

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
20 april 2007	6
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/WV/U.07.00567	-
Onderwerp	
Netwerkaanpak	

Geachte voorzitter,

Hierbij wil ik u, mede namens de staatssecretaris, graag informeren over de voortgang van de netwerkaanpak. Onderdeel hiervan zijn de landelijke analyses spoor, weg en regionaal OV. Zoals toegezegd door de toenmalige staatssecretaris tijdens het Algemeen Overleg op 17 januari jl. zend ik u hierbij de plannen van aanpak voor deze analyses.

Mijn ambtsvoorganger heeft u met de brief van 16 oktober 2006 geïnformeerd over de uitkomsten van de netwerkanalyses en het beoogde vervolg hierop, de zogenoemde netwerkaanpak. De in die brief geschetste lijn wil ik graag doorzetten in deze kabinetsperiode.

Met de netwerkanalyses is vorig jaar een werkwijze ingezet waarbij rijk en regio samen de verkeer- en vervoerproblemen van nu en de toekomst te lijf gaan. Om deze positieve ontwikkeling vast te houden en verder uit te kunnen bouwen, wordt toegewerkt naar een meer continue samenwerking. Centraal staat daarbij de per gebied op te stellen samenwerkingsagenda, gericht op maatregelen en studies voor de korte en (middel-) lange termijn. Daarnaast voert het Ministerie in overleg met de regio's landelijke analyses voor het spoor, de (vaar)wegen en het regionaal OV uit.

Het accent ligt in deze brief op het proces van de netwerkaanpak, mede in relatie tot het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) en het Urgentieprogramma Randstad. Mijn inzet is erop gericht u aan het eind van het jaar inhoudelijke resultaten te melden, als de landelijke analyses zijn afgerond.

Postadres Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 351 61 71
Fax 070 351 78 95

Samenwerkingsagenda's

Uitgangspunt van de netwerkaanpak is de verwachte ruimtelijke ontwikkeling van het gebied, waarbij de verschillende vervoersmodaliteiten in samenhang worden bekeken. Het doel is een voor de burger zo naadloos mogelijk verlopende vervoersketen van deur tot deur. Dit doel kan alleen worden bereikt als regio en rijk echt samenwerken en gezamenlijk het beste bereikbaarheidspakket voor het gebied vaststellen.

In de bestuurlijk overleggen in oktober 2006 is tussen het rijk en de verschillende regio's afgesproken dat er op basis van de netwerkanalyses samenwerkingagenda's worden opgesteld. Hierin wordt nader geconcretiseerd hoe de samenwerking verder wordt gewaarborgd na de netwerkanalyses. Dit door acties en thema's te benoemen en aan te geven wie wat wanneer doet. De voortgang van deze agenda's zal volgende maand tijdens de bestuurlijk overleggen worden besproken.

Landelijke analyses

Om vanuit VenW een bijdrage te kunnen leveren aan de oplossing van de bereikbaarheidsproblemen is eind 2006 gestart met drie landelijke analyses: spoor, weg en regionaal OV. Voor de vaarwegen is deze analyse al eerder gestart en inmiddels bijna afgerond. De analyses hebben als doel om in hun samenhang een beter en scherper zicht te krijgen op waar precies de problemen zitten en welke kansrijke verbeteringen mogelijk zijn. De analyses worden naar de modaliteiten uitgevoerd, maar conclusies op basis van de analyses zullen nadrukkelijk in hun samenhang worden getrokken. Daarbij zal ook naar andere relevante beleidsontwikkelingen worden gekeken (de gevolgen van invoering van prijsbeleid, de samenwerkingsagenda's en andere beleidsthema's zoals verbetering van ketenmobiliteit). Ik ben voornemens uw Kamer daarover eind dit jaar een beleidsbrief te sturen.

De landelijke analyses vormen een aanvulling en verdieping van de regionale netwerkanalyses en de Nota Mobiliteit. Door gebruik te maken van onder meer betere regionale inzichten en de meest recente cijfers over de toekomstige groei, kunnen de beelden en onderliggende feiten en cijfers van de Nota Mobiliteit worden verdiept. Hieronder worden de analyses kort toegelicht. In de bijlagen 1 t/m 3 zijn de drie plannen van aanpak kort samengevat en geduid. De volledige plannen van aanpak treft u aan in de bijlagen 4 t/m 6.

Landelijke capaciteitsanalyse weg

De landelijke capaciteitsanalyse voor de hoofdinfrastructuur weg vloeit voort uit de Uitvoeringsagenda van de Nota Mobiliteit. Daarin is een update van de knelpuntanalyse aangekondigd. Deze wordt geplaatst in het kader van de netwerkaanpak.

De landelijke analyse moet, mede in relatie tot de in de bestuurlijke overleggen gemaakte afspraken, leiden tot een verscherpt inzicht in de knelpunten en oplossingsrichtingen. De landelijke capaciteitsanalyse geeft de mogelijkheid de meest recente ruimtelijke, verkeerskundige, economische en demografische ontwikkelingen

en nieuwe inzichten, zoals de nieuwe WLO-scenario's, te verwerken. Dit biedt zicht op de vraag naar bereikbaarheid in 2020.

Wanneer genoemde ontwikkelingen daar aanleiding toe geven, wordt bezien of aanscherping van de ambitie en/of nadere differentiatie van de bereikbaarheidsnorm uit de Nota Mobiliteit mogelijk of wenselijk is. De streefwaarden die in de Nota Mobiliteit zijn opgenomen zijn daarbij uitgangspunt.

Doel van de landelijke capaciteitsanalyse weg is om bouwstenen te leveren voor de nadere invulling van het MIRT voor de periode 2014 – 2020. Het resultaat van de capaciteitsanalyse is een set van scenario's van maatregelen die de gewenste bereikbaarheid over de weg kunnen realiseren, bestaande uit benutten, bouwen en beprijzen en gecombineerd met maatregelen voor spoor/OV. Deze scenario's worden uitgewerkt in een investeringspakket benutten en bouwen. Daarmee wordt invulling gegeven aan het Coalitieakkoord, waarin verbreding van belangrijke wegcorridors en de aanleg van een beperkt aantal schakels is aangekondigd.

De landelijke capaciteitsanalyse weg richt zich op het hoofdwegennet. De wisselwerking met het onderliggend wegennet wordt in de analyse betrokken. De analyse heeft als horizon de jaren 2012 en 2020 en bevat tevens een doorkijk naar de jaren 2020 en 2030. Daarnaast wordt aansluiting gezocht bij de uitwerking van de samenwerkingsagenda's als vervolg van de netwerkanalyses. Informatie uit de regionale netwerkanalyses, zoals vastgestelde plannen van regionale overheden, worden zoveel mogelijk verwerkt in de landelijke analyse.

Landelijke markt- en capaciteitsanalyse spoor

Het doel van de landelijke markt- en capaciteitsanalyse spoor is inzicht geven in de kansen en mogelijkheden voor een kwaliteitssprong voor de treinreiziger in zijn reisketen van deur tot deur. Tevens moet deze analyse zicht bieden op de kansen en mogelijkheden om bij een kwaliteitssprong voor de treinreiziger de verwachte groei van het goederenvervoer te kunnen blijven accommoderen in termen van kwantiteit en kwaliteit.

Met een kwaliteitssprong wordt een significante kwaliteitsverbetering bedoeld, zoals verwoord in de Nota Mobiliteit: hoge frequenties ofwel 'spoorboekloos rijden' op de drukste lijnen in de brede Randstad en maatwerk / optimale reistijd over de gehele keten in de overige landsdelen.

De analyse neemt de bevindingen uit eerdere trajecten als vertrekpunt en is vooral gericht op verschillen tussen eerdere marktprognoses, het beantwoorden van nog openstaande vragen en het invullen van blinde vlekken. Eerdere trajecten zijn onder andere de elf netwerkanalyses, de netwerkanalyse Spoor van de spoorsector en de debatten van afgelopen jaar over de dienstregeling 2007.

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.

Landelijke markt- en capaciteitsanalyse regionaal OV

Om in het vervolg van de netwerkanalyses het regionaal OV beter mee te kunnen nemen en tot een intermodale deur-tot-deur aanpak te komen, wil VenW samen met de decentrale overheden optrekken. Inzet is op basis van een gedegen analyse te komen tot een samenhangend pakket aan maatregelen voor een integraal OV-systeem als serieus mobiliteitsalternatief. Daartoe wordt een landelijke markt- en capaciteitsanalyse voor regionaal OV (in relatie tot de bovengenoemde analyses voor spoor en weg) uitgevoerd. Het resultaat hiervan is een landelijk kwaliteitsbeeld voor gebiedsgerichte opgaven en oplossingen (op basis van typologieën) waarmee het inzicht in de mogelijkheden van het regionaal OV in termen van kwaliteit, snelheid en betrouwbaarheid en gedifferentieerd naar tijd, plaats en doelgroep wordt verdiept. Daarnaast worden - naar behoefte en in samenwerking tussen regio en rijk- regionale OV-analyses uitgevoerd, waarbij onder andere tariefdifferentiatie aan de orde kan komen, met al dan niet vormen van gratis OV. De regionale OV-analyses kunnen de netwerkanalyses verder invullen. Op basis van de landelijke en regionale analyses kunnen vanaf eind 2007 afspraken gemaakt worden over gewenste maatregelen.

Landelijke markt en capaciteitsanalyse vaarwegen

Voor de vaarwegen geldt dat de landelijke markt en capaciteitsanalyse zich in een afrondende fase bevindt. Uit deze analyse is duidelijk geworden dat de goederenvervoermarkt behoefte heeft aan het oplossen van knelpunten in de goederenvervoerketen. Het is de uitdaging om hierbij de zwakste onderdelen in de keten het eerst aan te pakken. Zwakke onderdelen zijn op dit moment de toekomstbestendigheid van de binnenhavens en inefficiënties in de logistieke keten van het containertransport (zoals de lange wachttijden in de zeehavens). Uiterlijk in juni 2007 zal de staatssecretaris een nota naar de Tweede Kamer sturen met beleidsvoorstellen om iets aan deze zwakke onderdelen te doen. In het Coalitieakkoord is onderstreept dat dit kabinet de kansen voor goederenvervoer over water en innovatie van de binnenvaart wil benutten.

Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) en Urgentieprogramma Randstad

In het Coalitieakkoord is aangegeven dat er in plaats van een MIT een MIRT komt. Het kabinet heeft deze uitdaging voortvarend en enthousiast opgepakt. De departementen van VROM, VenW, LNV en EZ werken gezamenlijk aan een samenhangend ruimtelijk-economisch investeringsprogramma. Een programma dat gaat over fysieke rijksprojecten in de domeinen infrastructuur, water, ruimte, economie en ecologie. Dit programma wordt al dit jaar gepresenteerd in een eerste MIRT Projectenboek. Dit vereist een forse ingreep op het al lopende proces voor wat betreft de totstandkoming van de komende begrotingen en het "oude" MIT.

Bovenop deze forse inspanning voor de korte termijn wordt eind van dit jaar door VROM, VenW, LNV en EZ gestart met het uitwerken van gezamenlijke spelregels voor afweging en besluitvorming in het totale ruimtelijk-economische domein.

De relatie tussen de Netwerkaanpak en het op te stellen MIRT, en het eveneens in het Coalitieakkoord aangekondigde Urgentieprogramma Randstad is logisch en essentieel. Momenteel wordt hard gewerkt aan de invulling en organisatie van het Urgentieprogramma. Ik verwacht u daarover in juni nader te kunnen informeren, in relatie tot het 'honderd-dagen beleidsprogramma' van dit kabinet.

Bestuurlijk overleg.

Het kabinet wil het beleid voorbereiden in goed overleg met andere bestuurlijke en maatschappelijke partijen. Een belangrijke stap in dit proces is de bestuurlijke overlegronde in mei. Deze zal door mij onder meer worden benut voor de opbouw van de beleidsagenda van dit kabinet.

Tijdens de bestuurlijke overleggen in oktober 2006 is door mijn voorganger afgesproken om met alle regio's in 2007 tenminste twee maal bestuurlijk overleg te voeren over de netwerkaanpak. In de eerste helft van 2007 ligt de nadruk op de voortgang van de samenwerkingsagenda's en de hoofdlijnen van de beleidsagenda van dit kabinet. Tevens zal de stand van zaken van de landelijke thema's en de stand van zaken van de provinciale en regionale verkeer- en vervoerplannen worden besproken. In de tweede helft van 2007 ligt de nadruk op de dan beschikbare resultaten van de landelijke thema's, de toevoegingen aan de samenwerkingsagenda, het MIRT 2008 en de relatie met de beleidsagenda van dit kabinet.

Beleidsbrief

Na de bestuurlijke overlegronde in mei zal ik u informeren over de resultaten daarvan. Op Prinsjesdag zal vervolgens het eerste MIRT verschijnen. Tevens ontvangt u dan een voortgangsrapportage van de implementatie van de Nota Mobiliteit en de Nationale Mobiliteitsmonitor.

Daarnaast ben ik voornemens u dit jaar een beleidsbrief te sturen. Deze brief zal de voorgenomen beleidsmatige conclusies en besluiten bevatten, geformuleerd op basis van de dan beschikbare uitkomsten van de landelijke analyses, de regionale samenwerkingsagenda's en de bestuurlijke gesprekken daarover. Mijn voornemen is daarmee een heldere en concrete beleidsagenda voor deze kabinetsperiode neer te leggen. De concrete invulling van de extra middelen uit het coalitieakkoord is eveneens onderdeel van de beleidsbrief.

Tot slot

De hiervoor geschetste aanpak gaat uit van een groeitraject. Het einddoel is te komen tot een meer gebiedsgericht beleid en investeringsprogramma, dat tot nog betere antwoorden leidt op de inhoudelijke uitdaging waar regio en rijk gezamenlijk voor staan in het ruimtelijke en verkeer- en vervoerbeleid.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings

Bijlage 1: Samenvatting Plan van aanpak Landelijke Capaciteitsanalyse Wegen

Doel

Doel van het project is om bouwstenen te leveren voor de nadere invulling van het MIRT voor de periode 2015 – 2020, op basis van de meest recente ruimtelijke, verkeerskundige, economische en demografische ontwikkelingen. Het resultaat van de analyse is scenario's van maatregelen die de gewenste bereikbaarheid over de weg kunnen realiseren.

Daarnaast wordt er een beleidskader ontwikkeld. In de Nota Mobiliteit is de beleidsvisie en strategie vastgelegd voor bereikbaarheid over de weg voor de komende jaren. In het kader van de landelijke capaciteitsanalyse wordt de beleidsvisie nog eens geëxpliciteerd en gekeken op welke punten er behoefte is aan nadere onderbouwing en uitwerking. Wanneer ruimtelijke, economische of verkeerskundige ontwikkelingen daar aanleiding voor geven, wordt bezien of aanscherping van de ambitie en/of nadere differentiatie van de bereikbaarheidsnorm mogelijk of wenselijk is. De streefwaarden uit de Nota Mobiliteit zijn hierbij uitgangspunt.

In de afstemming met de andere thema's respectievelijk de gebiedsgerichte aanpak binnen de netwerkaanpak zal vooral gekeken worden naar de mogelijkheden om de reistijd van-deur-to-deur te optimaliseren door het verbeteren van de keten en de overstap tussen modaliteiten.

Aanleiding

Directe aanleiding voor de landelijke capaciteitsanalyse wegen is de actualisering van de knelpuntenanalyse uit de Nota Mobiliteit. In de Uitvoeringsagenda van de Nota Mobiliteit is toegezegd om deze analyse tweejaarlijks te herijken. De analyse wordt echter breder opgepakt en gekoppeld aan de Netwerkaanpak. Nieuw is bovendien dat de landelijke capaciteitsanalyse wegen tevens een analyse van de N-rijkswegen omvat.

Aanpak

Bijgaand Plan van Aanpak beschrijft de te volgen werkwijze om tot het eindresultaat te komen. Gekozen is voor een compact Plan van Aanpak zodat er snel gestart kon worden met de onderzoeksactiviteiten. In december 2006 is een start gemaakt met de uitvoering van de onderzoeksactiviteiten. Belangrijkste activiteiten tot nu toe zijn vooral methodologisch en onderzoekstechnisch van aard, zoals het ijken van de sociaal-economische input van de WLO-scenario's, het voorbereiden van de modelruns en het organiseren en uitvoeren van metingen op de N-rijkswegen.

Keuzes die aan de orde zijn worden in de vorm van dilemma's geïnventariseerd. Te denken valt aan dilemma's als:

- investeren in stedelijke netwerken versus investeren in corridors;
- wel/geen differentiatie in kwaliteitsnormen naar verkeersstromen of gebieden;
- wel/geen onderscheid tussen reismotieven en – afstanden.

De geïnventariseerde dilemma's worden in april besproken met maatschappelijke organisaties, belangenorganisaties, georganiseerd bedrijfsleven, kennisinstuten en experts. Deze workshop is de eerste in een serie van vier. Met de decentrale overheden zal nog voor de bestuurlijke overleggen in mei gesproken worden over de

analyse. Tevens kan dan de relatie met de netwerkanalyses en de samenwerkingsagenda's vorm krijgen. Verder zijn workshops met relevante partijen voorzien in juni (kort na de bestuurlijke overleggen) en september (ter voorbereiding op de bestuurlijke overleggen in oktober/november).

Ter illustratie van de deur-tot-deur bereikbaarheid zal op een belangrijke corridor geanalyseerd worden welke wisselwerking er is tussen de weg (hoofdwegennet en onderliggend wegennet), het spoor en het regionaal openbaar vervoer is. In deze deelanalyse zal de koppeling met de netwerkanalyses en samenwerkingsagenda's nadrukkelijk worden gelegd.

Planning

- in mei 2007 is een tussenrapportage beschikbaar, gericht op de Bestuurlijke Overleggen in het kader van de netwerkaanpak;
- in november 2007 is het eindrapport gereed, gericht op de beleidsbrief.

Het gehele plan van aanpak treft u aan in bijlage 4.

Bijlage 2: Samenvatting Plan van aanpak Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Spoor

Doel

Centrale doel van de LMCA Spoor: inzicht geven in kansen en mogelijkheden voor een kwaliteitssprong voor de treinreiziger (deur tot deur). Eindbeeld is een zodanig hoge frequentie van treinen op de drukste corridors (4 of 6 per uur), dat reizigers geen spoorboekje meer nodig hebben. Tevens moet de analyse inzicht bieden in de mogelijkheden om bij een kwaliteitssprong de verwachte groei van het goederenvervoer te kunnen accommoderen.

De analyse zal – met de Nota Mobiliteit als leidraad – inzicht bieden in effectieve maatregelen op korte en op langere termijn die invulling geven aan de ambities van het coalitieakkoord voor 5% groei in het OV per spoor en hogere frequenties tussen de grote steden.

De analyse betreft met name de drukste spoorcorridors van Nederland, de focuscorridors:

- Den Haag-Leiden-Schiphol-Amsterdam Zuid-Almere, voor een deel van deze corridor (Schiphol – Lelystad) wordt reeds de Planstudie OV SAAL uitgevoerd;
- Alkmaar-Amsterdam-Utrecht-Eindhoven;
- Utrecht-Arnhem/Nijmegen;
- Den Haag-Rotterdam-Dordrecht-Breda-Tilburg-Eindhoven;
- Den Haag/Rotterdam-Gouda-Utrecht.

De overige corridors naar de landsdelen Zuid, Noord en Oost worden eveneens betrokken in de LMCA Spoor, waarbij de nadruk ligt op studie naar reistijdverkorting. Dit is in lijn met het debat over de dienstregeling 2007-2008.

De analyse richt zich op het jaar 2020, de planningshorizon van de Nota Mobiliteit. Ook een eventuele gefaseerde realisatie van een mogelijke kwaliteitssprong maakt onderdeel uit van de analyse. Derhalve wordt ook ingegaan op de jaren 2010 en 2015.

Aanleiding

De LMCA is een vervolg op de regionale netwerkanalyses (2006) en de landelijke netwerkanalyse van de spoorsector (2007). Uit deze analyses is onder andere gebleken dat marktverwachtingen uiteen lopen, OV nog onvoldoende is uitgewerkt en goederenvervoer beter moet worden bekeken.

Uit de analyse van de spoorsector blijkt dat er een groot aantal capaciteits- en kwaliteitsknelpunten is indien wordt gekozen voor een kwaliteitssprong in het treinproduct (elke 10 minuten een trein). In de LMCA worden naast infrastructuuruitbreidingen ook andere mogelijkheden onderzocht om een kwaliteitssprong mogelijk te maken, zoals: dienstregeling, logistiek, routing, materieel, differentiëren van gebruiksvergoeding, regelgeving.

Aanpak

De LMCA Spoor wordt uitgevoerd door het ministerie van VenW in nauwe samenwerking met de spoorsector en betrokken decentrale overheden. Het plan van aanpak is uitgebreid met relevante partijen (overheden, sector, maatschappelijke organisaties) besproken. De analyse richt zich enerzijds op het verkrijgen van een gedeeld inzicht in de marktontwikkelingen van personen- en goederenvervoer. Eerdere prognoses vormen de basis, aandacht zal uitgaan naar het analyseren van de verschillen en het beantwoorden van openstaande vragen.

Anderzijds richt de analyse zich op het uitwerken van een mogelijk kwaliteitssprong: 'spoorboekloos rijden' op de drukste lijnen in de brede Randstad (hoge frequenties) en optimale reistijden over de gehele keten (deur tot deur) in de landsdelen Zuid, Noord en Oost.

Planning:

- in mei 2007 is een tussenrapportage beschikbaar, gericht op de Bestuurlijke Overleggen in het kader van de netwerkaanpak;
- in november 2007 is het eindrapport gereed, gericht op de beleidsbrief.

Het gehele plan van aanpak treft u aan in bijlage 5.

Bijlage 3: Samenvatting Plan van aanpak Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Regionaal OV

Doel

Om het doel van een intermodale deur-tot-deur-aanpak te bereiken, wil het ministerie in een nadere analyse de rol en mogelijkheden van het regionaal OV (stad/streekvervoer, regionaal spoor en OV over water) nadrukkelijker onderzoeken. Daarbij wordt gekeken naar de marktwensen en mogelijkheden voor het regionaal OV in brede zin.

De verantwoordelijkheid van het regionaal openbaar vervoer ligt bij de decentrale overheden, de uitvoering bij de OV-bedrijven. Via de Brede Doeluitkering en het MIRT stelt het Rijk hiervoor middelen beschikbaar. In het kader van de integrale mobiliteitsaanpak is het van belang te komen tot een actueel inzicht in de openbaar vervoersmarkt, opdat een goede onderbouwing van oplossingsrichtingen en verantwoorde afweging van investeringen mogelijk is.

Aanleiding

Uit de regionale Netwerkanalyses die in de eerste helft van 2006 zijn uitgevoerd, bleek dat de component regionaal OV in de meeste analyses nog onvoldoende was uitgewerkt. De analyses tonen bij de deur-tot-deur-bereikbaarheid een sterke focus op de bereikbaarheid per auto en het is zaak om de verschillende wegennetten en vervoerswijzen in samenhang te bekijken en mogelijke oplossingsrichtingen integraal te analyseren.

Aanpak

De eerste stap is nu het uitvoeren van een landelijke markt- en capaciteitsanalyse voor het regionaal OV, naast die voor het wegvervoer en het spoor. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met de regio's. Utrecht en Stedendriehoek fungeren hierbij als startgebied voor de component marktanalyse. In de komende twee maanden zal het ministerie de uitvoering van de analyse met alle regio's bespreken. Ook bij de verdere uitvoering zullen regio en rijk gezamenlijk optrekken. Het resultaat van de analyse is uiteindelijk een landelijk kwaliteitsbeeld van het regionaal OV, dat zicht geeft op de gebiedsgerichte opgaven en oplossingen (op basis van typologieën, zoals stedelijk of platteland). Het landelijk kwaliteitsbeeld moet daarmee de mogelijkheden van het regionaal OV in termen van kwaliteit, snelheid en betrouwbaarheid en gedifferentieerd naar tijd, plaats en doelgroep verder verdiepen.

Daarnaast worden - naar behoefte en in samenwerking tussen regio en Rijk - regionale OV-analyses uitgevoerd, waarbij onder andere tariefdifferentiatie aan de orde kan komen, met al dan niet vormen van gratis OV. Het ministerie wil de regio's hierbij ondersteunen. Deze regionale analyses vormen een aanvulling op de landelijke markt- en capaciteitsanalyse en brengen de wensen en mogelijkheden per regio verder in kaart. Met de uitkomsten daarvan kunnen de netwerkanalyses verder worden ingevuld. Koppeling van de aangevulde netwerkanalyses en het landelijk

kwaliteitsbeeld kunnen vanaf eind 2007 leiden tot afspraken over gewenste maatregelen.

Planning

- in mei 2007 is een tussenrapportage beschikbaar, gericht op de Bestuurlijke Overleggen in het kader van de netwerkaanpak;
- in november 2007 is het eindrapport gereed, gericht op de beleidsbrief.

Het gehele plan van aanpak treft u aan in bijlage 6.

Bijlage 4 Plan van Aanpak Landelijke Capaciteitsanalyse Wegen

Bijlage 5 Plan van Aanpak Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Spoor

Bijlage 6 Plan van Aanpak Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Regionaal OV