde van de Mobiliteitsaanpak zijn met decentrale overheden afspraken gemaakt over de gezamenlijke aanpak en financiering van diverse projecten uit het Actieprogramma Regionaal OV en de verbetering van decentrale spoorlijnen. Voor het Actieprogramma Regionaal OV wordt deze kabinetsperiode in totaal 1 miljard euro op voorstel van staatssecretaris Huizinga en provinciale en regionale bestuurders verdeeld over bijna 50 projecten. De helft van het bedrag komt voor rekening van de decentrale overheden. Met de investering wil de staatssecretaris de reissnelheid verhogen, ontbrekende verbindingen aanleggen en capaciteitsproblemen oplossen. In de eerste helft van 2009 is in Den Haag al het eerste project uit het programma opgeleverd. De introductie van de ov-chipkaart is in 2009 ook op gang gekomen. In de Rotterdamse en Amsterdamse metro kan alleen nog maar de ov-chipkaart worden gebruikt en is reizen met de strippenkaart niet meer mogelijk.

Wat gaan we het komend jaar doen?

Spoor

Aan het spoor wordt hard gewerkt. In 2010 vindt de oplevering plaats van de nieuwe spoortunnel Arnhem CS, het emplacement Westpoort Aziëhavenweg, de verruimde Schipholtunnel-Hoofddorp en de uitbreiding naar vier sporen op het traject Houten-Castellum. Een belangrijk spoorproject waarvan de uitvoering in 2010 start, is het zogenoemde korte termijnpakket OV SAAL (uitbreidingen op het spoor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad).

In het kader van de vitaliteit van de sector zijn afspraken gemaakt over versnelling van spooronderhoud ten opzichte van het beheerplan 2009. Die versnelling leidt tot extra werkzaamheden in de periode 2009-2012. Het gaat daarbij om zowel regulier onderhoud en vervangingen als om programma uitgaven voor toegankelijkheid, fietsenstallingen en geluid. Verder zal als onderdeel van dit pakket de Cuypershal op Amstardam CS in oude luister worden hersteld.

Een aandachtspunt voor het spoor in 2010 is de invloed van de economische situatie op de groei op het spoor en daarmee het behalen van de kabinetsambitie om jaarlijks 5 procent groei op het spoor te verwezenlijken.

Regionaal Openbaar vervoer

In 2010 wordt de uitvoering van 35 projecten uit het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer verder voortgezet. Uiterlijk in 2012 zijn alle 50 projecten in uitvoering. Het hele programma loopt tot 2020. Een paar goede voorbeelden uit het programma zijn de capaciteitsverhoging op de tramlijnen 2 en 9 in Den Haag en de inzet van snelle bussen in de regio Twente en de stadsregio Arnhem/Nijmegen. Ook in de regio rondom Utrecht en in de provincies Noord-Brabant, Overijssel en Gelderland wordt gewerkt aan maatregelen om de bus vlotter te laten doorrijden. Daarmee kan op deze regionale openbaar vervoer-verbindingen tot 2020 een gemiddelde reizigersgroei van bijna twintig procent worden bereikt.

In 2010 staat een flink aantal werkzaamheden gepland aan gedecentraliseerde spoorlijnen. Dit betreft onder meer de aanleg van snelle wissels bij Franeker en Doetinchem en van dubbel spoor bij Reuver, Barneveld en Sneek. Het kabinet heeft in totaal 90 miljoen euro gereserveerd voor snelle verbeteringen aan gedecentraliseerde spoorlijnen, waardoor de treinen daar sneller, beter op tijd en vaker kunnen rijden.

In 2010 zal de brandveiligheid van de bestaande metrotunnels versneld op niveau zijn gebracht, volgens het convenant daarover tussen het rijk en de stadsregio's Amsterdam en Rotterdam

Om het dreigende personeelstekort bij het stads- en streekvervoer tegen te gaan begint er een drie jaar durend experiment om de minimumleeftijd voor buschauffeurs te verlagen.

Verder is de verwachting dat eind 2009 70 procent van de reizigerskilometer met de OV-chipkaart kan worden afgelegd. In het najaar van 2009 kan de treinreiziger bij de NS ook met de ov-chipkaart reizen.