



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Personenvervoer

Plan van aanpak

Landelijke Markt- en capaciteitsanalyse spoor

februari 2007

Plan van aanpak

Landelijke Markt- en capaciteitsanalyse spoor

februari 2007

Inhoudsopgave

1.	Inleiding 4
1.1	Aanleiding 4
1.2	Doel plan van aanpak 5
1.3	Doelstelling analyse 5
1.4	Resultaat 5
1.5	Scope 6
1.6	Aard en status van de analyse 9
1.7	Uitgangspunten 10
1.8	Leeswijzer 10
2.	Aanpak 11
2.1	Fasering en producten 11
2.2	Werkstromen 11
2.2.1.	Werkstroom Markt 12
2.2.2.	Werkstroom Product 15
2.2.3.	Werkstroom Weging, prioritering en fasering 17
2.2.4.	Werkstroom Proces & communicatie 18
3.	Raakvlakken met andere projecten & trajecten 19
3.1	Raakvlakken met projecten binnen VenW 19
3.2	Raakvlakken met projecten binnen spoorsector 20
3.3	Raakvlakken met regionale projecten 21
4.	Organisatie 22
4.1	Opdrachtgeverschap 22
4.2	Samenwerking tussen partijen 22
4.3	Afstemming tussen partijen 23
5.	Projectbeheersing 25
5.1	Planning 25
5.2	Kwaliteit 25
5.3	Risico's 25
Bijlage A	Brief aan Tweede Kamer inzake Netwerkanalyses 27
Bijlage B	Brief aan Tweede Kamer inzake Dienstregeling 2007 28
Bijlage C	Indeling spoornetwerk goederenvervoer 29

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Directe aanleiding voor dit project is het besluit van de minister van V&W tot het uitvoeren van een Landelijke markt- en capaciteitsanalyse spoor. Dit besluit kwam naar aanleiding van de 11 regionale netwerkanalyses van regio en Rijk en de landelijke 'netwerkanalyse spoor' van de spoorsector¹, allen aangeboden aan de minister op 11 september jl. Ook de publicatie van de nieuwe toekomstscenario's (WLO) van de gezamenlijke planbureaus in september jl. en de debatten gedurende afgelopen jaar over de dienstregeling 2007 zijn van invloed geweest op dit besluit.

Dit besluit werd ingegeven door een aantal conclusies die op basis van het totaal aan analyses konden worden getrokken:

- De marktverwachtingen lopen uiteen (zie box hiernaast). NS voorspelt een groei die gemiddeld twee keer zo hoog is als in de Nota Mobiliteit, de planbureaus voorzien een groei die suggereert dat in 2040 ten hoogste het niveau wordt bereikt dat in de Nota Mobiliteit in 2020 verwacht.
- Het OV is nog onvoldoende uitgewerkt in de netwerkanalyses, niet alleen wat betreft de hele OV-keten, maar ook het OV in relatie tot de auto;
- Het goederenvervoer is onvoldoende meegenomen in de netwerkanalyses;
- In de Netwerkanalyse Spoor geven NS en ProRail aan dat er sprake is van een groot aantal capaciteits- of kwaliteitsknelpunten indien gekozen wordt voor een kwaliteitssprong in het treinproduct op een aantal zware corridors in de brede Randstad. De kansen en mogelijkheden voor een dergelijke kwaliteitssprong zijn echter nog onvoldoende scherp en concreet uitgewerkt, wat betreft de mogelijke maatregelen om dergelijke knelpunten op te lossen, de kosten daarvan en de effecten op het goederenvervoer en op het landelijke spoornetwerk als geheel.

Daarom is besloten de Landelijke markt- en capaciteitsanalyse spoor in samenwerking met alle partijen uit te voeren: regio's, sector, planbureaus, e.a.. Dit besluit is vastgelegd in bestuurlijke afspraken tussen rijk en regio en in de brief van de minister van V&W aan de Tweede Kamer d.d. 16 oktober 2006 (zie bijlage A).

Verschillende groeiverwachtingen

Nota Mobiliteit:

"Er is sprake van 40-50% groei in de spits in de Randstad met uitschieters naar boven"
[Bron: Nota Mobiliteit, PKB deel IV, februari 2006].

NS:

"De groeiprognose van NS is met 2% gemiddeld twee keer zo hoog als de prognose van de Nota Mobiliteit van gemiddeld 1% per jaar"
[Bron: Netwerkanalyse Spoor, september 2006].

Planbureaus:

"Hoewel het aantal treinkilometers met 5 a 20% groeit, neemt het treingebruik in het woon-werkverkeer toe met wel 20 tot 45% in 2040 t.o.v. 2002"
[Bron: Welvaart en Leefomgeving, september 2006].

¹ Op verzoek van V&W is door de spoorsector een verdieping van de analyse van het goederenvervoer per spoor gemaakt. Begin februari jl. is een nieuwe versie van de Netwerkanalyse Spoor aan de Minister aangeboden.

Met dit besluit wordt ook gevolg gegeven aan een van de aanbevelingen van de expertcommissie van de netwerkanalyses: “neem als Rijk het initiatief tot een kritische beoordeling van het spoorwagennet op de mogelijkheden tot het organiseren van hoogfrequent regionaal spoorvervoer” & “bezie de mogelijkheden om hoogfrequent openbaar vervoer te organiseren op het bestaande spoorwagennet”.

1.2 Doel plan van aanpak

Dit plan van aanpak is bedoeld om de wijze waarop de Landelijke markt- en capaciteitsanalyse spoor wordt uitgevoerd nader uit te werken. Op die manier kan dit plan een kader bieden voor alle partijen die hierin samenwerken en kan het ondersteuning bieden aan het projectmanagement bij sturing en beheersing van dit project. Tevens kan het plan dienen om overige partijen en personen te informeren over deze analyse.

1.3 Doelstelling analyse

Het doel van de landelijke markt- en capaciteitsanalyse spoor is inzicht geven in de kansen en mogelijkheden voor een kwaliteitssprong voor de reiziger die gebruikt maakt van de trein in zijn reisketen van deur tot deur.

Tevens moet deze analyse inzicht bieden in de kansen en mogelijkheden om bij een kwaliteitssprong voor de treinreiziger de verwachte groei van het goederenvervoer te kunnen accommoderen in termen van kwantiteit en kwaliteit.

Een goed en gedeeld inzicht in de marktontwikkelingen van personen- en goederenvervoer per spoor staat hierbij centraal. Hierbij is het nadrukkelijk niet de bedoeling om een geheel nieuwe analyse uit te voeren maar juist om verder te gaan met de inzichten die de verschillende marktanalyses tot nu toe hebben opgeleverd. Focus ligt op analyse van de verschillen tussen prognoses, het beantwoorden van openstaande vragen en het invullen van blinde vlekken.

In het coalitieakkoord is voor het OV per spoor een ambitie opgenomen van 5% groei per jaar. Daarnaast wordt gestreefd naar verhoging van treinfrequenties in en om de grote steden. De landelijke markt- en capaciteitsanalyse spoor zal - met de Nota Mobiliteit als leidraad - inzicht bieden in effectieve maatregelen op korte en op langere termijn om invulling te kunnen geven aan deze ambities. De analyse zal tevens ingaan op de marktontwikkelingen voor de langere termijn.

1.4 Resultaat

Het resultaat van de analyse is een rapportage, bestaande uit een hoofdrapport en onderliggende deelrapporten, opgesteld door verschillende partijen. De conclusies en aanbevelingen uit deze rapportage zijn onderwerp van besluitvorming in het najaar van 2007:

-
- Tussen minister en regionale bestuurders in bestuurlijke overleggen
 - Tussen minister en Tweede Kamer in het kader van behandeling van V&W-begroting en MIT
 - Tussen minister en ProRail en NS in het kader van de meerjarendoorkijk in het beheer- en vervoerplan
 - Tussen regio en sector inzake afspraken als voorzieningenniveau en verbetering van de reisketen (bijv. overstappen, P+R, informatievoorziening, etc.).

Deze besluitvorming tussen partijen kan leiden tot een aantal mogelijke besluiten, zoals bijvoorbeeld:

- Overeenstemming over de kansen en mogelijkheden voor bepaalde kwaliteitssprongen, inclusief kosten en effecten
- Besluit over de wenselijkheid te kiezen voor een bepaalde kwaliteitssprong en een mogelijke fasering daarbij
- Besluit over eventuele reservering van (extra) financiële middelen hiervoor
- Besluiten over concrete vervolgstappen op korte termijn (2007-2011), in termen van vervolgstudie(s) en/of concrete maatregelen

Uiteraard zal het regeerakkoord van het nieuwe Kabinet – inclusief de financiële kaders daarin - van invloed zijn op de mogelijke besluiten die kunnen worden genomen.

1.5 Scope

Deze analyse gaat over een kwaliteitssprong voor de treinreiziger, maar ook over de rol van het spoor binnen de gehele keten van zowel personen- als goederenvervoer. De geografische scope is het hele land, met focus op bepaalde corridors. De kansen en mogelijkheden voor een kwaliteitssprong worden in kaart gebracht binnen de tijdshorizon 2020 (in lijn met Nota Mobiliteit), met een globale doorkijk naar 2040 wat betreft marktontwikkelingen. Hierna wordt deze scope nader toegelicht.

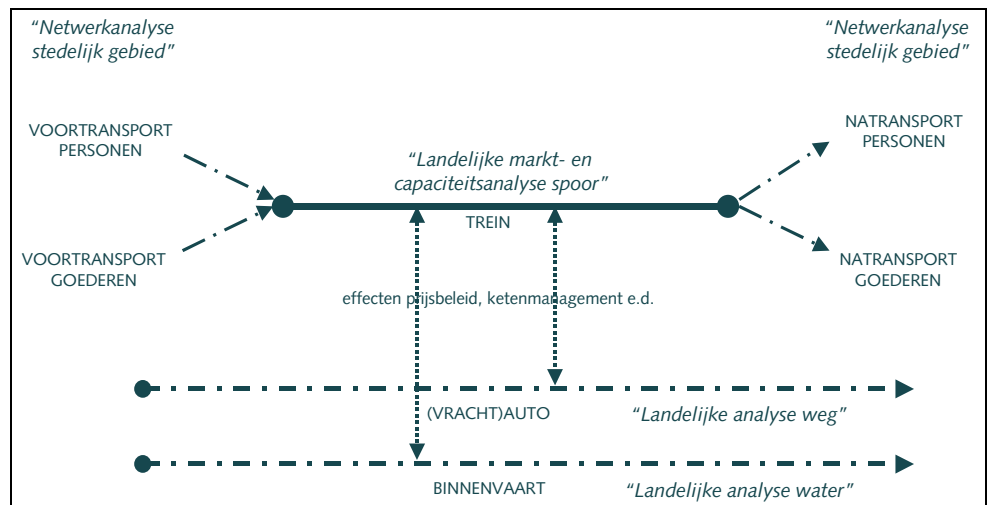
Wat verstaan we onder een kwaliteitssprong?

Een kwaliteitssprong is een significante kwaliteitsverbetering vanuit de optiek van de reiziger. Zoals verwoord in de Nota Mobiliteit en in de brief aan de Tweede Kamer van 18 december 2006 is de visie van de Minister van V&W dat een dergelijke kwaliteitssprong bestaat uit 'spoorboekloos rijden' op de drukste lijnen in de brede Randstad en maatwerk en optimale reistijd over de gehele keten in de landsdelen. In bijlage B is de passage opgenomen uit de brief van 18 december jl. waarin dit wordt toegelicht.

Hoe wordt de reisketen meegenomen?

Deze analyse heeft als scope personen- en goederenvervoer per spoor, maar kijkt verder dan het spoor lang is. Ook de aansluiting van de trein op andere modaliteiten als onderdeel van de totale keten wordt gezien alsmede de wisselwerking tussen trein en andere modaliteiten. Dit geldt zowel voor personenvervoer (lopen, fiets, bus, tram, metro, auto) als voor goederenvervoer (havens, overslag, logistieke keten,

goederenvervoer per weg en water). In onderstaande figuur is dit illustratief weergegeven.



Het optimaliseren van de gehele 'van-deur-tot-deur'-reis gaat zowel over een goede afstemming tussen de verschillende OV-modaliteiten en tussen het OV en de auto en de fiets (overstappen, P+R, e.d.), maar gaat ook over kwaliteitsaspecten als reisinformatie en serviceverlening in het algemeen. De analyse van de kansen en mogelijkheden hiervan valt deels binnen de scope van de Landelijke markt- en capaciteitsanalyse spoor maar ook deels binnen de scope van de overige trajecten van rijk en regio die in het kader van de integrale netwerkaanpak en de samenwerkingsagenda's zijn gestart (zie voorwoord).

Hoe wordt goederenvervoer betrokken?

Het vertrekpunt bij deze analyse is een kwaliteitssprong voor het personenvervoer. Het goederenvervoer per spoor is echter niet minder belangrijk. Goederenvervoer is kort gezegd de andere kant van de medaille die volwaardig moet worden meegenomen in de analyse van en de besluitvorming over mogelijke kwaliteitssprongen. Voor goederenvervoer gaat het met name om de analyse van de mogelijkheden voor het kunnen accommoderen van verwachte groei en de effecten voor de specifieke kwaliteitsaspecten voor goederenvervoer, zoals nu reeds bij (internationale) corridor benadering centraal staat. Hierbij gaat de aandacht met name uit naar de primaire en secundaire goederenroutes, zoals opgenomen in de NoMo (zie bijlage C). Ook wordt daarbij gekeken naar de kansen en mogelijkheden van het stellen van kwaliteitseisen aan vervoerders.

Wat is de geografische scope?

Deze analyse heeft vanwege de logistieke samenhang van de dienstregeling op het hoofdrailnet (zowel IC's als stadsgewestelijk/regionaal treinvervoer), alsmede het goederenvervoer per spoor, een landelijke scope. Daarbij ligt de focus op een aantal corridors/baanvakken die op basis van de netwerkanalyse van de spoorsector en de regionale netwerkanalyses naar voren zijn gekomen als belangrijkste corridors om verder te bestuderen:

- Den Haag-Leiden-Schiphol-Amsterdam Zuid-Almere in aansluiting op de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (SAAL) (incl. Stedenbaan, Regionet);
- Alkmaar-Amsterdam-Utrecht-Eindhoven (incl. Regionet, Randstadspoor, OV-netwerk Brabantstad);
- Utrecht-Arnhem/Nijmegen (incl. Randstadspoor, regionaal KAN);
- Den Haag-Rotterdam (en verder naar Eindhoven) (incl. Stedenbaan, OV-netwerk Brabantstad);
- Den Haag/Rotterdam-Gouda-Utrecht (incl. Stedenbaan en Randstadspoor).

Voor de focus op specifieke corridors is ook gekozen vanuit de overtuiging dat de analyse anders een te brede scope krijgt en niet de noodzakelijke diepgang kan bereiken. Op basis van de bevindingen tijdens deze analyse is het mogelijk dat ook andere corridors, wegens grote samenhang, nadrukkelijker worden betrokken. Ook zijn vervolgstudies voor andere corridors denkbaar, indien de uitkomsten van deze analyse daartoe aanleiding geven.

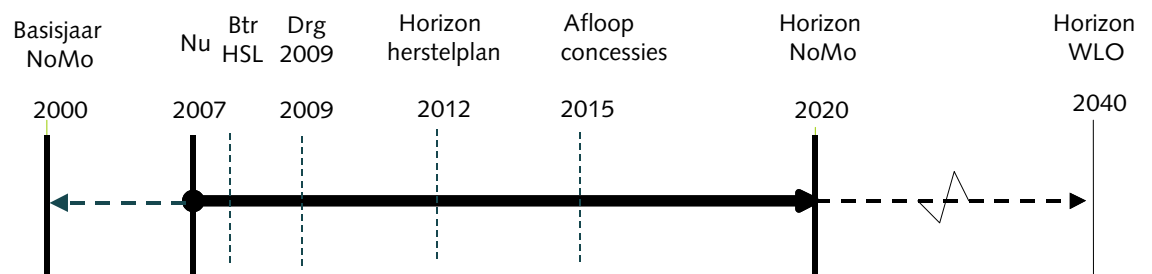
In onderstaande figuur zijn de corridors aangegeven alsmede de corridors die worden beschouwd in de studie naar verkorting van reistijden naar de landsdelen in het kader van de dienstregeling 2008.



Tijdshorizon

Deze analyse heeft als horizon het jaar 2020 om goed de relatie te leggen met de inzichten in de Nota Mobiliteit. Er zal daarbij vooral ook naar de periode vóór 2020 worden gekeken (2010, 2015) om antwoord te kunnen geven op vragen als 'op welke termijn is een kwaliteitssprong op zijn vroegst mogelijk' en 'welke fasering is haalbaar en realistisch?'. Hierbij moet ook nadrukkelijk rekening worden gehouden met het gereedkomen van nieuwe infrastructuur zoals de Hanzelijn en Vleugel en met aanpassingen in de dienstregeling van NS gedurende 2009 en 2012. Hiermee wordt voorkomen dat alleen in lange termijn blauwdrukken wordt gedacht in plaats van concrete eerste stappen.

Daarnaast is het belangrijk om terug te kijken naar de afgelopen jaren om vast te stellen wat de ontwikkelingen zijn geweest en deze te confronteren met de reeds bestaande prognoses.



Tenslotte zal voor wat betreft de marktontwikkelingen ook een globale doorkijk richting 2030 en 2040 gemaakt worden aangezien de gezamenlijke planbureaus op basis van de recentelijk verschenen WLO scenarioanalyse (Welvaart en Leefomgeving Onderzoek) - gelet op de demografische ontwikkelingen tot 2040 - waarschuwen voor het gevaar van overinvestering.

1.6 Aard en status van de analyse

Deze analyse staat in het teken van de beeldvorming, de eerste stap van het zogenoemde BOB-principe: beeldvorming, oordeelsvorming, besluitvorming. Dat betekent dat de nadruk ligt op fact finding en onderzoek van diverse opties, te beantwoorden onderzoeksvragen en consultatie van experts. Op basis van de resultaten van deze analyse zal aansluitend oordeelsvorming en besluitvorming plaats kunnen vinden.

Deze analyse heeft als doel inzicht te geven in de kansen en mogelijkheden voor een kwaliteitssprong. Bij de behandeling van de begroting 2007 in de Tweede Kamer is vastgesteld dat deze analyse niet de status heeft van een MIT-verkenning of MIT-planstudie. De analyse is evenmin een analyse in de zin van de Europees wettelijk te volgen capaciteitsvergrotingsystematiek door ProRail bij overbelast verklaarde infrastructuur.

1.7 Uitgangspunten

Inhoudelijk worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Bestaande beleidsprincipe 'betrouwbaar benutten': prioriteit geven aan het vergroten van de betrouwbaarheid van het net en waar nodig benuttingsmaatregelen inzetten, al dan niet van infrastructurele aard
- Bestaande beleidsprincipe 'prioriteitsvolgorde VBBN': Veiligheid, Betrouwbaarheid, Benutten, Nieuwbouw
- Bestaande institutionele ordening. Evaluatie van de huidige institutionele ordening vindt plaats in een separaat project dat V&W samen met betrokken partijen uitvoert.
- Meest actuele stand van zaken Herstelplan fase 2
- Vigerende internationale afspraken over ontwikkeling van diverse spoorgoederen corridors

Voor de werkwijze worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Sturen op tijd én kwaliteit
- "Samen op weg proces" net als bij de netwerkanalyses, waarbij de dilemma's en te maken keuzen door alle partijen worden ervaren
- Maximale transparantie bij inhoud en besluitvorming
- Ruimte voor onorthodoxe werkwijzen gericht op creativiteit en energie losmaken, bijvoorbeeld met 'out of the box' teams.
- Maximaal gebruik maken van bestaande informatie, zoals regionale netwerkanalyses, analyses van de spoorsector, planbureaus en anderen (marktkansen).
- Cijfers zo dicht mogelijk bij de oorspronkelijke bron halen en bij de meest geaccepteerde autoriteit(en) op het specifieke vakgebied. Bronvermelding bij alle informatie.

1.8 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 gaat in op de aanpak (fasering, deelproducten, werkstromen, werkwijze). In hoofdstuk 3 beschrijft de raakvlakken met andere projecten. In hoofdstuk 4 komt de in- en externe organisatie aan bod. Hoofdstuk 5 schetst de beheersingsaspecten van het project, zoals planning, kwaliteitsborging alsmede de informatie-uitwisseling.

2. Aanpak

2.1 Fasering en producten

De analyse is opgebouwd uit drie fasen met drie producten:

- **Fase 0 : Opstarten**
Het resultaat/product van deze fase is een met alle partijen afgestemd en door de opdrachtgever goedgekeurd plan van aanpak voor de analyse. Hierin dienen naast de projectmatige aspecten (organisatie, tijd, geld, etc.) ook de te beantwoorden onderzoeksvragen zoveel als mogelijk concreet geformuleerd te zijn. Deze fase is met de vaststelling van dit plan van aanpak afgerond.
- **Fase 1 : Tussenrapport**
Het resultaat van deze fase is een tussenrapport dat besproken kan worden met alle betrokken partijen, zoals tijdens de bestuurlijke overleggen tussen Rijk en regio's in het voorjaar van 2007. Afronding van deze fase is vooralsnog voorzien op 1 mei 2007.
- **Fase 2 : Eindrapport**
Het resultaat van deze fase is een door de opdrachtgever goedgekeurd eindrapport. Deze fase zal uiterlijk november 2007 gereed zijn, op tijd voor bestuurlijke overleggen tussen rijk en regio en behandeling van begroting en MIT in de Tweede Kamer.

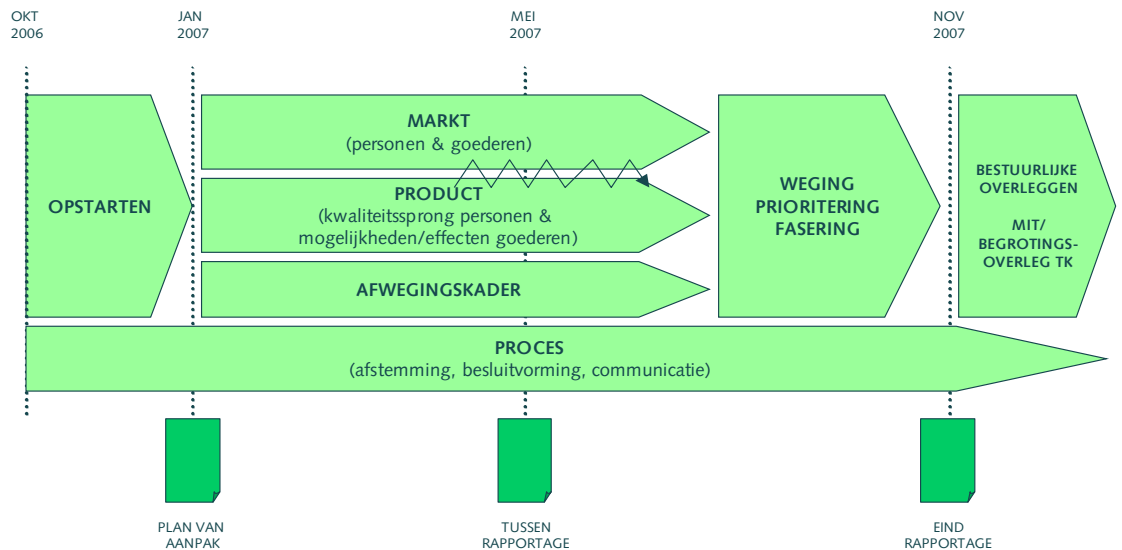
Na afronding van het eindrapport vindt besluitvorming plaats tijdens bestuurlijke overleggen en behandeling van begroting en MIT in de Tweede kamer. Deze besluitvorming ligt daarmee in het verlengde van deze analyse maar maakt hier geen onderdeel van uit. De wijze waarop deze besluitvormingsfase wordt ingericht en voorbereid zal separaat aan deze analyse worden uitgewerkt, mede in relatie tot de uitwerking van samenwerkingsagenda door rijk en regio en de wijze waarop dit organisatorisch wordt vormgegeven.

2.2 Werkstromen

In de analyse wordt gewerkt in diverse werkstromen die zoveel als mogelijk parallel worden uitgevoerd en samen komen in het tussen- en het eindrapport:

1. Werkstroom Markt (personen & goederen)
2. Werkstroom Product (kwaliteitssprong personen & effecten en mogelijkheden goederen)
3. Werkstroom Weging, prioritering, fasering
4. Werkstroom Proces & communicatie

In onderstaande figuur zijn deze werkstromen illustratief weergegeven.



2.2.1. Werkstroom Markt

In deze werkstroom worden de marktontwikkelingen voor personenvervoer en goederenvervoer per spoor geanalyseerd en in kaart gebracht. Het doel van deze werkstroom is een gedifferentieerd beeld van de ontwikkelingen naar tijd, plaats en doelgroep en naar de achterliggende verklarende factoren (ook wel 'drivers' genoemd).

Hoewel hiervoor al diverse analyses zijn uitgevoerd door V&W, spoorsector, regio's en planbureaus is er sprake van uiteenlopende marktverwachtingen bij de verschillende partijen. Voor een goed inzicht in de groei van het spoorvervoer is ook inzicht nodig in de ontwikkelingen van (segmenten van) de totale mobiliteitsmarkt. Waar mogelijk worden inzichten van diverse partijen benut om een totaalbeeld voor het spoorvervoer te kunnen ontwikkelen, al dan niet in de vorm van scenario's.

De werkstroom bevat een aantal deelanalyses:

1. het inventariseren en analyseren van de belangrijkste drivers in de ontwikkeling van het spoorvervoer
2. het verklaren van de groei van de afgelopen jaren
3. het analyseren van de verschillende vervoerprognoses die op dit moment worden gehanteerd
4. het in kaart brengen van de kansen van bepaalde productmodellen in termen van marktontwikkeling

Ad 1 het inventariseren en analyseren van de belangrijkste drivers in de ontwikkeling van het spoorvervoer

In deze deelanalyse wordt gekeken naar welke drivers de ontwikkelingen in mobiliteit in het algemeen en van het spoorvervoer in het bijzonder kunnen verklaren en welke effecten zij op het vervoer zullen hebben. Hierbij wordt onderscheid gemaakt naar externe (van buiten het vervoersysteem) als interne (vanuit het systeem zelf)

factoren. Ook wordt er gekeken in hoeverre deze factoren in het verleden verklarend werkten en of dit voor de toekomst ook mag worden verwacht.

Hierbij kan voor het personenvervoer onder andere gedacht worden aan:

- Inzicht in ontwikkeling van de economie en mobiliteit in zijn algemeen
- Inzicht in de rol van de trein in de regionale, nationale en internationale mobiliteitsmarkt
- Inzicht in gevolgen van (diverse vormen van) prijsbeleid op de weg voor het gebruik van de trein naar tijd en plaats
- Invloed van tariefdifferentiatie, marketing en promotie
- Invloed van diverse kwaliteitsaspecten (toegankelijkheid, reisinformatie, ketens e.d.)
- Invloed van hoger aanbod op de vervoervraag. Concrete voorbeelden worden geanalyseerd (in binnen en/ of buitenland)
- Inzicht in de belangrijkste fileknelpunten op snelwegen, relevant voor de focuscorridors (welke automobilisten staan er in de file)

Hierbij kan voor het goederenvervoer onder andere gedacht worden aan:

- Inzicht in ontwikkeling vervoervraag agv economische ontwikkelingen (globalisering, continentale productiestructuren)
- Inzicht in de ontwikkeling van de belangrijke haven- en industriecomplexen (waaronder de Tweede Maasvlakte) en de rol van het spoorgoederenvervoer daarbij
- Inzicht in de intermodale concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer
- Inzicht in de ontwikkelingen mbt spoorliberalisering, beprijzing weg, fijn stof, geluid, gevaarlijke stoffen en andere regelgeving
- Inzicht in corridorontwikkeling vanuit Nederland naar bestemmingen in Europa (in het bijzonder de corridors naar Genua, Frankrijk en Midden Europa), alsook beleid in ons omringende landen en eventuele beperkingen op internationale corridors

Ad 2 het verklaren van de groei van de afgelopen jaren (personen en goederen)

In deze deelanalyse wordt gekeken naar de marktontwikkelingen van de afgelopen jaren voor zowel het personenvervoer als het goederenvervoer, op basis van gerealiseerde cijfers en gedifferentieerd naar plaats en tijd. Hierbij wordt in ieder geval een onderscheid gemaakt naar spits- en dalperiode, werkdagen en weekend en naar de verschillende 'drivers' uit deelanalyse 1 die een verklaring bieden voor de geconstateerde ontwikkeling. Daarnaast wordt een uitspraak gedaan over welke trends uit het verleden structureel zullen doorwerken in de toekomst.

Ad 3. het analyseren van de verschillende vervoerprognoses die op dit moment worden gehanteerd.

De verwachting bestaat dat het vervoer per trein voor zowel personen als goederen zal groeien tot 2020. Over het tempo en de omvang van de groei naar tijd en plaats bestaan echter zeer verschillende beelden. In deze deelanalyse worden de verschillende prognoses van verschillende partijen naast elkaar gezet en geanalyseerd op verschillen in uitgangspunten en uitkomsten. Een onderscheid naar de verschillende corridors en de tijden op een dag zal hiervan onderdeel uitmaken. Hierbij wordt ook gekeken naar het prognose-instrumentarium. De overeenkomsten en verschillen zullen naast elkaar gezet worden en er volgt een inzicht in de transparantie en onderbouwing voor de uitkomsten van de modellen.

Ad 4. het in kaart brengen van de kansen van bepaalde productmodellen in termen van marktontwikkeling

In deze stap zullen de effecten van de mogelijke productmodellen, zoals in de volgende paragraaf beschreven, worden bepaald. Daarbij vindt wisselwerking tussen de werkstroom markt en product plaats. Hierbij zullen de inzichten van de verschillende partijen (V&W, KIM, regio's, vervoerders) bijeen worden gebracht om tot een goed en gedeeld beeld te komen wat de kansen van mogelijke kwaliteitssprongen zijn in termen van marktontwikkelingen.

Proces van samenwerking

Van alle betrokkenen wordt verwacht dat zij actief participeren in deze werkstroom. Op basis van het motto "apart doen wat apart kan, samen doen wat samen moet" (zie de samenwerkingsprincipes in paragraaf 4.3.) is hieronder het proces van samenwerking en de rol en bijdrage van verschillende partijen nader beschreven.

Het Kennis Instituut voor Mobiliteit (KIM) is gevraagd een overall-analyse uit te voeren die de hierboven genoemde deelanalyses omvat, waarbij zij zoveel mogelijk gebruik maakt van de informatie en inzichten bij andere partijen zoals planbureaus, vervoerders en regio's.

Hierbij wordt van regio's een actieve inbreng verwacht, onder andere wat betreft de inzichten over de herkomst- en bestemmingsrelaties en ketenverplaatsingen van deur-tot-deur en over de effecten van het regionaal OV op het gebruik van het spoornetwerk en andersom. Van NS en de Branche Vereniging Railgoederenvervoer (BRG) wordt verwacht dat zij de benodigde gegevens verstrekken die voor deze analyse nodig zijn.

Van NS wordt tevens verwacht dat zij een eigen deelanalyse 2 uitvoert die als separate analyse kan dienen en tevens kan worden betrokken bij de overall-analyse van het KIM.

V&W zorgt ervoor dat de inzichten van deze werkstroom met elke regio worden gedeeld en besproken. In welke werkvorm hierbij naar corridors, regio's en landsdelen wordt gekeken zal nog nader bepaald moeten worden. Tevens zal nader worden bepaald hoe in deze

werkstroom de betrokkenheid van klantenconsumentenorganisaties (zoals LOCOV) vorm kan worden gegeven.

2.2.2. Werkstroom Product

Productmodellen personen en varianten goederen

In deze werkstroom wordt het begrip 'kwaliteitssprong' concreet gemaakt in termen van treinproduct. Centraal hierbij staan de vragen 'hoe ziet het er concreet uit' en 'wat merkt de reiziger ervan'. De eventuele dilemma's worden inzichtelijk gemaakt bij het oplossen van knelpunten. In de aanpak van deze werkstroom worden de volgende stappen onderscheiden:

1. Definitie van het palet van kwaliteitssprongen
2. Mogelijkheden accommoderen groei goederenvervoer & effecten personenvervoer rest v/h landelijk netwerk
3. Dilemma's en knelpunten
4. Mogelijke maatregelen en kosten

Deze stappen worden hieronder nader toegelicht.

Stap 1: Definitie van het palet van kwaliteitssprongen

Als eerste stap in deze werkstroom wordt bepaald hoe het palet van te onderzoeken kwaliteitssprongen er precies uitziet. Als vertrekpunt hiervoor worden de productmodellen genomen zoals beschreven in de netwerkanalyses van de regio's en de spoorsector. Als 'hoofdsmaken' zijn daarbinnen de volgende twee productmodellen te onderscheiden:

- een 4/4-model (4 IC's en 4 Sprinters)
- een 6/6 model (6 IC's en 6 Sprinters), een vorm van "spoorboekloos rijden"

Binnen deze hoofdsmaken kan per corridor gevarieerd worden door aan diverse kwaliteitsknoppen te draaien, hetzij in de vorm van een gevoeligheidsanalyse/quick-scan of in de vorm van een uitgewerkte variant:

- betere tijdligging, zoals in de netwerkanalyse van de spoorsector aangeduid als de 'beter' variant
- extra stations, zoals in diverse netwerkanalyses van de regio's aangegeven
- kortere reistijden, zoals bijvoorbeeld door de Tweede Kamer aangegeven in debatten over de dienstregeling en door NS in haar visie 2020 is opgenomen

Als referentie voor de kwaliteitssprongen wordt de referentievariant uit de Netwerkanalyse Spoor van de spoorsector gebruikt waarin de situatie in 2020 op basis van huidig vastgelegd beleid in Nomo, begroting en MIT is beschreven.

Per corridor worden de te onderzoeken mogelijke productmodellen in kaart gebracht. Dit gebeurt in samenwerking tussen V&W, sector en regio's op die corridor. Belangrijk hierbij is dat het aantal te onderzoeken productmodellen niet te groot wordt.

Stap 2: Mogelijkheden accommoderen groei goederenvervoer & effecten personenvervoer rest v/h landelijk netwerk

Per productmodel worden een aantal mogelijkheden geformuleerd om groei van het goederenvervoer te accommoderen. Hiervoor wordt in het verlengde van de kwaliteitselementen uit de economische impactstudie rail (EISR) bekeken welke mogelijkheden er zijn in de zin van routing en effecten op de rest van het net. Een belangrijke rol hierbij speelt de mogelijkheden van de ingebruikname van de Betuweroute.

Stap 3: Dilemma's en knelpunten

De verschillende combinaties van productmodellen voor personenvervoer en mogelijkheden om groei van het goederenvervoer te accommoderen, leveren elk een overzicht van verwachte knelpunten op. Hierbij gaat het niet alleen om knelpunten vanuit de optiek van fysieke capaciteit maar ook vanuit de optiek van kwaliteit, betrouwbaarheid, veiligheid, geluid en milieu.

Stap 4: Mogelijke maatregelen en kosten

In deze stap worden de mogelijke oplossingsrichtingen voor de in stap 3 onderkende knelpunten uitgewerkt, voor elk van de combinatie van productmodellen voor personenvervoer en mogelijkheden om groei van het goederenvervoer te accommoderen. Hiervoor worden de verschillende 'oplossings-knoppen' in kaart gebracht waar aan gedraaid kan worden door één of meerdere partijen. Hierbij wordt het gehele spectrum van oplossingsrichtingen gezien: dienstregeling, BUP, logistieke systemen, homogenisering, routing, materieel, infrastructuur, functioneren van de keten, (differentiatie van) gebruiksvergoeding, brugopeningen, regelgeving, innovatieve technieken, etc.. Knelpunten worden daarbij in onderling verband gezien en het kan nodig zijn, dat ook buiten de focuscorridors mogelijke oplossingen voor knelpunten gevonden kunnen worden. De eventuele dilemma's worden inzichtelijk gemaakt bij de verschillende oplossingen. Van de mogelijke oplossingen kunnen de globale kosten in kaart worden gebracht evenals de oplossingstermijnen.

Resultaat

Op basis van stappen 1 t/m 4 ontstaat per corridor een overzicht waarin de relatie wordt gelegd tussen de productmodellen voor personenvervoer, de mogelijkheden om groei van het goederenvervoer te accommoderen, de effecten op de rest van het netwerk, de mogelijke knelpunten, de mogelijke maatregelen daarvoor en een inschatting van de kosten daarvan.

Proces van samenwerking

Analoog aan de werkstroom Markt is hieronder op basis van het motto "apart doen wat apart kan, samen doen wat samen moet" (zie de samenwerkingsprincipes in paragraaf 4.3.) het proces van samenwerking en de rol en bijdrage van verschillende partijen uitgewerkt.

Gezien de aard van de werkzaamheden ligt het zwaartepunt van het inhoudelijke werk in de stappen 2, 3 en 4 bij ProRail. Het is echter belangrijk dat bij elke stap goede afstemming plaatsvindt tussen ProRail, NS, BRG, de regio's op de focuscorridors en V&W. Het ligt voor de hand deze afstemming per focuscorridor te organiseren in een regulier overleg tussen de in bijlage D genoemde contactpersonen. Met deze contactpersonen zal echter besproken worden wat de meest handige werkvorm is. Er zal een goede balans moeten worden gevonden tussen de tijd die beschikbaar is om de noodzakelijke analyses uit te voeren en de tijd die nodig is om te overleggen.

De regio's die niet direct gelegen zijn op de focuscorridors zullen voor de corridoroverstijgende aspecten worden betrokken, zodat alle partijen de keuzes en dilemma's in het werkproces meemaken.

2.2.3. Werkstroom Weging, prioritering en fasering

De inzichten vanuit de werkstroom "markt" (2.2.1) en de werkstroom "product" (2.2.2) zijn de basis voor de werkstroom "weging, prioritering en fasering". In deze werkstroom zal de analyse plaatsvinden waarin de productvarianten met de veronderstelde marktmogelijkheden en effecten onderling worden gewogen. Op basis daarvan wordt een prioritering en fasering opgesteld.

Deze werkstroom bevat de volgende substromen:

- Het opstellen van een afwegingskader
- Aan de hand van het afweegkader vergelijken van de diverse productmodellen en de marktanalyse, zodat weging, fasering en prioritering mogelijk is.

Afwegingskader

Parallel aan de werkstromen product en markt zal een afwegingskader worden opgesteld. In dit afwegingskader worden de criteria en aspecten opgenomen die van belang zijn om de verschillende productmodellen te kunnen vergelijken. Dit afwegingskader wordt met alle partijen afgestemd en zal gereed moeten zijn op het moment dat de fase van weging, prioritering en fasering start.

Vergelijking productmodellen

Aan de hand van het afweegkader worden de verschillende productvarianten met hun kosten en de veronderstelde markteffecten (baten) met elkaar vergeleken, zodat weging, prioritering en fasering mogelijk is. Gedacht wordt dat er in deze fase gebruik kan worden gemaakt van sterk vereenvoudigde MKBA²-technieken om binnen de beschikbare tijd een verantwoorde analyse te kunnen maken.

² Maatschappelijke Kosten Baten Analyse

2.2.4. Werkstroom Proces & communicatie

Vanuit deze werkstroom zal permanente aandacht worden georganiseerd voor communicatie, beslismomenten en (bestuurlijke) afspraken. Te onderscheiden zijn een aantal substromen:

- Organiseren en faciliteren van het samenwerkingsproces met de diverse partners en partijen
- Voorbereiden van het bestuurlijke besluitvormingsproces, waarbij in samenwerking tussen Rijk en regio dit proces in het vervolg nader zal moeten worden vorm gegeven. (zie hoofdstuk 4)

Samenwerkingsproces

Deze werkstroom bevat in ieder geval de volgende activiteiten

- afspraken over en vormgeven van de samenwerking tussen partijen (met name in fase 0)
- samenwerkingsproces binnen het project (fase 1 en 2)
- voorbereiding besluitvormingsmomenten op bestuurlijk niveau (voorjaar 2007 en najaar 2007)
- communicatie, nieuwsbrieven, info aan diverse betrokkenen
- organiseren van workshops
- een goed toegankelijke informatie database op bijvoorbeeld een website.

Besluitvormingsproces

De wijze waarop het bestuurlijke besluitvormingsproces naar aanleiding van het eindresultaat van de analyse (november 2007) zal worden vormgegeven, zal separaat worden gezien en nog worden uitgewerkt. Een voorstel zal medio 2007 aan de orde komen.

3. Raakvlakken met andere projecten & trajecten

3.1 Raakvlakken met projecten binnen VenW

Spoor

De resultaten van de studies **naar reistijdverkortingen van/naar/tussen landsdelen** (als gevolg van discussies in het kader van de dienstregeling 2007-2009). Zie hiervoor ook de zogenoemde 'dilemmabrief' van de minister van V&W aan de Tweede kamer (d.d. 18 december 2006, Tweede Kamer, vergaderjaar 2006–2007, 29 984, nr. 82). Inzichten en maatregelen worden meegenomen in deze LMCA.

Voor de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad wordt reeds de **Planstudie OV SAAL** uitgevoerd. Het doel van de eerste fase van deze planstudie is om voor drie tijdperiodes (2013, 2020 en 2030) de ambities en knelpunten nader uit te werken. Tevens worden kansrijke oplossingen afgebakend voor nadere uitwerking in fase 2 van de planstudie. De oplossingen voor de kortere termijn (2013 en eventueel 2020) worden in fase 1 concreter uitgewerkt dan de mogelijke oplossingen voor de langere termijn (2030). Voor de kortere termijn ligt de focus op het spoor. Voor de langere termijn maken ook andere tracés (o.a. IJmeerverbinding, NoordLink) en andere vormen van OV (naast spoor ook bus, tram, metro, RER, magneetzwefbaan) onderdeel uit van de planstudie. De eerste fase van de planstudie loopt tot de zomer van 2007. De Planstudie OV SAAL heeft en houdt een zelfstandig proces. Gezien de geografische en deels inhoudelijke overlap tussen SAAL en LMCA worden onderzoeken die voor beide trajecten nodig zijn (bijv. vervoerprognose en knelpuntanalyse) gezamenlijk uitgevoerd. Hiermee wordt geborgd dat voor de corridor Schiphol-Lelystad één gezamenlijk beeld ontstaat en dat voor betrokken partijen (o.a. regio en spoorsector) de samenhang tussen SAAL en LMCA helder is. Daarnaast vullen LMCA en SAAL elkaar wederzijds aan. LMCA plaatst de SAAL corridor in een breder perspectief en de planstudie OV SAAL zoomt meer in op de betreffende corridor.

Er is een relatie met het project **Zuiderzeelijn**, de studie naar een mogelijke snelle treinverbinding tussen Schiphol en Groningen/Leewarden. Over nut en noodzaak van een Zuiderzeelijn vindt naar verwachting in de loop van 2007 besluitvorming plaats op basis van de Structuurvisie + Aanvulling, die in oktober 2006 zijn afgerond. In de Structuurvisie + Aanvulling zijn alle relevante aspecten van dit project onderzocht, waardoor in het kader van de LMCA specifieke analyse hiervoor niet meer nodig is.

Er zal rekening worden gehouden met diverse projecten die invloed hebben op het **spoorgoederenvervoer** zoals aanleg Tweede Maasvlakte, spoorgoederencorridors en gevaarlijke stoffen.

Overige spoor-projecten/trajecten. Ook zal een relatie worden gelegd met bevindingen in het kader van gebruiksvergoeding, implementatieplan toegankelijkheid, overwegenbeleid, spoorse doorsnijdingen, implementatieplan ERTMS, etc..

Netwerkaanpak

Binnen V&W is gekozen om het vervolg van de netwerkanalyses gezamenlijk en in samenhang op te pakken. Naast de landelijke markt en capaciteitsanalyse spoor, zijn de volgende projecten gedefinieerd, waarmee raakvlakken zijn te benoemen.

Vanuit het project zullen inzichten uit de **landelijke markt- en capaciteitsanalyse voor het wegennet** en effecten van **anders betalen voor mobiliteit** worden meegenomen. Dit geldt in het bijzonder voor effecten van beprijzing op de weg op het gebruik van de trein naar tijd en plaats, alsmede inzicht in de grootste fileknelpunten op het hoofdwegennet. Ook effecten van aanleg van nieuwe weginfrastructuur op het OV- en treingebruik komen, waar nodig, aan de orde.

Vanuit het project zijn raakvlakken met het **Programma OV**, waarin de opzet en uitvoering van een landelijk actieprogramma voor de versterking van de samenhang binnen het totale openbaar vervoer. Daarnaast is er een relatie met het beleidsthema **Mobiliteitsmanagement**, waarin gefocust wordt op de versterking van de samenhang binnen de totale vervoersketen via mobiliteitsmanagement, ketenmobiliteit en fietsbeleid.

Overige projecten

Inzichten uit parallel **lopende planstudies c.q. verkenningen wegen**. Daarbij zal zoveel als mogelijk gewerkt worden met dezelfde studievarianten. Dit geldt o.a. voor de integrale pakketstudies Ring Utrecht en Driehoek A1-A27-A28, alsmede andere wegstudies die in diverse landsdelen aan de orde zijn gezien de MIT-afspraken in november 2006.

3.2 Raakvlakken met projecten binnen spoorsector

Er zijn raakvlakken te benoemen met vele studies en trajecten die binnen de spoorsector lopen. Hieronder worden hiervan een aantal benoemd:

Tot het najaar 2007 vindt in Railforum verband een serie van workshops plaats in het kader van het **project Nederland op de Rails**. In dit project staat de vraag centraal hoe de spoorsector een betere bijdrage kan leveren aan de mobiliteitsvraagstukken in Nederland. Dit

project kan een nuttige 'kruisbestuiving' van inzichten en ideeën opleveren met de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse.

Visieontwikkeling bij partijen in de spoorsector staat uiteraard nooit stil. Een voorbeeld hiervan is de "Visie 2020" van NS. Daarnaast hebben ProRail en NS een **update van Benutten & Bouwen** aangekondigd, de gezamenlijke toekomstvisie van de spoorsector.

Tenslotte is er veel relevante informatie en/of kennis uit andere relevante trajecten ofwel eerdere studies. Betreft knelpuntanalyses, projectstudies, innovaties e.d. uitgevoerd binnen ProRail en NS, dan wel de BRG.

3.3 Raakvlakken met regionale projecten

Door bijna alle regionale overheden vinden de komende tijd studies plaats t.a.v. het openbaar vervoer, als verdieping van de netwerkanalyses. Van de regio's wordt verwacht dat zij relevante studies t.a.v. de ontwikkeling van het regionaal OV, ketens, reisinformatie, betere afstemming van regionaal OV op de trein etc, actief inbrengen in de LMCA. Als voorbeeld worden hieronder een aantal projecten/studies in de regio Utrecht weergegeven:

In de regio Utrecht spelen de komende maanden de volgende belangrijke trajecten:

- Integrale pakketstudies Ring Utrecht en Driehoek A1-A27-A28: beide studies zijn het resultaat van de Netwerkanalyse Utrecht. De studie Ring Utrecht wordt getrokken door het Bru en de Driehoek door de gemeente Amersfoort. De provincie zal een projectbureau opzetten dat beide studies met elkaar verbindt. Het UVVB (Utrechts Verkeer en Vervoer Beraad) zal het bestuurlijk platform zijn. Op 1 juli 2007 zullen voor de studies de plannen van aanpak gereed moeten zijn, waarna de uitvoering kan starten.
- Marktstudie OV: deze studie wordt het komende half jaar uitgevoerd in opdracht van het UVVB. De studie zal de Utrechtse OV markt, waaronder spoor, bekijken en analyseren. Deze studie moet inhoudelijk en procesmatig afgestemd worden met de LMCA. Eind januari dient de projectopdracht geformuleerd te zijn en de studie zal in november 2007 gereed zijn. De provincie Utrecht zal dit project namens de regio oppakken.
- Randstadspoor: dit project is ook aan de orde binnen de scope van de focus-corridors in deze analyse en moet inhoudelijk en procesmatig afgestemd worden met de LMCA.

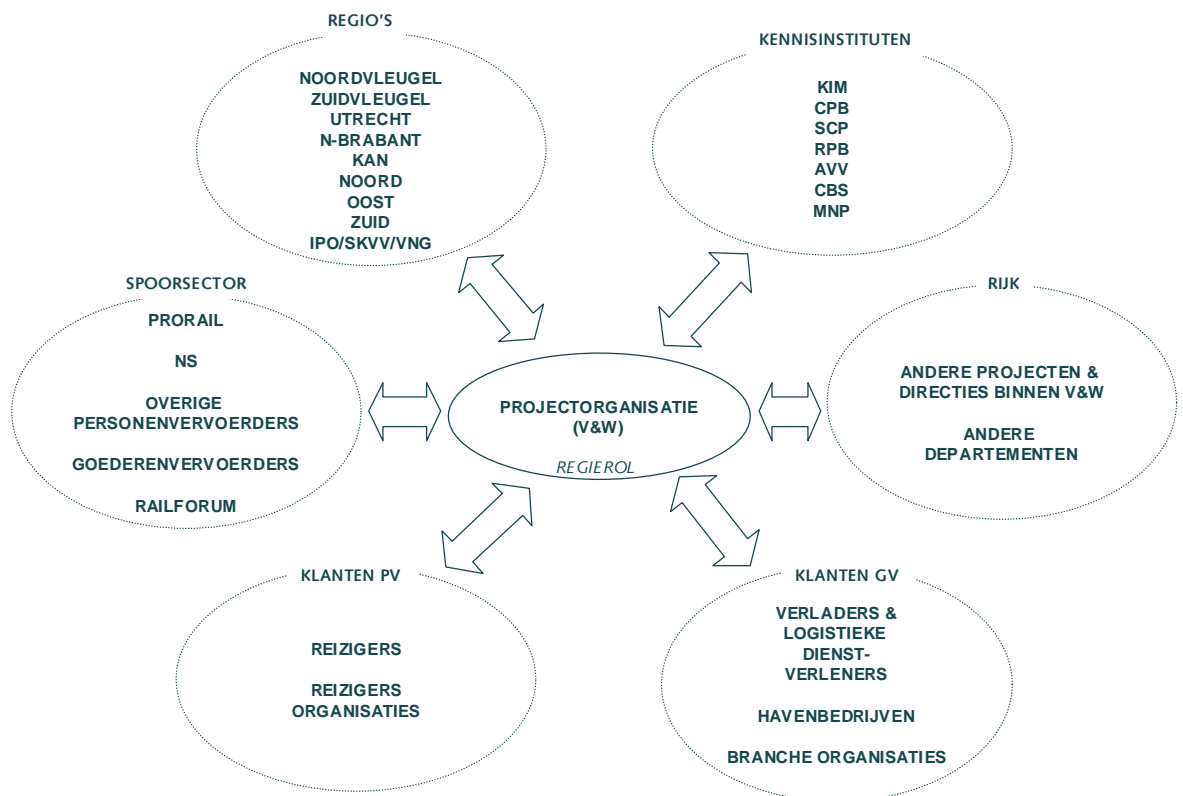
4. Organisatie

4.1 Opdrachtgeverschap

V&W heeft het voortouw genomen voor deze analyse. Gezien de eindverantwoordelijkheid van de Minister van V&W voor de hoofdspoorweginfrastructuur en voor het vervoer op het hoofdrailnet ligt de regie en het formele opdrachtgeverschap voor deze analyse ook bij de Minister van Verkeer en Waterstaat.

4.2 Samenwerking tussen partijen

Zoals aangegeven in de brief aan de Tweede Kamer (zie bijlage 1) wordt deze analyse uitgevoerd in samenwerking met de regio's, spoorsector, planbureaus en andere deskundigen. In het onderstaande figuur zijn de meeste betrokken partijen illustratief in beeld gebracht. Dit geeft een gestileerd overzicht en suggereert geen formele organisatiestructuur.



Deze samenwerking vindt plaats op basis van een aantal samenwerkingsprincipes:

-
- Samenwerking op basis van behoud van eigen rol, positie, expertise en mening
 - Samenwerking op basis van concrete onderzoeksvragen, zoveel mogelijk belegd bij specifieke partijen
 - Apart doen wat apart kan, samen doen wat samen moet
 - Afstemming en formele besluitvorming zoveel mogelijk via bestaande (overleg)structuren
 - Samenwerking kan per partij verschillen: maatwerk
 - Geen 'organisatie-kerstboom' optuigen en geen 'Poolse landdagen'. De samenwerking moet uitvoerbaar en beheersbaar blijven, in termen van het aantal overleggen en samenwerkingsverbanden.

Om invulling te geven aan het samenwerkingsproces is een samenwerkingsstructuur gevonden die enerzijds recht doet aan de eindverantwoordelijkheid van V&W en anderzijds betrokkenheid en actieve inbreng van de regio, spoorsector, planbureaus en consumentenorganisaties garandeert. Het proces zal transparant moeten zijn met een herkenbare en productieve bijdrage van alle betrokken partijen. Het is verder essentieel dat de werkprocessen en bestuurlijke besluitvorming van elk van de betrokkenen op elkaar zijn afgestemd en zoveel mogelijk elkaars complement vormen. Het proces moet, last but not least, ook passen binnen de afstemming in het totaal van alle gebieds- en thema-uitwerkingen, zoals dat als follow-up van de netwerkanalyses en samenwerkingsagenda's tussen rijk en regio gestalte krijgt.

De wijze waarop de inhoudelijke samenwerking wordt vormgegeven is nader beschreven bij de werkstromen in hoofdstuk 2. In de volgende paragraaf wordt ingegaan op de meer formele afstemming tussen partijen en worden zoveel mogelijk de reeds bekende contactpersonen genoemd.

4.3 Afstemming tussen partijen

Afstemming tussen V&W en regionale overheden

Formele afstemming tussen rijk en regio vindt in principe plaats via ambtelijke en bestuurlijke overleggen. Voor overkoepelende thema's kan ook via het NMB (via de koepels IPO en SKVV) bestuurlijke afstemming plaatsvinden.

Voor dit project wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de huidige bestaande overlegstructuren tussen rijk en regio. Op dit moment is dit de structuur die gangbaar is bij MIT-overleggen. Ter voorbereiding op het bestuurlijk overleg van mei 2007 zal zoveel mogelijk worden aangesloten bij de bestuurlijke overlegstructuur zoals dat in de komende periode gestalte zal krijgen in het kader van de follow-up van de netwerkanalyses en de samenwerkingsagenda's tussen rijk en regio.

Afstemming tussen V&W en partijen in de spoorsector

De voortgang van deze analyse zal worden besproken tijdens de reguliere (directeuren)overleggen tussen V&W en de sectorpartijen, zoals de kwartaal overleggen met de directies van ProRail en NS.

Afstemming tussen V&W en klantenorganisaties

Afstemming zal zo veel mogelijk via reguliere overlegstructuren met consumentenorganisaties en gebruikersverenigingen binnen de personenvervoer- en goederenvervoersector plaatsvinden. Zonodig kan ook specifiek overleg over bepaalde thema's worden georganiseerd.

Afstemming tussen V&W en planbureaus/kennisinstituten

De kennis van de planbureaus is met name van groot belang voor de werkstroom Markt. Het Kennis Instituut voor Mobiliteit (KIM) bij V&W zal hiervoor een analyse uitvoeren. Het betrekken van aanvullende expertise en andere kennisinstituten zal zoveel mogelijk via het KIM worden georganiseerd.

Andere departementen

Met andere departementen zal waar nodig worden afgestemd via de reguliere contactpersonen. Met name wordt afstemming voorzien met VROM ten aanzien van ruimtelijke ordening, Financiën ten aanzien van financiële aspecten en EZ ten aanzien van economische aspecten.

Externe deskundigen

Voor specifieke vraagstukken kunnen externe deskundigen worden benaderd. Dit om analyses die nodig zijn maar waarvoor bij de samenwerkende partijen geen of onvoldoende kennis of tijd beschikbaar is uit te voeren. Daarnaast kunnen second opinions worden gevraagd aan deskundigen om de inhoud te versterken, of deze te toetsen.

5. Projectbeheersing

5.1 Planning

De belangrijkste mijlpalen zijn de volgende:

- Medio oktober 2006: Start voorbereiding
- Begin februari 2007: Vaststelling plan van aanpak door Minister
- Begin februari 2007: Start fase 1
- Mei 2007: Fase 1 gereed, tussenrapport gericht op bestuurlijke overleggen
- November 2007: Fase 2 gereed, eindrapport gericht op bestuurlijke overleggen en begrotings- en MIT overleg met Tweede Kamer

5.2 Kwaliteit

Kwaliteitsborging van op te leveren producten wordt als volgt voorzien:

- collegiale toetsing binnen het project;
- collegiale toetsing door niet betrokken deskundigen van de samenwerkende partijen;
- toetsing / second opinion door externe deskundigen.

5.3 Risico's

Hieronder zijn de belangrijkste risico's geïnterpreteerd voor de eerstkomende fase in termen van tijd, geld en kwaliteit. Voor deze risico's zijn beheersmaatregelen geformuleerd aan de hand waarvan kan worden gestuurd. Elke twee maanden wordt dit geactualiseerd.

Belangrijke risico's:

- Ontbreken gezamenlijk startpunt (opgave, doel en gedeelde procesopzet) en inzicht in verwachtingen t.a.v. eindresultaten;
- Bevestiging "oud gedrag en denken" in plaats van gebiedsgericht en netwerkdenken;
- Grote verschillen in prognoses, belangen en/of visies van de verschillende partijen;
- Rolverwarring tijdens onderzoeksproces;
- Onvoldoende inbedding van regionale overheden en sector en te laat inschakelen bestuurders;
- "Loszingen" van vervolg NWA's en andere programma's (programma regionaal OV, programma weg);
- Veel proces terwijl de inhoud nog onvoldoende is gehard;
- Diversiteit aan besluitvormingsplanningen bij de verschillende partijen versus voortgang project;
- Uit de tijd lopen van de studie;
- Overschrijding van het projectbudget.

Beheersmaatregelen:

- Transparantie in informatievoorziening en –uitwisseling: 'level playing field'; snel (gezamenlijk) inzicht in ontbrekende kennislacunes;
- Duidelijke rol- en verantwoordelijkheidsverdeling;
- Duidelijke afbakening bij de start van de studie;
- Commitment aan het proces; vrijheid van denken binnen het proces; geen commitment aan tussentijdse denkoefeningen;
- In voorjaar tussentijdse resultaten t.b.v. bestuurlijk overleg (communicatie, tussenrapportage);
- Tijdig informeren van bestuurders, Raden en Staten, Tweede Kamer;
- Actieve inbreng van alle partijen;
- Duidelijke scheiden van factfinding en besluitvorming;
- Goede budgetbewaking.

Hieronder is de passage opgenomen uit de brief van de Minister van V&W aan de Tweede Kamer, d.d. 16 oktober (Tweede Kamer, vergaderjaar 2006–2007, 29 644, nr. 74) die betrekking heeft op de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Spoor.

Openbaar vervoer

Ik constateer dat zowel de spoorsector als de regio ambitieus zijn als het gaat om goed, aantrekkelijk en frequent openbaar vervoer (OV). De regio's hebben de ambities uit de Nota Mobiliteit uitgewerkt en zelfs verdergaande ambities geformuleerd zoals Randstadspoor, Regionet, OV-netwerk BrabantStad, Stedenbaan en Kolibri. Het eindbeeld dat is neergelegd in de Nota Mobiliteit wordt wat mij betreft bevestigd: het mogelijk maken van een kwaliteitssprong voor de treinreiziger. Ik zie daarbij een kans om door «betrouwbaar benutten» een sprong te maken naar hogere frequenties op de zwaarste corridors zodat reizigers daar in 2020 de facto geen spoorboekje meer nodig hebben. Dit vergt echter nadere studie, fasering en prioritering.

Daarom heb ik besloten tot een landelijke markt- en capaciteitsanalyse spoor met de focus op corridors die zowel in de landelijke netwerkanalyse spoor en de regionale netwerkanalyses naar voren komen. Het verkrijgen van een goed en gedeeld marktinzicht staat daarbij ook centraal, aangezien uit de netwerkanalyses blijkt dat er sprake is van uiteenlopende marktverwachting voor het spoorvervoer bij de sector, de regio's en de planbureaus. Mijn ministerie neemt het voortouw voor deze landelijke markt- en capaciteitsanalyse spoor. Deze analyse zal in samenwerking met

de regio's, spoorsector, planbureaus en andere deskundigen worden uitgevoerd. Deze analyse heeft vanwege de logistieke samenhang van de dienstregeling op het hoofdrailnet (zowel IC's als stadsgewestelijk/regionaal treinvervoer), alsmede het goederenvervoer per spoor, een landelijke scope. De rol van de trein in de regionale vervoerstromen op die corridors wordt afgestemd met de regio's. Daarbij ligt de focus op een aantal corridors/baanvakken die zowel in de landelijke netwerkanalyse van de spoorsector als in de regionale netwerkanalyses naar voren zijn gekomen als belangrijkste corridors om verder te bestuderen, waaronder in ieder geval:

- Den Haag–Leiden–Schiphol–Amsterdam Zuid–Almere in aansluiting op de planstudie Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad (SAAL) (incl. Stedenbaan, Regionet);
- Alkmaar–Amsterdam–Utrecht–Eindhoven (incl. Regionet, Randstadspoor, OV-netwerk Brabantstad);
- Utrecht–Arnhem (incl. Randstadspoor, regionaal KAN);
- Den Haag–Rotterdam (en verder naar Eindhoven) (incl. Stedenbaan, OV-netwerk Brabantstad).

Tevens vindt er eind 2006 een studie plaats naar reisverkorting naar de landsdelen zuid, noord en oost, zoals toegezegd in het debat over de dienstregeling 2007–2008. Mijn ministerie zal in overleg met alle partijen voor de landelijke markt- en capaciteitsanalyse een plan van aanpak opstellen. Dit plan van aanpak zal eind 2006 worden vastgesteld. De landelijke markt- en capaciteitsanalyse zal uiterlijk november 2007 (en zo mogelijk september 2007) gereed zijn.

De landelijke analyse zal organisatorisch en inhoudelijk worden afgestemd met de regio. De samenwerking met de landelijke analyse speelt een belangrijke rol. Keuzes ten aanzien van het hoofdrailnet hebben ook gevolgen voor het busvervoer en het railvervoer dat onder verantwoordelijkheid van de regio's valt (tram, metro, lightrail en regionaal spoorvervoer) en andersom. Op basis van deze analyses kan het nieuwe kabinet richtinggevende keuzes maken en fasering en prioritering aanbrengen.

Hieronder is een passage opgenomen uit de brief van de Minister van V&W aan de Tweede Kamer, d.d. 18 december 2006 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2006–2007, 29 984, nr. 82) die betrekking heeft op de toekomstvisie op het spoor.

Visie: spoorboekloos rijden in de brede Randstad

Mijn ideaalbeeld voor de reiziger in 2020 is reizen zonder spoorboekje op de drukste lijnen. Daar rijden dan zes Intercity's en zes Sprinters per uur per richting, zodat de reiziger hooguit een paar minuten hoeft te wachten op de trein die hij nodig heeft. In de landelijke markt- en capaciteitsanalyse spoor (LMCA) wordt onderzocht wat nodig is om deze visie te verwezenlijken en welke maatregelen en investeringen daarmee gemoeid zijn; zie hiervoor de brief van de minister van 16 oktober 2006 (Kamerstuk 29644 nr. 74)³.

Het aantrekkelijke perspectief van spoorboekloos rijden vraagt om een aangepast en vereenvoudigd bedieningsmodel. Daarmee wordt in de eerste plaats de beschikbare spoorcapaciteit maximaal benut en ten dienste gesteld aan de reiziger. Daarnaast is een eenvoudig bedieningsmodel nodig om de dienstregeling voor de reiziger begrijpelijk en betrouwbaar te houden. Als wij uitdragen dat zonder spoorboekje gereisd kan worden, moet de reiziger daar continu van op aan kunnen. Het kan dan niet zo zijn dat de zes treinen per uur telkens anders zijn omdat bijvoorbeeld bepaalde stations om-en-om bediend worden. Deze onduidelijkheid zou mijn visie van spoorboekloos rijden in gevaar brengen. Dit is ook de reden waarom ik bijvoorbeeld een alternerend (om-en-om) Intercity-bedieningspatroon voor de stations Voorburg, Zoetermeer en Gouda, zoals uitgewerkt in de brief van de minister van 12 september jl. (Kamerstuk 29984 nr. 74), zeer onverstandig vind.

In de Nota Mobiliteit is op deze vereenvoudiging van de dienstregeling reeds een voorschot genomen en in de dienstregeling 2007 zien wij daarvan de eerste elementen terug. Op de drukke corridors in de brede Randstad en Brabant worden vier Intercity's en vier Sprinters per uur geboden, vaak in een goede kwartierligging. Ook zijn de eerste vereenvoudigingen in het bedieningsmodel doorgevoerd, onder meer door terug te gaan van een drie-treinenstelsel (Intercity, sneltrein en stoptrein) naar een twee-treinenstelsel (Intercity en Sprinter). Tevens is op sommige plaatsen het corridorprincipe toegepast, zoals op de verbinding Alkmaar – Amsterdam – Utrecht. De komende dienstregelingsjaren zal worden toegewerkt aan verdere verbetering van onder meer de kwartierligging en het corridorprincipe.

Visie: maatwerk en optimale OV-keten in de landsdelen

Het spoorboekloos rijden past bij de drukke lijnen waarover grote reizigersstromen vervoerd worden, zoals in de brede Randstad en Brabant. Daar is de omvang van het vervoer zodanig dat die treinen voldoende reizigers hebben. Op de corridors in de landsdelen is dat anders. Daar is het belangrijker om te kijken naar goede reistijden. Ik zie daar vooral kansen door een goede afstemming van de verschillende OV-modaliteiten en tussen het OV en de auto en de fiets. Voor de reiziger in de landsdelen is het van belang om de 'van-deur-tot-deur'-reis zo soepel mogelijk te laten verlopen. Dat betekent bijvoorbeeld goede aansluitingen van de bus op de trein en van de Sprinter op de Intercityknopen. Gezien de (relatief beperkte) vervoersvraag in de landsdelen, is het niet reëel om daar de frequenties te verwachten die horen bij spoorboekloos rijden. In deze gebieden blijven de reizigers het spoorboekje gebruiken. Doordat daar blijvend aan de hand van een spoorboekje gewerkt wordt, kan meer maatwerk in de dienstregeling geleverd worden om zo goede reistijden te kunnen bieden.

³ NS heeft recentelijk haar visie op de toekomst van het treinvervoer en spoorboekloos rijden beschreven in de brochure "Visie 2020: Vrij om te bewegen".

Bijlage C Indeling spoornetwerk goederenvervoer



BRON: Nota Mobiliteit