

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Personenvervoer

Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Spoor

Tussenrapport

juni 2007

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Personenvervoer

Colofon

Opgesteld door: Projectteam LMCA Spoor

Datum juni 2007

Status: Definitief

Versienummer: 1.2

Doel Tussenrapport 5

Samenvatting Tussenrapport LMCA Spoor 7

- 1. Inleiding 16**
- 2. Opzet LMCA Spoor 17**
 - 2.1 Achtergrond en aanleiding LMCA Spoor 17
 - 2.2 Doelstelling LMCA-Spoor 18
 - 2.3 Scope van de LMCA-Spoor 19
 - 2.3.1. Focuscorridors 19
 - 2.3.2. LMCA-Spoor sluit aan bij bestuurlijke afspraken n.a.v. de Netwerkanalyses 20
 - 2.3.3. Relatie korte termijn maatregelen ten behoeve van de 5% groeiambitie in samenhang met de LMCA Spoor 21
 - 2.3.4. Relaties met de moties Internationaal en Rondje Randstad 21
 - 2.4 Aanpak 22
- 3. Tussenresultaten werkstroom Markt 24**
 - 3.1 Stand van zaken 24
 - 3.1.1. Ad 1: Het inventariseren en analyseren van de belangrijkste drivers in de ontwikkeling van het spoorvervoer. 24
 - 3.1.2. Ad 2: Het verklaren van de groei van de afgelopen jaren 25
 - 3.1.3. Ad 3: Het analyseren van de verschillende vervoerprognoses 28
 - 3.1.4. Ad 4: Het in kaart brengen van de kansen van bepaalde productmodellen in het personenvervoer in termen van marktontwikkeling 29
 - 3.2 Voortgang 30
 - 3.3 Aanpak en kwaliteitsborging 30
 - 3.4 Relatie Markt en Product 30
- 4. Tussenresultaten Werkstroom Product 31**
 - 4.1 Treinproducten Landelijke Netwerkanalyse Spoor geven uitgangspunten voor Werkstroom Product mede vorm 32
 - 4.2 Stap 1: Naast de referentievariant vormen twee productmodellen het vertrekpunt 33
 - 4.3 Stap 2: Toets met markt Goederen en effecten personen vervoer rest van het landelijk netwerk. 35
 - 4.4 Stap 3: Knelpunten per productmodel 35
 - 4.5 Stap 4: Oplossingsrichtingen voor knelpunten 36
- 5. Tussenresultaten werkstroom Afweegkader 39**
 - 5.1 Doel en eerste opzet afweegkader 39
 - 5.2 Vervolgstappen 41
- 6. Vooruitblik naar het eindrapport LMCA Spoor 42**

-
- 6.1 Opzet Eindrapport naar huidige inzichten 42
 - 6.2 Proces naar het Eindrapport 42

Bijlage A Bestuurlijke afspraken oktober 2006 44

Doel Tussenrapport

In 2006 zijn 11 regionale netwerkanalyses en 1 landelijke netwerkanalyse spoor uitgevoerd. Hierover zijn in oktober 2006 tussen rijk en regio bestuurlijke afspraken gemaakt. De landelijke vervolgacties zijn vertaald in plannen van aanpak voor 4 landelijke thema's waaronder de Landelijke markt- en capaciteitsanalyse Spoor (LMCA-Spoor). Het plan van aanpak van de LMCA Spoor is vastgesteld op 12 februari 2007.

Dit Tussenrapport geeft inzicht in de voortgang van de LMCA Spoor, alsmede de achtergrond van deze analyse. Het document is opgesteld door het ministerie van Verkeer en Waterstaat. De concept-versie van dit Tussenrapport (versie 25 april 2007) heeft gediend als een gespreksdocument voor de ambtelijke en bestuurlijk overleggen van mei 2007. Dit sluit aan bij de brief van 16 oktober 2006, waarin staat aangegeven dat het bestuurlijk overleg in mei 2007 vooral nadruk legt op de voortgang van de gemaakte afspraken.

Het doel van de tussenrapportage is:

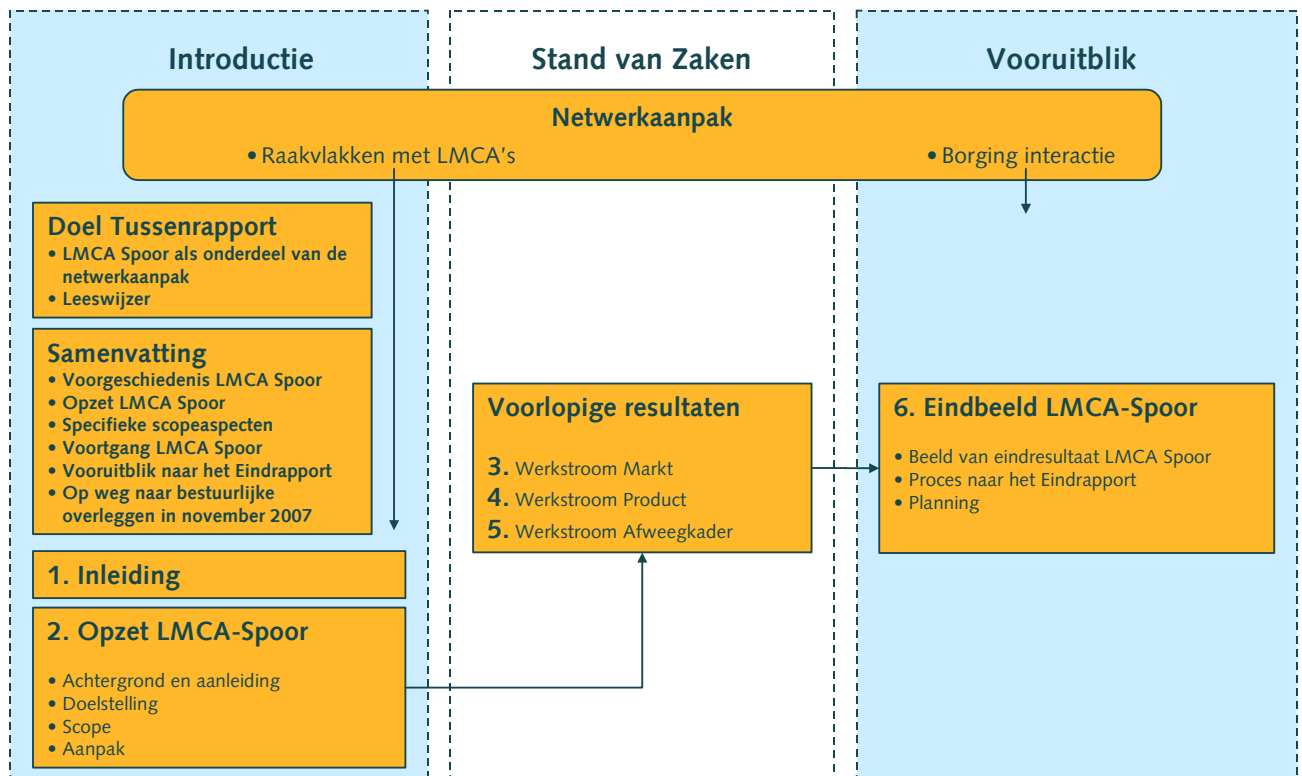
- (1) Duidelijkheid te geven over hoe gemaakte (bestuurlijke) afspraken een plek hebben gekregen in het project;
- (2) Inzicht te geven in de voortgang van het project, het doorlopen proces en de eerste tussenresultaten;
- (3) Een vooruitblik te geven naar de vervolgstappen en het eindrapport van de LMCA Spoor.

Leeswijzer

Gekoppeld aan de bovenstaande doelen is de samenvatting van het tussenrapport vooral bedoeld voor de snelle lezer die een globaal beeld van de ontstaansgeschiedenis van de LMCA Spoor, de voortgang, resultaten en vooruitblik op het eindresultaat willen hebben.

Voor geïnteresseerden in de tussenproducten van de verschillende werkstromen zijn de hoofdstukken 3 t/m 5 met name interessant. Voor degenen die een beeld willen krijgen van het vervolgproces en het eindproduct van de LMCA Spoor wordt verwezen naar hoofdstuk 6.

In de onderstaande figuur is de opbouw van dit tussenrapport samenvattend weergegeven.



Voorgeschiedenis LMCA Spoor

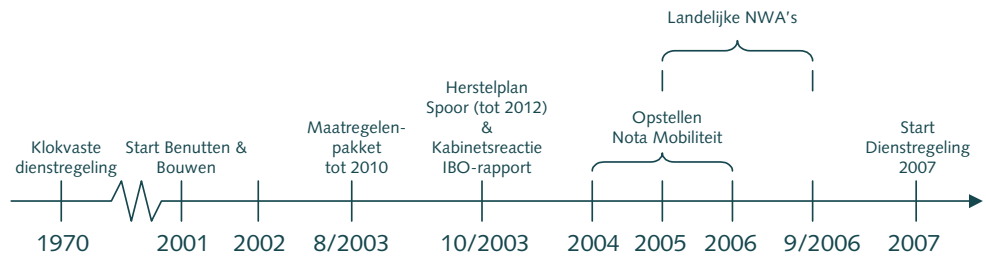
Rond 2000 bleek dat het bestaande spoorwegnet tegen de grenzen van zijn mogelijkheden aanliep. Dit was in 2001 voor de spoorsector de aanleiding het project 'Benutten en Bouwen' op te starten, dat in 2003 kwam met een totaalpakket aan maatregelen met meer nadruk op betrouwbaarheid en benutten van de bestaande capaciteit dan verdere uitbreiding van de infrastructuur.

In 2004 zorgde het 'Herstelplan Spoor' voor financiering om het spoor qua onderhoudstoestand niet verder te laten afglijden en maakte een start met kwaliteitsverbetering, ter voorbereiding op toekomstige groei. Het herstelplan verschafte de korte termijn middelen (tot 2012) en verwees voor de wat langere termijn naar de Nota Mobiliteit, dat in februari 2006 in werking trad.

In de Nota Mobiliteit onderschreef het kabinet de filosofie die de spoorsector in 'Benutten & Bouwen' had ontwikkeld en zag met name in de ontwikkelde methodieken voor *betrouwbaar benutten* een goede methode in om nog veel vervoersgroei te kunnen opvangen. De hoge vervoersgroei die de spoorsector verwachtte, en die ook tot verder investeren in nieuwe spooruitbreiding moest leiden, werd echter door diverse prognoses ten behoeve van de Nota Mobiliteit niet bevestigd. Tijdens de kamerbehandeling van de Nota Mobiliteit is aangegeven dat het Kabinet onderzoek zou doen naar de mogelijkheid tot hogere vervoersgroei. Daaropvolgend zijn 22 september 2006, 11 regionale netwerkanalyses en één landelijke netwerkanalyse spoor aangeboden aan de Tweede Kamer.

In de brief van 16 oktober 2006 aan de Tweede Kamer bevestigde de minister van V&W het eindbeeld van een kwaliteitssprong op het spoor zoals die in de Nota Mobiliteit is opgenomen. Daarnaast maakte de Minister melding van de in de Netwerkanalyses – soms verdergaande – ambities van de spoorsector en de regio's en de wens hiermee gezamenlijk en onderling afgestemd aan de slag te gaan.

De minister besloot daarom tot een Landelijke Markt en Capaciteitsanalyse, met – kort gezegd – de opdracht 'inzicht te 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 en daarbij tevens de verwachte groei van het goederenvervoer te kunnen accommoderen'.



Opzet LMCA Spoor

De LMCA Spoor heeft als doel de inzicht te geven in kansen en mogelijkheden voor een kwaliteitssprong voor de treinreiziger, maar ook over de rol van het spoor binnen de gehele keten van zowel personen- als goederenvervoer. Ook moet de LMCA Spoor de mogelijkheden in kaart brengen om de groei van goederenvervoer te accommoderen. Tevens heeft de LMCA Spoor als doel om te bezien hoe de in het coalitieakkoord geformuleerde ambitie van 5% groei in het OV per spoor op korte termijn kan worden gerealiseerd. Dit moet resulteren in een actieplan dat in samenwerking met de NS tot stand zal worden gebracht.

De geografische scope is het hele land waar bij een tweedeling is gemaakt in de benadering t.a.v. het personenvervoer.

Hoogfrequent rijden in de brede Randstad

Reizen zonder spoorboekje op de drukste lijnen heeft betrekking op de zogenaamde focuscorridors. Daar rijden dan regelmatig treinen (minimaal 4 Intercity's en 4 Sprinters per uur), zodat de reiziger hooguit een paar minuten hoeft te wachten op de trein die hij nodig heeft. De aandacht ligt daarbij op regelmaat, frequentie en eenduidigheid.

De focuscorridors zijn:

- 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, regiorail KAN);
- Den Haag-Rotterdam (en verder naar Eindhoven) (incl. Stedenbaan, OV-netwerk Brabantstad);
- Den Haag/Rotterdam-Gouda-Utrecht (incl. Stedenbaan en Randstadspoor).



Maatwerk en optimale OV-keten in de landsdelen

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. Daar liggen 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. Aandacht ligt daarbij op reistijd, punctualiteit en keten.

Mogelijkheden voor reistijdverkortung worden in een afzonderlijk traject onderzocht. Daarbij zal aandacht zijn voor 160 km/uur op 4 daarvoor reeds geschikt lijkende baanvakken en baanvakken richting de landsdelen.

In de LMCA Spoor wordt onderzocht wat nodig is om deze visie te verwezenlijken en welke maatregelen en investeringen daarmee gemoeid zijn. De kansen en mogelijkheden voor een kwaliteitssprong worden in kaart gebracht binnen de tijdshorizon 2020, met een globale doorkijk naar 2040 wat betreft marktontwikkelingen. Daarnaast

worden de mogelijkheden in kaart gebracht om het sterk groeiende goederenvervoer te accommoderen.

De relevante scopeaspecten van de LMCA Spoor zijn in de volgende paragraaf aangegeven op basis van de bestuurlijke afspraken van oktober 2006.

Regionale initiatieven, zoals aangegeven in de regionale netwerkanalyses die passen binnen de ambitie van de kwaliteitssprong, hebben - zo veel als mogelijk - een plek gekregen in de uit te voeren analyse. Het betreft:

- De in oktober 2006 en mei 2007 gemaakte bestuurlijke afspraken,
- Die initiatieven die gelegen zijn op de te onderzoeken corridors van de LMCA Spoor (zie kaartje),
- Die initiatieven die passen in de filosofie van 'spoorboekloos rijden', zoals aangegeven in de dilemmabrief van 18 december 2006.

Nadrukkelijk wordt aangegeven dat de in de LMCA Spoor gebruikte productmodellen indicatieve modellen zijn om een beeld te krijgen van de kansen en mogelijkheden van een kwaliteitssprong cq. Spoorboekloos rijden. De gehanteerde lijnvoeringen zijn derhalve een invulling en niet dé invulling van de kwaliteitssprong.

Op basis van deze modellen wordt gezocht waar robuuste maatregelen nodig en mogelijk zijn, met zoveel mogelijk positieve effecten voor het gehele spoornetwerk.

Doel van de indicatieve modellen is dat er zoveel mogelijk ruimte wordt gecreëerd om uiteindelijk verschillende vormen van kwaliteitssprongen en groei van het goederenvervoer mogelijk te maken, die passen bij de ambities van de verschillende partijen.

Om een gevoel te krijgen voor de robuustheid van de modellen worden daarom op basis van veel van de regionale wensen gevoeligheidsanalyses uitgevoerd op extra stations en hogere snelheden (waar dat fysiek op korte termijn al mogelijk is) en groei van het goederenvervoer.

De naamgeving 4/4 of 6/6 kan daarnaast het beeld oproepen dat overal en altijd dergelijke frequenties van Intercity's en Sprinters gereden worden. Dat is niet het geval. Door middel van koppeling aan marktinzichten ontstaat in de loop van de studie zicht op de reëel benodigde frequenties en bijbehorende lijnvoeringen.

Specifieke scope aspecten van de LMCA.

In de bijlagen is een overzicht weergegeven van de afspraken die in oktober 2006 zijn gemaakt tijdens het bestuurlijk overleg Netwerkanalyse/ MIT gemaakte afspraken en voor zover die betrekking hebben op de LMCA Spoor en voor zover deze het hoofdrailnet betreffen.

De bestuurlijke afspraken die zijn gemaakt in het bestuurlijk overleg van mei 2007 zijn vastgelegd in de brief aan de Tweede Kamer waar dit Tussenrapport als bijlage deel van uitmaakt.

In de LMCA Spoor zullen de mogelijkheden om de groei van het goederenvervoer te accommoderen worden meegenomen. In overleg met de BRG en ProRail is als vertrekpunt in de analyse een goederenscenario genomen zoals opgenomen in de Landelijke Netwerkanalyse "Samensporen" van 2 januari 2007. Het gaat hierbij om een vervoersvolume van ruim 80 miljoen ton in 2020. Bij de analyse van knelpunten zullen ook de mogelijkheden van herrouteren en andere benuttingsmaatregelen om de groei van goederenvervoer te accommoderen, aan de orde komen.

Aanvullende ontwikkelingen die een relatie hebben met de LMCA Spoor zijn:

- De motie "Rondje Randstad" wordt uitgewerkt in de LMCA-Spoor. Hiervoor is de corridor Utrecht – Den Haag/ Rotterdam aan de LMCA toegevoegd;
- Het opstellen van een actieplan voor de 5% groeiambitie uit het coalitieakkoord maakt onderdeel uit van de LMCA Spoor;
- De motie "internationaal" wordt in een parallel proces uitgewerkt, waarbij afstemming met de LMCA plaatsvindt.

Voortgang LMCA Spoor

Werkstroom Markt

Ten behoeve van de Werkstroom Markt worden door verschillende partijen analyses uitgevoerd. Dit zijn NS, KIM en eigen analyses door V&W. De resultaten van deze analyses zullen in juli 2007 beschikbaar komen.

Het Kennisinstituut Mobiliteit (KiM) heeft de opdracht van het ministerie van V&W om:

- de belangrijkste drivers voor het spoorvervoer te inventariseren;
- onderzoek te doen naar de marktontwikkelingen van de afgelopen jaren voor zowel het personen- als goederenvervoer;
- voor zowel personen- als goederenvervoer de verschillende vervoersprognoses in kaart te brengen en bijbehorende uitgangspunten naast elkaar te leggen;
- inzicht te geven in de diverse effecten van kwaliteitsverbeteringen op de vraag naar het personenvervoer.

Het KiM voert hiervoor zowel met NS, BRG, havenbedrijven en experts overleg. Een belangrijk deel van de analyse bestaat uit

literatuuronderzoek, evenals het expliciet maken van uitgangspunten bij uitgevoerde prognoses. Ook zullen meer detailgegevens naar tijd, plaats in de bestaande prognoses worden aangegeven. Met regio's zal op basis van de eerste resultaten gekeken worden naar regionale en lokale ontwikkelingen die relevant zijn voor de ontwikkeling van het spoor.

Eerste indicaties uit de analyses van KiM laten zien dat in 2020 voor wat betreft het goederenvervoer mogelijk 80 - 90 mln ton aan de orde kan zijn. Dit niveau reikt verder dan wat de Nota Mobiliteit beschrijft. De analyse van de ontwikkeling in het recent verleden moet aangeven of er factoren zijn die in de prognoses voor de toekomst nog dienen te worden verwerkt. De ontwikkeling in de recente jaren sinds midden jaren '90 laat een consequente groei zijn van 17 mln ton in 1993 naar ca. 40 mln ton in 2006, met name door groei van het goederenvervoer van, naar en via Duitsland.

Voor het personenvervoer analyseren KiM en NS de ontwikkeling in de afgelopen jaren, met bijzondere aandacht voor de recente jaren 2003-2006. De groei van het personenvervoer kent een wisselend beeld: periodes met stijging, daling, stabilisatie en recent 2 jaren met ca. 5% groei. Ook hier wordt nog bezien welke factoren daarbij een rol hebben gespeeld. Daarbij wordt ook gekeken naar de effecten van de hogere benzineprijzen en de effecten van de toegenomen congestie. De analyse zou er toe kunnen leiden dat toekomstige marktverwachtingen moeten worden bijgesteld. Indien de groeisput in de afgelopen jaren zich doorzet, dan is de omvang van het spoorvervoer rond 2010 vergelijkbaar met het niveau dat de Nota Mobiliteit aangeeft voor 2020.

Ondertussen worden door NS ook eigen analyses uitgevoerd, waarvan de eerste resultaten binnenkort beschikbaar komen. V&W integreert vervolgens de verschillende analyses.

Werkstroom Product

Vooruitlopend op de resultaten van de Werkstroom Markt is aan de hand van de netwerkanalyse van de sector een eerste veronderstelling gemaakt op de te verwachten frequenties en bijbehorende lijnvoeringen.

Om de beoogde kwaliteitssprong personenvervoer en groei goederenvervoer meetbaar te maken, wordt gebruik gemaakt van een referentie productmodel dat aansluit bij de Referentie Middellange Termijn (MLT) zoals deze door de spoorsector is opgenomen in de Netwerkanalyse Spoor.

Met ProRail is vervolgens afgesproken om te starten met de werkzaamheden voor het productmodel 'hoofdsmaak 6/6' en aansluitend de 'hoofdsmaak 4/4' verder uit te werken.

De basis voor de 'hoofdsmaak 6/6' (6 IC's en 6 Sprinters per uur) is een vorm van 'spoorboekloos rijden', met een frequentieverhoging tot een

strakke 10 minuten dienst op een aantal focuscorridors indien de verwachte vervoersomvang daartoe aanleiding geeft.

De basis voor de 'hoofdsmaak 4/4' (4 IC's en 4 Sprinters per uur) is een kwartierligging van treindiensten op alle focuscorridors en op een aantal lijnen daarbuiten.

Bij de beschouwing van deze productmodellen is rekening gehouden met de initiatieven van de regio's ten aanzien van de regionale spoorambities voor zover deze passen bij de filosofie van de beide hoofdsmaken. Gevoeligheidsanalyses worden op beide hoofdsmaken uitgevoerd voor het opnemen van extra stations, voor zover deze zijn opgenomen in de regionale netwerkanalyses en op termijn het realiseren van kortere reistijden. Zie hiervoor de paragraaf specifieke scope aspecten LMCA Spoor.

Het startpunt voor goederenvervoer is een scenario gebaseerd op een prognose zoals opgenomen in de Landelijke Netwerkanalyse. Het gaat hierbij om een vervoersvolume van ruim 80 miljoen ton in 2020, waarbij eveneens een gevoeligheidsanalyse op het vervoersvolume wordt uitgevoerd.

De komende periode is erop gericht om per corridor de dilemma's en knelpunten te definiëren voortkomend uit het combineren van gewenste productmodellen voor personenvervoer en goederenvervoer. Op deze wijze ontstaan enkele scenario's waarmee per corridor inzicht wordt verkregen in de kansen en mogelijkheden voor de reiziger in relatie met de daarbij behorende kosten en overige effecten. Deze scenario's zijn:

- Referentievariant waarbij alles wordt opgelost met de zogenaamde "benuttingsknoppen" en er na 2012 geen extra middelen ter beschikking zijn;
- Een hoofdsmaak 4/4 met subvarianten waarbij in meer of mindere mate een vorm van benutten en daarnaast bouwen wordt toegepast;
- Een hoofdsmaak 6/6 met subvarianten waarbij in meer of mindere mate een vorm van benutten en daarnaast bouwen wordt toegepast;
- De goederenvariant van de netwerkanalyse "Samensporen".

Veel van deze 'benuttingsknoppen' worden nu al toegepast. Het is echter gewenst om te kunnen beschikken over een zo breed mogelijke 'menukaart' van oplossingen voor te verwachten knelpunten. Vanuit de LMCA-Spoor is daarom een extern onderzoek gestart met als doel om bouwstenen aan te leveren uit internationale best practices.

Met dit overzicht van scenario's zal de Werkstroom Product worden afgerond en kan de afweging op basis van het afweegkader worden gestart.

Werkstroom Afweegkader

Afweging tussen oplossingsrichtingen zal op twee niveaus plaatsvinden. Het eerste niveau betreft een integrale afweging over de modaliteiten heen, waarbij de inzichten van de LMCA's Spoor, Weg, Vaarwegen en regionaal OV in samenhang zullen worden beschouwd. De Nota Mobiliteit dient hierbij als kader. Deze integrale afweging wordt beschreven in de brief aan de Tweede Kamer, waar deze Tussenrapportage als bijlage deel van uitmaakt.

Het tweede niveau betreft de afweging binnen de LMCA Spoor, waarvan de voorbereidende stappen in deze Tussenrapportage worden beschreven. Deze afweging zal worden uitgevoerd in samenspraak met de spoorsector. Ook zullen de regionale partijen bij de afweging betrokken worden, teneinde de verschillende afwegingen binnen de LMCA Spoor transparant te maken.

Het doel van het afweegkader is een middel te bieden om zo transparant mogelijk de verschillende afwegingen tussen de kwaliteit, benutting, investeringen en bijkomende effecten in kaart te brengen.

Het afweegkader betreft hier de afweging voor de maatregelen voor de modaliteit spoor. Aan de hand van het afweegkader van de LMCA kan in kaart worden gebracht welke kwaliteitssprongen belangrijk worden geacht (waar, aard, wanneer) en wat we daarvoor bereid zijn te doen (weging, prioritering en fasering).

Op basis van eerdere ervaringen met afwegingskaders, beoordelingskaders en multi-criteria-analyses (MCA) is door V&W een eerste opzet van het afweegkader gemaakt. Hierin staan 4 hoofdvragen centraal:

- (1) Wat levert het productmodel op?
- (2) Wat kost het?
- (3) Wat zijn de (onbedoelde) neveneffecten?
- (4) Hoe toekomstvast is het?

Het afweegkader maakt een globale afweging mogelijk. Het doel is niet om met het afweegkader gedetailleerde analyses (zoals bij kosten baten analyses) te maken. De eerste opzet van het afweegkader is aan diverse belanghebbenden gestuurd, met verzoek om commentaar. Op basis van, onder meer, dit commentaar wordt een definitief afweegkader opgesteld, dat in het najaar gebruikt kan worden voor het nog te organiseren afweegproces.

Algemeen

Tijdens de uitvoering van de werkstromen zijn diverse overleggen en workshops gehouden met de sector, regio's, kennisinstituten en de consumentenorganisaties uit het LOCOV. De input en opmerkingen uit deze overleggen worden continue gebruikt om de aanpak te toetsen en de analyse zo mogelijk bij te sturen.

Vooruitblik naar het Eindrapport

De planning van het vervolgproces is dat de resultaten van de werkstromen Markt en Product omstreeks eind juni worden opgeleverd waarna het afwegingsproces zal starten. In november resulteert dit in een eindrapport, dat als input zal dienen voor het Bestuurlijk Overleg in november van dit jaar.

Op weg naar bestuurlijke overleggen in november 2007

De conclusies en aanbevelingen uit de eindrapportage van de LMCA zijn onderwerp van besluitvorming in het najaar van 2007:

- Tussen minister en regionale bestuurders in bestuurlijke overleggen
- Tussen minister en kamer in het kader van behandeling van V&W-begroting en MIT
- Tussen minister en spoorsector in het kader van de meerjarendoorkijk in het beheer- en vervoerplan

Ook kunnen naar aanleiding van de LMCA Spoor besluitvorming plaatsvinden tussen regio en sector inzake afspraken als voorzieningenniveau en verbetering van de reisketen (overstappen, P+R, informatievoorziening, etc).

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

- 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 verkenningen, planstudies en/of concrete maatregelen.

In de komende hoofdstukken van deze tussenrapportage wordt dieper op de diverse onderwerpen en stand van zaken van de LMCA Spoor ingegaan.

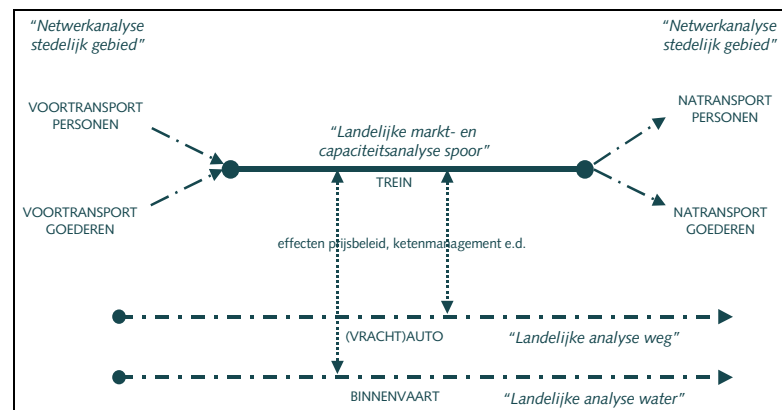
1. Inleiding

In 2006 zijn 11 regionale netwerkanalyses en 1 landelijke netwerkanalyse spoor uitgevoerd. Deze analyses geven een beeld van ambities van regio's en sector, mobiliteitsontwikkelingen, knelpunten en aanzetten voor maatregelen voor de van deur tot deur mobiliteit. Hierover zijn in oktober 2006 tussen rijk en regio bestuurlijke afspraken gemaakt. De Tweede Kamer is geïnformeerd over deze afspraken en de landelijke vervolgacties (brief van 18 oktober "van netwerkanalyse naar netwerkaanpak") en heeft hier op 30 oktober 2006 tijdens de MIT-behandeling mee ingestemd. De afspraken zijn omgezet in samenwerkingsagenda's.

Binnen V&W zijn 6 gebiedsteams geformeerd om deze agenda's verder uit te werken en uit te voeren. De landelijke vervolgacties zijn vertaald in plannen van aanpak voor 4 landelijke thema's:

- Landelijke markt- en capaciteitsanalyse spoor
- Landelijke markt- en capaciteitsanalyse wegen
- Landelijke markt- en capaciteitsanalyse vaarwegen
- Markt- en capaciteitsanalyse regionaal OV

Voor alle thema's, waaronder Spoor, is een Plan van Aanpak opgesteld. Daarin is onder meer invulling gegeven aan de afstemming met andere thema's (zie tevens onderstaande figuur) en de wisselwerking met de gebiedsgerichte aanpak. Deze plannen van aanpak zijn inmiddels aan de Tweede Kamer aangeboden.



Het Plan van Aanpak van de LMCA Spoor is in februari 2007 aan betrokken partners verstuurd. In het plan van aanpak is aangekondigd dat ten behoeve van het Bestuurlijk Overleg in mei een Tussenrapport zou worden opgesteld met de eerste resultaten van de LMCA-Spoor. Dit voornemen heeft geresulteerd in dit document.

2. Opzet LMCA Spoor

2.1 Achtergrond en aanleiding LMCA Spoor

De startvraag bij het project 'Benutten en Bouwen' in 2001 was: hoe kunnen we op het spoorwegnet een groei accommoderen van 40-70% van het personenvervoer (en een verdubbeling in de Randstad) en een groei van het goederenvervoer met 200 a 300%? Het antwoord luidde: er zal een combinatie moeten zijn van een andere opzet van de treindienst ('systemsprong') én een pakket aan infrastructuur ter waarde van € 13-19 mld. Als eindplaatje werd aldus een spoorsysteem gepresenteerd met op de meeste lijnen 6 intercity's en 6 stoptreinen per uur en groene golven voor het goederenvervoer.

Het plan 'Benutten en Bouwen' van de spoorsector schept duidelijkheid over de koers voor de lange termijn. In de Nota Mobiliteit onderschrijft het kabinet de visie, maar neemt het afstand van de genoemde benodigde middelen (€ 13 - 19 mld). De visie geldt voor het kabinet als 'zeef': zaken die er niet in passen komen niet voor uitvoering in aanmerking. Sindsdien wordt, ondermeer via het Herstelplan, consequent geïnvesteerd in betrouwbaarheid en wordt geleidelijk aan een treindienstmodel ingevoerd dat minder complex is en efficiënter met de bestaande spoorcapaciteit omgaat. Op deze wijze –en met gerichte capaciteitsmaatregelen- kan het huidige spoorwegnet op veel plaatsen nog een ruime vervoersgroei verwerken. Wel zou dan nader moeten worden bezien welke invloed dit op de kwaliteit van het vervoer zou hebben.

De verwachtingen over hoe groot die groei zal zijn, blijken echter sterk uiteen te lopen. Zowel in 1992 als in 2005 werden 14 mld. reizigerskilometers geteld. In de vijftien jaren daartussen schommelde de omvang, en de laatste twee jaar is er een stijging van tegen de 5%. Het goederenvervoer groeide met gemiddeld 8% per jaar van 21 miljoen ton in 1996 tot ca. 40 miljoen ton in 2006.

Hoe ziet in zo'n geval de toekomst eruit?

De kans dat de generieke vervoersgroei van 70% voor het personenvervoer die bij de start van 'Benutten en Bouwen' werd verondersteld zich voordoet, is klein. De demografische en ruimtelijke ontwikkelingen laten zien dat daarvoor domweg de bevolkingsomvang ontbreekt. Wél dient het spoor zich tot 2020 op een aantal specifieke corridors rond de grote steden op een forse groei voor te bereiden. Voor het goederenvervoer wordt verwacht dat de groei van de afgelopen 10 jaar zich voorlopig zal voortzetten.

De hoge frequenties (6+6) die in het eindbeeld van 'Benutten & Bouwen' uit een oogpunt van capaciteit nodig waren, hadden een

opvallend bijeffect. Ze betekenden tevens een kwaliteitssprong: de stap naar 'spoorboekloos reizen'. In het totaalplaatje was dit belangrijk als compensatie voor het inleveren op andere kwaliteitsaspecten (rijtijd, extra overstappen).

Dit voordeel zou wegvallen als met het invoeren van de hogere frequenties gewacht wordt totdat deze uit capaciteitsoogpunt nodig zijn.

In de brief van 16 oktober 2006 aan de Tweede Kamer bevestigde de minister van V&W het eindbeeld van een kwaliteitssprong op het spoor zoals die in de Nota Mobiliteit is opgenomen. Daarnaast maakte ze gewag van de – soms verdergaande – ambities van de spoorsector en de regio's en de wens hiermee gezamenlijk en onderling afgestemd aan de slag te gaan.

De minister besloot daarom tot een Landelijke Markt en Capaciteitsanalyse, met – kort gezegd – de opdracht "inzicht te 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", en uit te werken hoe de bepleite kwaliteitsambitie concreet vorm zou kunnen krijgen: wat zijn de keuzemogelijkheden bij het ontwerpen ervan, welke effecten zijn er te verwachten en wat zijn de kosten?

2.2 Doelstelling LMCA-Spoor

Het doel van de LMCA-Spoor is inzicht geven in de kansen en mogelijkheden voor een kwaliteitssprong voor de reiziger die gebruik maakt van de trein in zijn reisketen van deur tot deur. Tevens moet de 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. Daarbij wordt gewerkt met een aantal scenario's:

- Referentievariant waarbij alles wordt opgelost met de zogenaamde "benuttingsknoppen" en er na 2012 geen extra middelen ter beschikking zijn.
- Een 'hoofdsmaak 4/4' (4 IC's en 4 Sprinters per uur) met subvarianten waarbij in meer of mindere mate een vorm van benutten en daarnaast bouwen wordt toegepast.
- Een 'hoofdsmaak 6/6' (6 IC's en 6 Sprinters per uur) met subvarianten waarbij in meer of mindere mate een vorm van benutten en daarnaast bouwen wordt toegepast.
- De goederenvariant van de netwerkanalyse "samen sporen".

Verder heeft de LMCA Spoor als doel om te bezien hoe de in het coalitieakkoord geformuleerde ambitie van 5% groei in het OV per spoor op korte termijn kan worden gerealiseerd. Dit moet resulteren in een actieplan dat in samenwerking met de NS tot stand zal worden gebracht.

Het resultaat van de analyse is een rapportage met conclusies en aanbevelingen die onderwerp zijn van besluitvorming in het najaar van 2007. Deze besluitvorming tussen partijen kan leiden tot een aantal mogelijke besluiten:

-
- 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 verkenningen, planstudies en/of concrete maatregelen.

Op basis van de LMCA kunnen richtinggevende keuzes worden gemaakt. Dit zal – zoals ook aangegeven in het regeerakkoord – vervolgens zijn vertaling vinden in het jaarlijkse MIRT.

2.3 Scope van de LMCA-Spoor

2.3.1. Focuscorridors

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 (zie tevens onderstaande illustratie). Daarbij is de gedachte voor de focuscorridors dat de kwaliteitssprong zich vooral moet richten op regelmaat, hoge frequenties en eenduidigheid. Voor de rest van het hoofdspoorwegnet gaat het om verbetering reistijden, punctualiteit en ketenkwaliteit.

De kansen en mogelijkheden voor een kwaliteitssprong personenvervoer en groei goederenvervoer worden in kaart gebracht binnen de tijdshorizon 2020 (in lijn met Nota Mobiliteit), met een globale doorkijk naar 2040 wat betreft marktontwikkelingen.

Deze analyse heeft 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, regionair KAN);
- Den Haag-Rotterdam (en verder naar Eindhoven) (incl. Stedenbaan, OV-netwerk Brabantstad);
- Den Haag/Rotterdam-Gouda-Utrecht (incl. Stedenbaan en Randstadspoor).

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.



2.3.2. LMCA-Spoor sluit aan bij bestuurlijke afspraken n.a.v. de Netwerkanalyses

Tijdens de bestuurlijke overleggen eind 2006 zijn afspraken gemaakt over de LMCA Spoor. Het door de Minister vastgestelde plan van aanpak dat 12 februari 2007 is verzonden (en dat op 20 april 2007 aan de Tweede kamer is verzonden) sluit aan bij de bestuurlijke afspraken. Daar waar de LMCA Spoor relatie heeft met regionale plannen, is het proces zodanig ingericht dat uitwisseling van de stand van zaken en inhoudelijke afstemming kan plaatsvinden. De uitwerking van regionale initiatieven valt onder de verantwoordelijkheid van de regionale overheden.

Indien de voortgang van de LMCA Spoor daar aanleiding toe geeft, kunnen meer corridors worden toegevoegd. Daar is op dit moment nog geen aanleiding voor.

2.3.3. Relatie korte termijn maatregelen ten behoeve van de 5% groeiambitie in samenhang met de LMCA Spoor

In het coalitieakkoord staan de volgende passages opgenomen:

- “De ambitie voor van het OV over spoor wordt bijgesteld naar 5% per jaar, de realisatie van de afgelopen 2 jaar.”;
- “De frequentie van de treinen in en rond de grote steden wordt verhoogd om zo een goed alternatief voor de auto te beiden”;
- “Aan achterstallig onderhoud aan het spoor zal worden gewerkt.”;
- “Anders Betalen voor Mobiliteit wordt – eventueel gefaseerd – ingevoerd”. Het spoor dient dan ook de overstappende automobilisten te kunnen verwerken, die als gevolg van prijsbeleid op de weg per trein willen gaan reizen.

Hoewel het coalitieakkoord geen expliciete uitspraak doet over het goederenvervoer, dient het spoorwagennet tevens het groeiende goederenvervoer mogelijk te maken.

Tijdens het debat over de regeringsverklaring op 21 maart jl. is aangegeven dat de 5% groeiambitie als een inspanningsverplichting wordt gezien. Ook is aangegeven dat er een onderscheid tussen korte termijn en lange termijn wordt gemaakt.

De 5% groeiambitie betreft vooral de korte termijn; deze kabinetsperiode. In samenspraak met NS wordt een actieplan opgesteld, met maatregelen die op korte termijn uitvoerbaar zijn en bijdragen aan het bereiken van deze ambitie.

Het onderzoek naar kansen en mogelijkheden voor een kwaliteitssprong (hoge frequenties op focuscorridors, reistijden / ketens op overige lijnen, accommoderen goederenvervoer) is vooral gericht op de langere termijn (2020 en verder).

2.3.4. Relaties met de moties Internationaal en Rondje Randstad

Tijdens de Begrotings- en MIT-behandeling van 30 oktober 2006 zijn een tweetal moties ingediend die bij de uitwerking van de LMCA-Spoor worden betrokken. Onderstaand zijn beide moties samenvattend weergegeven.

Rondje Randstad

In de Motie Hofstra/Dijkema (30800XII-29) is de regering verzocht om een pre-verkenning uit te voeren naar de mogelijkheden van een integrale hoogwaardige oververbinding in de Randstad à la Rondje Randstad. Gevraagd is hierbij expliciet te kijken naar de mogelijkheden voor PPS en de rol die het bedrijfsleven kan spelen

Om invulling te geven aan de Motie Rondje Randstad is, mede naar aanleiding van de reacties van betrokken regio's op het plan van aanpak en het NMB van 14 december 2006, de corridor Utrecht-Den Haag/Rotterdam meegenomen als focuscorridor in de LMCA-Spoor. Hiermee worden alle corridors die deel uitmaken van het zogenoemde

'rondje randstad' meegenomen in deze analyse. De LMCA is daarmee dan ook tevens de beoogde preverkenning naar integrale hoogwaardige OV-verbindingen in de Randstad, waarmee de noodzaak vervalt tot het doen van een aparte preverkenning.

Internationaal

In de Motie Verdaas (30800A-26) is de regering verzocht in samenwerking met de spoorsector een visie op internationaal treinvervoer te ontwikkelen. Daarin moet aandacht worden besteedt aan:

- (mogelijk) te heropenen grensoverschrijdende spoorverbindingen,
- mogelijkheden voor integratie van deze spoorverbindingen met de binnenlandse dienstregeling door het doortrekken van treinen naar grotere binnenlandse knooppunten (bijvoorbeeld Zwolle-Gronau, Eindhoven-Ruhrgebied en Groningen-Bremen)
- en voor uitbreiding en versnelling van de verbindingen tussen de Randstad en Duitsland.

Tevens is de regering verzocht mogelijke infrastructurele projecten die voortvloeien uit deze visie op te nemen als verkenning of planstudie in het volgende MIT Projectenboek.

Met betrekking tot de Motie Internationaal wordt door het ministerie van Verkeer en Waterstaat een visie op internationaal treinvervoer ontwikkeld met daarin aandacht voor de in de motie genoemde onderwerpen. Deze visie wordt opgesteld in samenhang met onder meer de LMCA-Spoor, de ontwikkelingen op Europees niveau en ontwikkelingen m.b.t. gedecentraliseerd spoorvervoer. Er zal niet worden vooruitgelopen op mogelijke toekomstige verkenningen of planstudies.

2.4 Aanpak

In de LMCA_Spoor wordt gewerkt in diverse werkstromen die zoveel als mogelijk parallel worden uitgevoerd:

1. Werkstroom Markt

In deze werkstroom worden de marktontwikkelingen in de toekomst en de ontwikkeling in de afgelopen jaren voor personenvervoer en goederenvervoer per spoor geanalyseerd en in kaart gebracht. Centraal staat inzicht naar de achterliggende factoren, alsmede het in beeld brengen van de ontwikkelingen naar tijd en plaats.

2. Werkstroom Product

In deze werkstroom wordt het begrip 'kwaliteitssprong' concreet gemaakt in termen van treinproduct en worden meerdere varianten gezien op kosten en effecten (cf plan van aanpak).

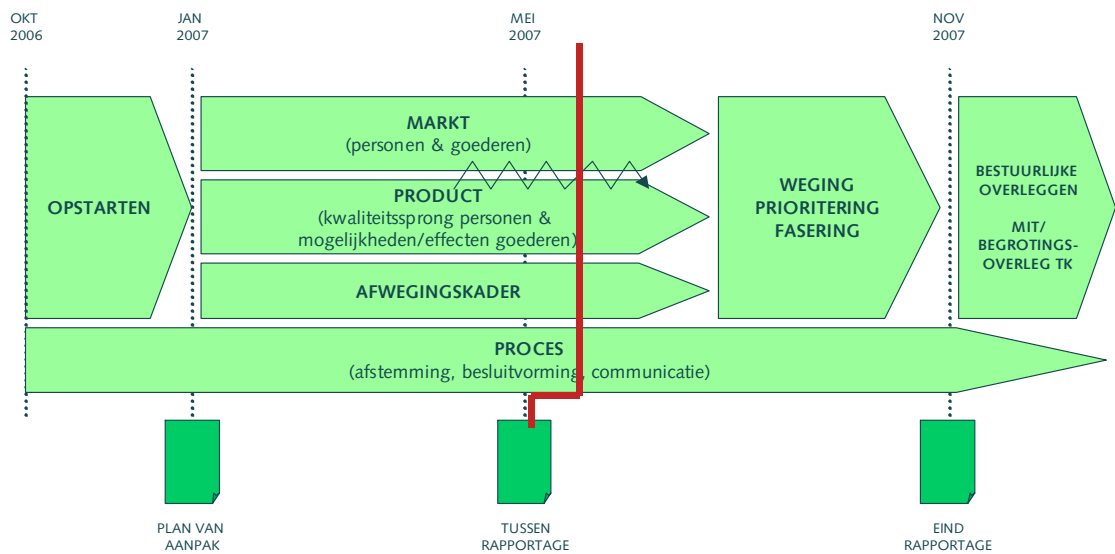
3. Werkstroom Afweegkader

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.

4. Werkstroom Proces & communicatie

Vanuit deze werkstroom zal permanente aandacht worden georganiseerd voor communicatie, beslistmomenten en (bestuurlijke) afspraken.

In onderstaande figuur zijn deze werkstromen weergegeven in relatie tot de planning, fasering en huidige stand van zaken van het LMCA-Spoor project.



In de volgende hoofdstukken wordt ingegaan op de tussenresultaten van de werkstromen die leiden tot concrete inhoudelijke producten. Dit zijn de werkstromen Markt, Product en Afweegkader. Het proces wat daarbij doorlopen is, komt ter sprake in het proceskader dat aan het begin van elk hoofdstuk is opgenomen. De fase van Weging Prioritering en Fasering start nadat de eindresultaten van de Werkstromen Markt, Product en Afweegkader zijn opgeleverd.

3. Tussenresultaten werkstroom Markt

PROCESKADER

Het werkproces binnen de werkstroom 'Markt' is tot nu toe als volgt verlopen. De focus lag na de vaststelling van het Plan van Aanpak op het concreet maken van de werkzaamheden van het Kennisinstituut Mobiliteit (KiM), het concretiseren van de te leveren vervoer-/marktgegevens door NS, het verzamelen van andere relevante gegevens en data, alsmede interactie met diverse regio's:

- Het KiM heeft voor de uit te voeren werkzaamheden een eigen Plan van Aanpak opgesteld dat inmiddels door beide partijen is goedgekeurd.
- NS voert op verzoek van DGP een eigen analyse uit met betrekking tot de verklaring van de groei van de afgelopen jaren.
- Ook maakt NS op verzoek van DGP een specificatie van de vervoersprognoses tot 2020.
- Er zijn werkafspraken gemaakt over de medewerking van NS aan de overige analyses van het KiM.
- Met NS zijn afspraken gemaakt over de levering van markt- en vervoergegevens en hoe hiermee vertrouwelijk wordt omgegaan door VenW in de richting van andere partijen.
- Met Prorail zijn afspraken gemaakt over gegevens t.a.v het goederenvervoer, mede vanwege het feit dat hier gegevens van alle vervoerders in zijn opgenomen (in de CBS-gegevens is dit de laatste jaren niet meer het geval).
- Er is besloten voor Markt aan te sluiten bij de sessies die vanuit de werkgroep 'Product' zijn georganiseerd met de betreffende regio's (per focuscorridor).
- Tevens zullen gegevens vanuit de bijeenkomst met de consumentenorganisaties uit het LoCoV en interviews met deskundigen en spelers in de goederenvervoermarkt in gang worden gezet
- V&W doet de integratie van alle analyses

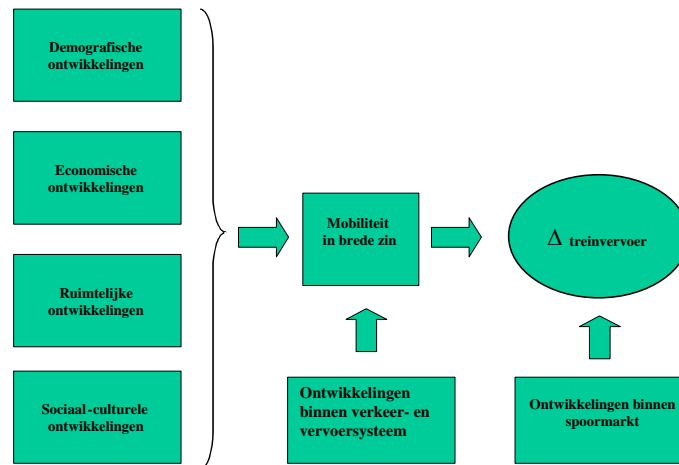
3.1 Stand van zaken

De werkstroom Markt onderscheidt 4 deelvragen voor zowel het personen- als goederenvervoer per spoor. In de onderstaande paragrafen wordt per deelvraag de stand van zaken aangegeven van de analyses.

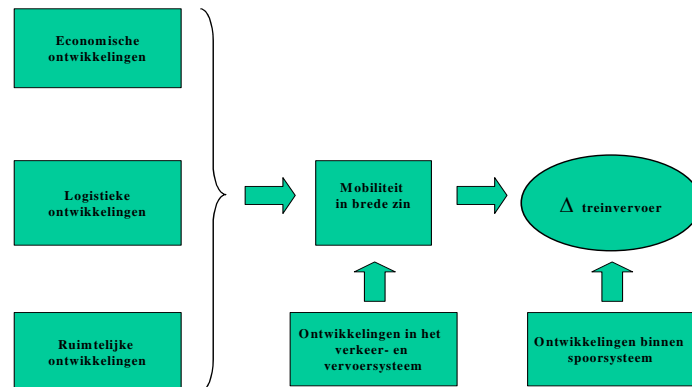
3.1.1. Ad 1: Het inventariseren en analyseren van de belangrijkste drivers in de ontwikkeling van het spoorvervoer.

Het Kennisinstituut Mobiliteit (KiM) heeft de opdracht van het ministerie van V&W de belangrijkste drivers voor het spoorvervoer te inventariseren. Voor de verschillende drivers is gevraagd na te gaan wat de ontwikkelingen in het recente verleden zijn geweest. De lijst van drivers is te onderscheiden in een aantal factoren, zoals aangegeven in de onderstaande schema's. Voor de ontwikkelingen per driver zal onderscheid worden gemaakt naar specifieke corridors, regio's en

tijdvakken. De eerste tussenresultaten zijn in onderstaande figuren weergegeven.



Figuur: Drivers van de vraag naar personenvervoer per spoor (bron: KiM, maart 2007)



Figuur: Drivers van de vraag naar spoorgoederenvervoer (bron: KiM, maart 2007)

De analysemethode door het KiM is zo opgezet dat het onderzoek naar drivers hypothesen oplevert over bepaalde factoren voor de ontwikkeling naar aard en omvang van het spoorvervoer (zowel personen als goederen). De hypothesen worden getoetst op basis van de waargenomen ontwikkelingen in de markt en in de verklarende drivers in het verleden (hoe is de ontwikkeling geweest en welk effect hebben deze op de groei van het vervoer gehad).

3.1.2. Ad 2: Het verklaren van de groei van de afgelopen jaren

In deze deelanalyse wordt gekeken naar de marktontwikkelingen van de afgelopen jaren voor zowel het personenvervoer als voor het goederenvervoer. Wat betreft het personenvervoer wordt specifiek ook aandacht gegeven aan de ontwikkeling in de jaren 2004 tot en met 2006.

Goederenvervoer

Wat betreft het goederenvervoer voert het KiM op basis van informatie van ProRail en de Belangenvereniging Rail Goederenvervoerders (BRG) een analyse uit. Aan de hand van de verzamelde gegevens over de afgelopen periode, wordt het algemene beeld door het KiM nader verfijnd naar herkomst- en bestemmingsgebied. Dit verfijnde beeld geeft zicht op de ontwikkeling van het aantal tonen en treinen naar de verschillende delen van Europa, alsmede naar de belangrijke haven- en industriecomplexen in Nederland. Hierbij worden door het KiM meerdere factoren gezien. Daarbij wordt de ontwikkeling van het goederenvervoer naar windrichtingen ("taartpunten") verdeeld.

Naast inzicht in vervoerd gewicht, wordt tevens gekeken naar de ontwikkeling van treinkilometers. Ook wordt onderscheid gemaakt naar internationaal en nationaal goederenvervoer, alsmede de transitostromen.

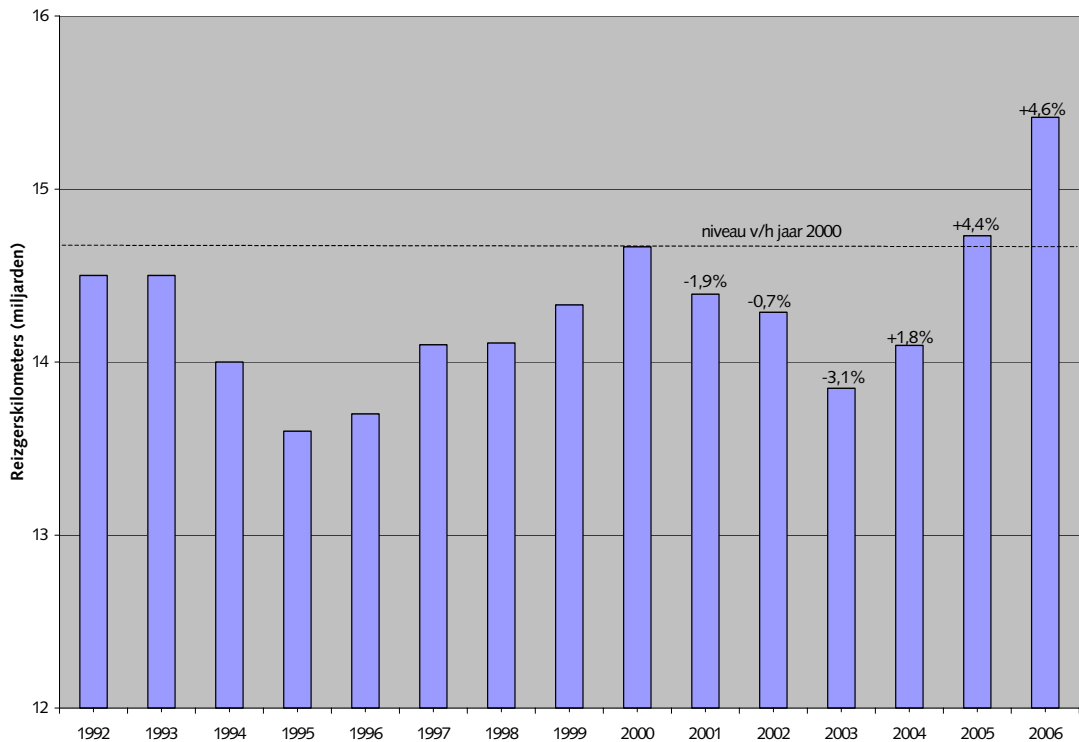
Personenvervoer

Voor wat betreft het personenvervoer voeren zowel het KiM als NS een analyse uit naar het verklaren van de groei in de afgelopen jaren.

De analyse van NS richt zich op verzoek van V&W op de ontwikkeling van het personenvervoer per spoor naar tijd en plaats tussen 2000 - 2006. NS zal daarbij gebruik maken van eigen onderzoek naar de reacties van reizigers op bijvoorbeeld kwaliteitsverbeteringen, tarieven, marketing en bijvoorbeeld de benzineprijzen. NS voert deze analyse op dit moment uit en rondt deze binnenkort af.

In de hiernavolgende figuur is ter illustratie de vervoerontwikkeling (in reizigerskilometers) voor de jaren 1992 – 2006 weergegeven. Het betreft hier een analyse van V&W en nog slechts een landelijk totaalbeeld, op basis van de jaarverslagen van NS. Voor de periode vanaf het jaar 2000 is tevens aangegeven hoe groot de stijging of daling was in het betreffende jaar ten opzichte van het jaar ervoor.

Dit algemene beeld wordt door zowel de eigen analyse van NS als de analyse van het KiM nader verfijnd, onder meer door onderscheid te maken in standaardassortiment en grote contracten. Ook zal worden gezien hoe het hoofdrailnet zich ontwikkeld heeft.

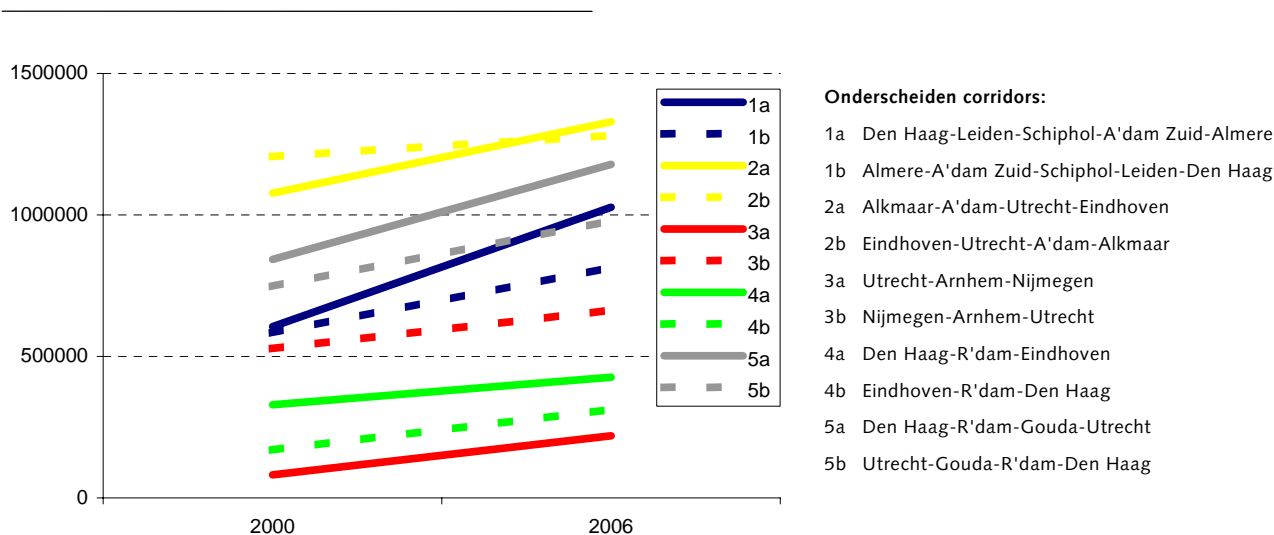


Ontwikkeling reizigerskilometers 1992 – 2005 (bron: NS jaarverslagen).

Voor wat betreft het personenvervoer per trein gaat KiM na welke ontwikkelingen per regio/corridor/station hebben plaatsgevonden. Het betreft hier een analyse van het gehele spoor netwerk. Dit betreft de periode 2000-2006, met een globale terugblik op de periode vanaf de negentiger jaren.

Het KiM kijkt op verzoek van DGP ook specifiek naar conclusies ten aanzien van de ontwikkeling in 2005 en 2006 (mede gezien regeerakkoord). Hierbij wordt gebruik gemaakt van gegevens van NS en van gegevens van andere relevante bronnen. Ook zal bezien worden welke groeiers en dalers in een corridors/landsdeel aan de orde zijn geweest (bijvoorbeeld in- en uitstappers per station).

Verder wordt onder meer gekeken naar de ontwikkeling van de files per corridor en de regionaal economische ontwikkeling. De onderstaande figuur van het KiM is daarvan een resultaat en geeft het aantal voertuigverliesuren per corridor aan. Vooral de SAAL-corridor als de corridor Amsterdam – Utrecht laten in de ochtendspits de grootste absolute toename van het aantal voertuigverliesuren zien.



Figuur: Ontwikkeling aantal voertuigverliesuren per corridor, ochtendspits. Bron: AVV, bewerking KiM

Het KiM heeft wat betreft de regionale ontwikkelingen ook van de regio's gegevens gevraagd om de ontwikkeling verder te kunnen bezien. Hierover vinden of zullen nog gesprekken plaats met de regio's. Onder meer wordt gekeken naar de ontwikkeling van inwoners en arbeidsplaatsen in en rond de stations, alsmede de komst van grote school- en opleidingsinstituten. Met AVV voert het KiM nadere analyses van de files uit.

De komende 2 maanden zullen de inzichten van NS en die van KiM naast elkaar worden gelegd. De inzichten in het verleden zullen worden betrokken bij het beoordelen van de prognoses en marktverwachtingen voor de toekomst, voor zowel het personen- als goederenvervoer.

3.1.3. Ad 3: Het analyseren van de verschillende vervoerprognoses

Het KiM is voor zowel personen- als goederenvervoer bezig de verschillende vervoersprognoses in kaart te brengen, alsmede de uitgangspunten naast elkaar te leggen. Het gaat om de NoMo, netwerkanalyses Spoor, de regionale netwerkanalyses en WLO scenario's.

Ook hier gaat het vooral om een vertaling naar corridors en belangrijke goederenroutes. Het gaat hierbij zowel om harde als ook zachte factoren. Tevens zullen de lessen uit de ontwikkelingen in de afgelopen jaren worden betrokken bij deze verwachtingen.

Om de prognoses voor het personenvervoer goed te kunnen beoordelen zal NS een nadere specificatie geven van de vervoerprognose van NS tot 2020. Hierbij zal zo mogelijk ook worden ingegaan op het reismotief en doelgroep. Het is de verwachting dat NS de specificatie van de vervoerprognose eind mei 2007 zal opleveren.

Deze ontwikkelingen worden naar tijd en plaats verder verfijnd (voor de Nota Mobiliteit is deze exercitie al uitgevoerd).

Bij het analyseren van de vervoersprognoses zal door het KiM ook worden gezien wat NS en regionale vervoerders aan inzichten en verwachtingen hebben en welke uitgangspunten daarbij zijn gehanteerd.

In het bijzonder zal aandacht gegeven worden aan de gevolgen van Anders Betalen voor Mobiliteit op het gebruik van de trein naar tijd en plaats. Hierbij zullen bestaande studies worden gezien, o.a. in het kader van het Platform Nouwen (Anders betalen voor Mobiliteit).

Goederenvervoer

Gezien de forse groeiverwachtingen is het vooral van belang te zien wat een groeiend volume (tonnen) betekent voor zowel de groei van het aantal treinkilometers als voor het aantal benodigde goederenpaden in de dienstregeling.

Er dienen zich scenario's aan die verder gaan dan de Nota Mobiliteit, zoals de NWA-spoor. Er zal met de havens van Rotterdam en Amsterdam worden gesproken over hun inzichten.

3.1.4. Ad 4: Het in kaart brengen van de kansen van bepaalde productmodellen in het personenvervoer in termen van marktontwikkeling

Een kernpunt van de LMCA is inzicht te geven in de diverse effecten van kwaliteitsverbeteringen op de vraag naar het treinvervoer. Deze betreffen het personenvervoer.

Hier zullen binnenlandse en buitenlandse ervaringen worden gezien en met experts worden nagegaan. Ook ervaringen met reeds uitgevoerde verbeteringen, zowel van de trein, als de keten, worden in kaart gebracht. Belangrijk hierin is ook de bijdrage die NS binnen stap 4 zal leveren. NS zal met betrekking tot het nader uitwerken van de effecten van een kwaliteitssprong op de marktontwikkeling.

Het in kaart brengen van de kansen van bepaalde productmodellen in het personenvervoer in termen van marktontwikkeling zal met de consumentenorganisaties uit het LOCOV, de vervoerders en onder meer Railforum worden gezien.

Tevens is een nadere scan in uitvoering naar praktijkervaringen, en al zo nodig ook aanvullende onderzoek kunnen worden uitgevoerd.

Het KiM zal hierbij ook een beroep doen op buitenlandse experts, in het bijzonder daar waar het meer marketing/softe zaken betreft die moeilijk meetbaar zijn, doch waarvan door partijen een effect wordt verondersteld (bijvoorbeeld kwaliteitsbonus bij frequent rijden).

3.2 Voortgang

De analyses vergen tijdige beschikbaarheid van data alsmede voldoende inzicht in de achtergronden van uitgevoerde prognoses. Hierover zijn met NS en de BRG inmiddels afspraken gemaakt.

Zo nodig zal worden teruggegrepen op alternatieve gegevens in combinatie met expert judgement.

3.3 Aanpak en kwaliteitsborging

Het KiM zal zowel met NS, BRG, havenbedrijven alsmede met experts overleg voeren. Een belangrijk deel van de analyse bestaat uit literatuuronderzoek, alsmede het expliciet maken van uitgangspunten bij uitgevoerde prognoses. Ook zullen meer detailgegevens naar tijd, plaats in de bestaande prognoses worden aangegeven.

Met regio's zal op basis van de eerste resultaten gekeken worden naar regionale en lokale ontwikkelingen die relevant zijn voor de ontwikkeling van het spoor.

Tevens zal het KiM de bevindingen voorleggen aan onafhankelijke deskundigen. Met name t.a.v. zachtere factoren (marketing, klantvoorkeuren e.d.) zullen ook buitenlandse experts worden benaderd.

Vooralsnog zijn er nog geen aanvullende berekeningen voorzien. Uit de tussenresultaten zal blijken of er alsnog aanleiding is tot het uitvoeren van aanvullende berekeningen.

Indien nodig zal er nader onderzoek dan wel expertsessies plaatsvinden om meer zicht te krijgen op reactie van reizigers op kwaliteitsverbeteringen en hoogfrequent rijden in het bijzonder. Voor de zomer kan dan nog worden bepaald of het nodig is nader onderzoek op te zetten.

3.4 Relatie Markt en Product

Zoals in het plan van aanpak weergegeven is er voor gekozen beide werkstromen vooralsnog separaat te laten. Op basis van de onderscheiden productvarianten en de mate waarin deze afwijken van eerdere analyses en prognoses, zal worden bezien of er aanleiding is deze aan te passen. Zo nodig zal worden besloten tot het uitvoeren van aanvullende berekeningen, zij het dat de tijd hiervoor beperkt is. Ook de genoemde expertsessies en de uitwisseling tussen KiM, NS en inzichten van de regio's kan daarbij helpen.

4. Tussenresultaten Werkstroom Product

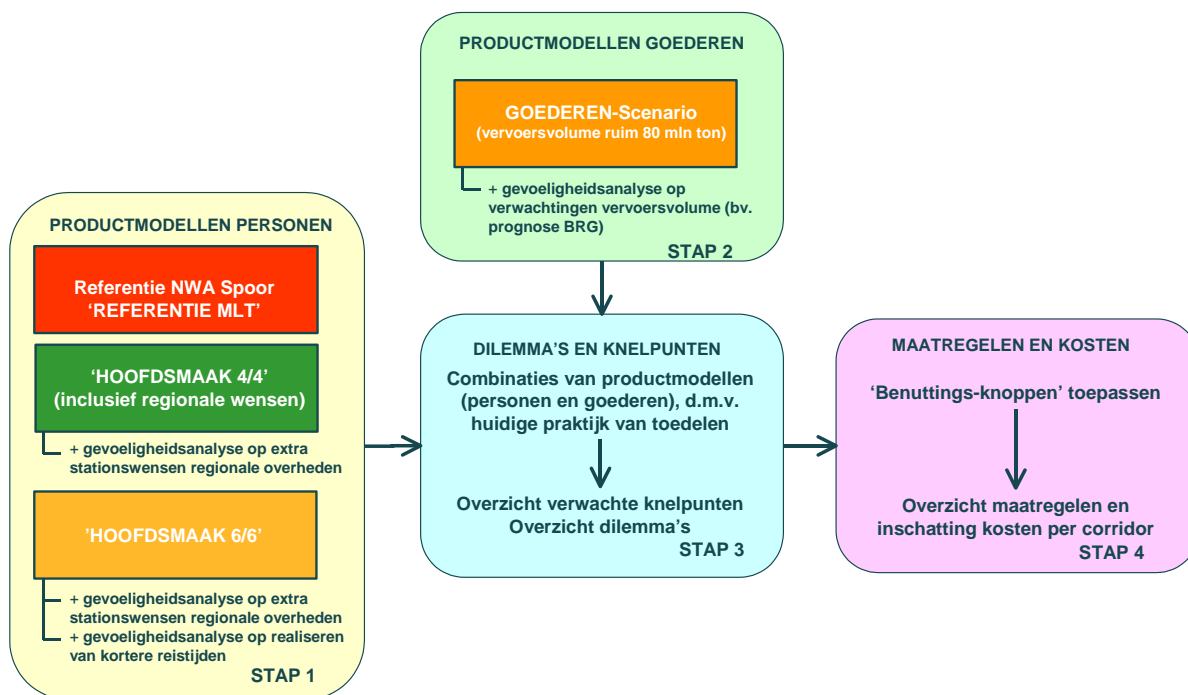
PROCESKADER

Het werkproces binnen de werkstroom "product" is tot nu toe als volgt verlopen. De focus lag na de vaststelling van het PvA op de interactie met de diverse partijen en het concreet maken van de uit te voeren werkzaamheden voor ProRail.

De volgende stappen van het PvA zijn doorlopen:

- Startsessies met regio's georganiseerd;
- Startdocument ten behoeve werkzaamheden regio's en sector opgesteld;
- Productmodellen voor werkzaamheden ProRail vastgesteld (stap 1 en 2 uit PvA doorlopen);
- Werkgroepen ingesteld en werkgroepsessies gehouden ten aanzien van issues per corridor;
- Extern bureau gecontracteerd dat werkt aan een scan ten behoeve van een 'best practise overzicht' van de benuttingsmogelijkheden voor het spoor;
- Relevante benuttingsknoppen in kaart gebracht;
- Sessie met consumentenorganisaties uit het LOCOV inzake concreet maken "kwaliteitssprong voor de reiziger"
- ProRail werkt aan stap 3 voor productmodel 6/6 en 4/4;
- Werksessie met BRG gehouden inzake markt en afstemming te hanteren productmodel "Goederen".

De hoofdstappen in de aanpak van de Werkstroom product zijn in de onderstaande figuur aangegeven.



4.1 Treinproducten Landelijke Netwerkanalyse Spoor geven uitgangspunten voor Werkstroom Product mede vorm

In de Netwerkanalyse Spoor beschrijven NS en de BRG hun eigen marktverwachtingen en het bijbehorende treinproduct. De volgende treinproducten komen aan bod:

- *Referentie Middellange Termijn (MLT)*
De referentie biedt een beschrijving van het gebruik van het spoorwagennet bij ongewijzigd beleid. Dat wil zeggen dat de dienstregeling '2007/2009' wordt doorgetrokken en wordt aangevuld als gevolg van het gereedkomen van de Hanzelijn. De referentiedienstregeling is weliswaar maakbaar op de beschikbaar veronderstelde infrastructuur (MIT + Herstelplan), maar het gevolg is wel dat er kwaliteitsverlies optreedt op diverse trajecten (niet evenwichtige verdeling van treinen over het uur, aansluitingen kunnen niet of onvoldoende geboden worden, langere rijtijd, weinig speling);
- *Reizigers 'Beter'*
De basis voor het reizigersmodel 'Beter' is een kwartierligging van treindiensten op de focuscorridors en op een aantal lijnen daarbuiten. De hoofdsmaak 4/4 (zoals gedefinieerd in het PvA LMCA-Spoor) is afgeleid van deze 'Beter' variant. Het model 'Beter' houdt nog geen rekening met de wensen van de regio's en reeds gemaakte bestuurlijke afspraken ten aanzien van extra treinen;
- *Reizigers 'Meer'*
De basis voor het reizigersmodel 'Meer' is een strakke 10 minuten dienst op een aantal focuscorridors waar de verwachte vervoersomvang daartoe aanleiding geeft. Dit productmodel komt overeen met de hoofdsmaak 6/6 zoals gedefinieerd in het PvA LMCA-Spoor;
- *Goederen 'LAAG' / 'HOOG'(uit NWA Spoor, Samensporen)*
ProRail heeft de bestaande prognoses geactualiseerd. Hieruit volgt een bandbreedte voor het te verwachten goederenvervoer: 63,2 – 83,4 miljoen ton in 2020. De goederenvraag is vertaald in het benodigde aantal goederenpaden en de toedeling aan routes;
- *Goederen 'BRG'*
De BRG heeft een eigen marktverwachting voor 2020 opgesteld en gaat uit van 90,7 miljoen ton. De goederenvraag is vertaald in het benodigde aantal goederenpaden en de toedeling aan routes.

ProRail heeft vervolgens in de Netwerkanalyse Spoor aangegeven welke capaciteitsknelpunten op het spoorwagennet zullen optreden als deze treinproducten door de vervoerders aangevraagd zouden worden.

De conclusie volgens de spoorsector is dat het reizigersmodel 'Meer' in combinatie met het goederenmodel 'BRG' in totaal ca. € 9,5 miljard aan investeringen in de infrastructuur noodzakelijk maakt.

4.2 Stap 1: Naast de referentievariant vormen twee productmodellen het vertrekpunt

In vervolg op het Plan van Aanpak LMCA-Spoor is, mede op verzoek van de regio's, door het Ministerie van VenW een startdocument opgesteld dat dient als vertrekpunt voor de werkstroom Product. Het startdocument doet een voorzet voor de uitwerking van de in het PvA opgenomen hoofdsmaken, namelijk een hoofdsmaak gebaseerd op 4/4 (4 Intercity's en 4 Sprinters) en een hoofdsmaak gebaseerd op 6/6 (6 Intercity's en 6 Sprinters), een vorm van "spoorboekloos rijden". De keuze voor deze hoofdsmaken komen mede voort uit de Netwerkanalyse Spoor.

Doel van het startdocument is enerzijds inzicht te geven in:

- de te hanteren uitgangspunten;
- de nadere definitie van het begrip kwaliteitssprong;
- de uitwerking van concrete productmodellen van beide hoofdsmaken en voorstellen te doen voor de organisatie en de vorm van samenwerking.

Anderzijds is het doel een aantal vragen te definiëren waar de spoorsector en regionale overheden mee aan de slag kunnen en op basis waarvan zij verdere keuzes kunnen maken voor de optimalisatie van de productmodellen behorende bij de hoofdsmaken. De focus ligt hierbij op een aantal corridors / baanvakken die op basis van de Netwerkanalyse Spoor en de Regionale netwerkanalyses naar voren zijn gekomen als de belangrijkste corridors om verder te bestuderen. Zie daarvoor de kaart van paragraaf 2.3.

Om de beoogde kwaliteitssprong van beide hoofdsmaken meetbaar te maken wordt gebruik gemaakt van een referentie. Hierbij wordt aangesloten bij de Referentie Middellange Termijn (MLT) zoals deze door de spoorsector is opgenomen in de Netwerkanalyse Spoor¹.

De basis voor de hoofdsmaak 6/6 is een vorm van 'spoorboekloos rijden', met een frequentieverhoging tot een strakke 10 minuten dienst op een aantal focuscorridors waar de verwachte vervoersomvang daartoe aanleiding geeft.

Aanvullend is voor zover mogelijk rekening gehouden met de initiatieven van de regio's ten aanzien van de regionale spoorambities. Het gaat hierbij om wensen voor zover deze zijn vastgelegd in:

- Overeenkomen met de filosofie van spoorboekloos rijden;
- Gelegen zijn op de focuscorridors;
- De in oktober gemaakte bestuurlijke afspraken.

¹ Netwerkanalyse Spoor, Markt- en Capaciteitsanalyse van het spoorvervoer in Nederland, Samensporen, versie 2, januari 2007.

Gevoeligheidsanalyses worden uitgevoerd voor het opnemen van extra stations, voor zover deze zijn opgenomen in de regionale netwerkanalyses en op de termijn en het realiseren van kortere reistijden.

De basis voor de hoofdsmaak 4/4 is een kwartierligging van treindiensten op alle focuscorridors en op een aantal lijnen daarbuiten. Daarbij is zover mogelijk rekening gehouden met de regionale wensen, zoals onder andere geuit tijdens de werkgroepbijeenkomsten die zijn gehouden met de regio's in het kader van de LMCA Spoor in april 2007 voor zover deze passen bij de filosofie van de hoofdsmaak 4/4. Ook voor het 4/4 model zal een gevoeligheidsanalyse worden uitgevoerd voor het opnemen van extra stations (voor zover deze zijn opgenomen in de regionale netwerkanalyses).

Voor de achtergrond van de productmodellen wordt verwezen naar het startdocument.

Met ProRail is afgesproken om te starten met de werkzaamheden van de hoofdsmaak 6/6 en aansluitend de hoofdsmaak 4/4 verder uit te werken.

Opmerking:

Nadrukkelijk wordt aangegeven dat de in de LMCA Spoor gebruikte productmodellen indicatieve modellen zijn om een beeld te krijgen van de kansen en mogelijkheden van een kwaliteitssprong cq. Spoorboekloos rijden. De gehanteerde lijnvoeringen zijn derhalve een invulling en niet dé invulling van de kwaliteitssprong. Op basis van deze modellen wordt gezocht naar robuuste maatregelen nodig en mogelijk zijn, met zoveel mogelijk positieve effecten voor het gehele spoornetwerk. Doel van de indicatieve modellen is dat er zoveel mogelijk ruimte wordt gecreëerd om uiteindelijk verschillende vormen van kwaliteitssprongen mogelijk te maken, die passen bij de ambities van de verschillende partijen.

Om een gevoel te krijgen voor de robuustheid van de modellen worden daarom op basis van veel van de regionale wensen gevoeligheidsanalyses uitgevoerd op extra stations en hogere snelheden (waar dat fysiek op korte termijn al mogelijk is).

De naamgeving 4/4 of 6/6 kan daarnaast het beeld oproepen dat overal en altijd dergelijke frequenties van Intercity's en Sprinters gereden worden. Dit is niet het geval. De opgestelde lijnvoeringen hebben de bedoeling een aanzet te zijn om te onderzoeken waar en op welke corridors robuuste (no regret) investeringen zullen plaats moeten vinden om een kwaliteitssprong mogelijk te maken en op welke termijn dat wenselijk of noodzakelijk is.

Door middel van koppeling aan de resultaten uit de werkstroom 'Markt' ontstaat in de loop van de studie zicht op de reëel benodigde frequenties en bijbehorende lijnvoeringen.

4.3 Stap 2: Toets met markt Goederen en effecten personen vervoer rest van het landelijk netwerk.

Naast het gedefinieerde palet aan kwaliteitssprongen voor personenvervoer uit stap 1 zijn een aantal mogelijkheden beschouwd om de groei van goederenvervoer te accommoderen.

Als startpunt is een scenario gehanteerd dat is gebaseerd op een prognose zoals opgenomen in de Landelijke Netwerkanalyse. Het gaat hierbij om een vervoersvolume van ruim 80 miljoen ton in 2020.

Daarbij is verondersteld dat:

- De Betuweroute volledig in gebruik is en dat deze efficiënt kan worden gebruikt (derde spoor Duitsland gerealiseerd);
- Vervoersvolumes volgens de gangbare praktijk (vertaling van tonnen in treinen en vervolgens in aantal benodigde treinpaden) worden toegedeeld.

Op dit model wordt een gevoeligheidsanalyse op het vervoersvolume uitgevoerd (met name extra vervoer naar België en Duitsland, zowel voor een hoger als voor een lager vervoersvolume) om gevoel te krijgen voor de bandbreedte voor de benodigde capaciteit (vertaling van tonnen in treinen en vervolgens in aantal benodigde treinpaden).

Voor een uitgebreidere toelichting van het productmodel goederen wordt verwezen naar het startdocument.

ProRail is ondertussen bezig vast te stellen welke vervoersvolumes voor het goederenvervoer over elk van de focuscorridors moet kunnen worden vervoerd.

4.4 Stap 3: Knelpunten per productmodel

De productmodellen uit stap 1 en 2 worden met elkaar gecombineerd en leiden tot knelpunten in stap 3. De gevolgen voor deze productmodellen voor de rest van het landelijk netwerk worden daarmee zichtbaar in de zin van:

- Knelpunten die leiden tot verlenging van de reistijd;
- Mogelijkheid van opening van extra stations;
- Aansluitingen- en relaties met regionaal spoorvervoer.

In de komende periode zullen de stappen 3 en 4 uit het stappenplan van de werkstroom 'Product', zoals dit is omschreven in het PvA LMCA-Spoor verder worden ingevuld. Het gaat hierbij met name om het definiëren per corridor van de dilemma's en knelpunten (voortkomend uit het combineren van gewenste productmodellen voor personenvervoer en goederenvervoer uit stap 1 en 2). Het nader uitwerken van mogelijke oplossingsrichtingen voor deze dilemma's en knelpunten gebeurt vervolgens in stap 4.

4.5 Stap 4: Oplossingsrichtingen voor knelpunten

De spoorinfrastructuur in Nederland wordt voor Europese begrippen intensief benut. De komende jaren zal en moet de benuttinggraad nog verder toenemen als gevolg van verwachte groei van personen- en goederenvervoer. Stap 4 van de Werkstroom Product zal verdieping opleveren van inzichten in aard en locatie van te verwachten knelpunten en mogelijke oplossingen in de vorm van 'knoppen' waarmee de spoorbenutting kan worden verbeterd.

In de Werkstroom Product worden de mogelijke oplossingsrichtingen voor te onderkennen knelpunten per corridor uitgewerkt, voor elk van de combinatie van productmodellen voor personenvervoer en mogelijkheden om groei van het goederenvervoer te accommoderen.

Hiervoor worden transparant de verschillende capaciteitsmaatregelen in kaart gebracht die door één of meerdere partijen kunnen worden ingebracht. Daarbij worden de kwaliteitsverbeteringen die van de oplossingrichtingen mogen worden verwacht aangegeven. Dit zijn bijvoorbeeld:

- Regelmatige tijdverdeling over het uur;
- Mogelijkheid van opening extra stations;
- Mogelijkheid van flexibel inpassen van goederentreinen;
- Mate van betrouwbaarheid;
- Verbetering van de rijtijden en effecten rest van het netwerk;
- Overige bijkomende effecten in de zin van milieu en veiligheid.
- Etc.

Beoogde capaciteitsmaatregelen zijn, naast het bouwen van infrastructuur zoals opgenomen in de NWA spoor:

- Methodieken opstellen jaardienstregeling (BUP e.a.);
- Reistijdverbetering personen en goederen (homogeniseren rijtsnelheden, groene golf);
- Knooppuntmanagement voor doorgaande treinen (ontmengen goederen en personen);
- Alternatieve routing (goederen, IC's);
- Capaciteit creëren door aanvaardbare suboptimalisaties (uitbuigen etc);
- Differentiatie gebruiksvergoeding (schaarste, reservering etc);
- Prestatieregelingen (performance regimes met bonus/malus);
- Verkeersmanagement (dynamisch verkeersmanagement e.d.);
- Regelgeving (AmvB Capaciteit, geluid enz);
- Eisen t.a.v. rollend materieel (geluid, snelheid);
- Capaciteitsverhogende maatregelen in infrastructuur (inhaalsporen, seinverdichting).

Veel van deze benuttingsknoppen worden nu al toegepast. Het is echter gewenst om te kunnen beschikken over een zo breed mogelijke 'menukaart' van oplossingen voor te verwachten knelpunten. Daartoe is het ook nodig om op gerichte wijze over de grens te kijken.

Vanuit de LMCA-Spoor is daarom een extern onderzoek gestart met als doel om bouwstenen aan te leveren uit internationale best practices om daarmee verschillende typen oplossingen te formuleren welke kunnen worden ingezet bij capaciteitsknelpunten die naar voren komen in het kader van de LMCA Spoor (menukaart benuttingsoplossingen). De bandbreedte van zoekrichtingen naar benuttingsknoppen is afgestemd op aard en problematiek van het Nederlandse spoorweginfrastructuur.

Het onderzoek levert onder andere antwoord op de volgende vragen:

- Welke best practices zijn er in andere landen met benuttingsoplossingen van schaarste in baanvakcapaciteit (capaciteitsknelpunten) die zich zullen voordoen ten gevolge van vraag naar personen- en goederenvervoer zoals naar verwachting ook naar voren zal komen in de LMCA Spoor?
- Wat is het effect van deze best practices in betrokken landen?
- In hoeverre en onder welke voorwaarden zijn deze best practices toepasbaar in de Nederlandse situatie?

In onderstaande figuur is een overzicht van de mogelijk toe te passen oplossingrichtingen aangegeven waarmee de knelpunten kunnen worden voorkomen. Elke oplossingrichting heeft echter een andere bijdrage aan het gewenste kwaliteitsniveau, zoals dat voor het spoorboekloos rijden is voorzien.

Benuttingsknoppen				
Dienstregeling		Infrastructuur		Rijksoverheid
Vervoerder Techniek en exploitatie	Netwerkbeheerder Capaciteitstoedeling	Netwerkbeheerder Kleinschalige maatregelen	Netwerkbeheerder Beprijzen	
<ul style="list-style-type: none"> •Homogeniseren rijsnelheden door alternerend stoppen •Homogeniseren rijsnelheden op traject (sneller, langzamer) •Homogeniseren rijsnelheden door overall stoppen •Personentreinen combineren •Goederentreinen combineren •Aansluitingen loslaten (kan op knooppunten bij hoge frequenties) •Verschoven aansluiting op knooppunten •Langere treinen inzetten •Dubbeldekstreinen inzetten •Materieel met meer deuren; hierdoor vertrekprocedure te verkorten •Nieuw en / of sneller accelererend materieel reizigersvervoerder •Nieuw en / of sneller accelererend materieel goederenvervoerder •Materieelkarakteristieken differentiëren spits / dal •Dienstroosteroptimalisatie rijdend personeel 	<ul style="list-style-type: none"> •Uitbuigen dienstregeling door rijtijdverlenging •Uitbuigen dienstregeling IC's door toevoegen extra stops •Homogeniseren rijsnelheden door langzame / snelle paden (paddifferentiatie) •Differentiatie basisuurpatroon per seizoen / per week / per dag •Differentiatie plannormen spits / dal •Loslaten symmetrieligging treindienst •Loslaten evenwichtige tijdigging treindienst •Herrouteren goederen via andere paden •Differentiëren overplanningsmarge paden •Strikte corridors introduceren •Differentiëren productmodel binnen corridor •Verhoging bezetting-percentage goederenpaden; minder paden in planning •Dienstregeling zonder basisuurpatroon, maar met flexibele tijd-/wegvensters 	<ul style="list-style-type: none"> •Inhaalgelegenheden stations •Inhaalgelegenheden goederentreinen •Brugopeningen optimaliseren •Reduceren opvolgtijd infrastructuur •Versnellen binnenkomst emplacement door reduceren aantal wissels en/of snelheidsverhoging •Dynamisch verkeersmanagement tussen de knooppunten in (bijvoorbeeld groene golf en adviessnelheden) •Dynamisch verkeersmanagement op de knooppunten (bijvoorbeeld dynamische perrontoeewijzing) 	<ul style="list-style-type: none"> •Differentiatie gebruiksvergoeding •Prestatieregeling met bonus / malus •Stimuleren goederenvervoer buiten de spits •Tariefdifferentiatie bij personenvervoerder (spreiding spits / dal) 	<ul style="list-style-type: none"> •NS HiSpeed-treinen rijden door op het normale net •Beleidsnota nieuwe stations •Kernprestatie-indicatoren beheer- en vervoerconcessies aanpassen

Hierbij moet worden bedacht dat de samenhang van de maatregelen van belang is. ProRail zal bij de diverse knelpunten een set maatregelen aangeven die logisch zijn, en die elkaar aanvullen.

In stap 4 ontstaan op deze wijze enkele varianten waarmee, per corridor, inzicht wordt verkregen in de kansen en mogelijkheden voor de reiziger en de goederenvervoerder in relatie met de daarbij behorende kosten en overige effecten. Deze varianten zijn:

- Referentievariant waarbij alles wordt opgelost met de zogenaamde "benuttingsknoppen" en er na 2012 geen extra middelen ter beschikking zijn;
- Een hoofdsmaak 4/4 met subvarianten waarbij in meer of mindere mate een vorm van benutten en daarnaast bouwen wordt toegepast;
- Een hoofdsmaak 6/6 met subvarianten waarbij in meer of mindere mate een vorm van benutten en daarnaast bouwen wordt toegepast;
- De goederenvariant van de netwerkanalyse "samen sporen".

Met dit overzicht kan stap van de werkstroom "product" worden afgerond en kan per corridor de afweging op basis van het afweegkader worden gestart.

5. Tussenresultaten werkstroom Afweegkader

PROCESKADER

Afweging tussen oplossingsrichtingen zal op twee niveaus plaatsvinden. Het eerste niveau betreft een integrale afweging over de modaliteiten heen, waarbij de inzichten van de LMCA's Spoor, Weg, Vaarwegen en regionaal OV in samenhang zullen worden beschouwd. De Nota Mobiliteit dient hierbij als kader. Deze integrale afweging wordt beschreven in de brief aan de Tweede Kamer, waar deze Tussenrapportage als bijlage deel van uitmaakt.

Het tweede niveau betreft de afweging binnen de LMCA Spoor, waarvan de voorbereidende stappen in deze Tussenrapportage worden beschreven. Deze afweging zal worden uitgevoerd in samenspraak met de spoorsector. Ook zullen de regionale partijen bij de afweging betrokken worden, teneinde de verschillende afwegingen binnen de LMCA Spoor transparant te maken.

Voor het maken van een eerste opzet van het afweegkader binnen de LMCA Spoor is door V&W gekeken naar eerdere ervaringen met afweegkaders, beoordelingskaders en multi-criteria-analyses (MCA). Hierbij is onder andere gebruik gemaakt van:

- De Nota Mobiliteit
- Het Coalitieakkoord
- De Netwerkanalyse Spoor
- De Regionale Netwerkanalyses
- Het beoordelingskader Structuurvisie Zuiderzeelijn

Het afweegkader zoals in dit hoofdstuk gepresenteerd is eind april 2007 ter consultatie aan betrokken partijen aangeboden met het verzoek om commentaar en aanvullingen. Onder meer op basis van de reacties wordt een definitief afweegkader opgesteld. Het afweegkader maakt een globale afweging mogelijk. Het doel is niet om met het afweegkader gedetailleerde analyses (zoals bij kosten baten analyses) te maken.

5.1 Doel en eerste opzet afweegkader

Het doel van het afweegkader is het ondersteunen van de verschillende afwegingen die in het kader van de LMCA Spoor uitgevoerd gaan worden, op basis waarvan een prioritering en fasering gemaakt kan worden. Het uiteindelijke doel is daarmee om de te maken afweging (ter voorbereiding op latere besluitvorming) transparant te maken. Het afweegkader is een instrument waarmee een 'gemeenschappelijke taal' wordt ontwikkeld als basis voor het bespreken van de resultaten van de LMCA Spoor.

Om afwegingen te kunnen maken is het nodig het afweegkader in te vullen. De opzet van het afweegkader is op hoofdlijnen uitgewerkt in onderstaande figuur. In deze figuur zijn vier hoofdvragen weergegeven:

- Wat levert het op?
- Wat kost het?
- Wat zijn de (onbedoelde) neveneffecten?
- Hoe toekomstvast is het?

Deze vragen kunnen gesteld worden voor de verschillende resultaten van het LMCA-project, al dan niet gevat in varianten, modellen, maatregelpakken of scenario's.

		RESULTAAT LMCA (per corridor)		
		REFERENTIE	4+4	6+6
DOELSTELLINGEN & CRITERIA	WAT LEVERT HET OP?	KWALITEITSSPRONG VOOR DE REIZGER		
		ACCOMODEREN GROEI GOEDERENVERVOER		
	WAT KOST HET?	INVESTERING		
		EXPLOITATIE		
	WAT ZIJN DE NEVENEFFECTEN?	GELUID		
		VEILIGHEID		
		NATUUR LANDSCHAP		
	HOE TOEKOMSTVAST IS HET?	NO REGRET		
		FASEERBAARHEID		

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat wil de relevante criteria graag invullen in samenspraak met betrokken partijen. Hiertoe is de eerste opzet voor commentaar en aanvulling gestuurd aan een aantal belanghebbende partijen. De reacties van de belanghebbende partijen worden verzameld en, voor zover mogelijk, verwerkt in een definitief afweegkader.

In dat kader is bijvoorbeeld op dinsdag 3 april j.l. in een workshop met de consumentenorganisaties uit het LOCOV gesproken over de kwaliteit voor de reiziger. In deze bijeenkomst kwamen 6 hoofdgroepen van wensen aan de orde, die –in willekeurige volgorde - ingaan op de kwaliteit voor de reiziger:

1. Betrouwbaarheid/voorspelbaarheid;
2. Reistijd(beleving);
3. Reisinformatie;

-
4. Comfort;
 5. Ketenvervoer;
 6. Toegankelijkheid.

Niet alle criteria kunnen in alle detail uitgewerkt worden in het kader van de afweging. Of een criterium daadwerkelijk meegenomen wordt, hangt onder meer af van de beschikbare informatie. Alleen indien er zinvolle, concrete en objectief te onderbouwen informatie beschikbaar is (of relatief eenvoudig beschikbaar te maken) kan het opnemen van een criterium een zinvolle bijdrage leveren aan een objectieve en transparante afweging.

5.2 Vervolgstappen

In april is aan betrokken partijen een reactie gevraagd op de eerste versie van het afweegkader zoals opgenomen in deze Tussenrapportage. Volgende stap is om op basis van deze reacties het afweegkader verder vorm te geven. De vragen die bij de consultatie zijn voorgelegd:

1. Zijn de door ons voorgestelde criteria relevant voor de afweging die binnen de LMCA Spoor gemaakt gaat worden?
2. Zijn er criteria die hieraan toegevoegd kunnen worden in het kader van het afweegproces, en zo ja, welke criteria zijn dat?
3. Zijn er suggesties ten aanzien van het afweegproces zoals dat nu opgesteld is (zie ook hieronder bij vervolgstappen).

Voor het vervolgproces zijn de volgende vier stappen voorzien:

1. Verzamelen reacties op de eerste opzet afweegkader.
2. Reacties bespreken met betrokkenen
 - a. in de werkgroepen zoals voorgesteld in het startdocument.
 - b. met partijen bilateraal
3. Nadere uitwerking in LMCA Spoor-project.
4. Vaststelling afweegkader in sessie met alle betrokkenen.

Als laatste stap zal het vastgestelde afweegkader in samenwerking met de spoorsector en in overleg met de regio's worden toegepast op de oplossingrichtingen.

6. Vooruitblik naar het eindrapport LMCA Spoor

6.1 Opzet Eindrapport naar huidige inzichten

Op basis van de Tussenrapportage en huidige inzichten kunnen de contouren van het eindrapport als volgt worden geschetst. Het eindrapport zal specifiek ingaan op de voorgeschiedenis van het LMCA Spoor project en de positie van dit project ten opzichte van het spoorbeleid van de afgelopen jaren waaronder benutten en Bouwen en de Nota Mobiliteit. Vervolgens gaat het eindrapport in op de kwaliteitssprong voor de reiziger en wat daar onder verstaan wordt. De productmodellen die aan deze kwaliteit gekoppeld worden zullen daarbij worden geïntroduceerd. De beoogde productmodellen worden vervolgens gekoppeld aan de markt voor goederen- en personenvervoer. Daarbij zal het onderzoek naar de marktontwikkelingen en de analyse daarvan uitdrukkelijk aan de orde komen. Vervolgens zullen enkele scenario's worden afgewogen aan de hand van het afweegkader dat in afstemming met de betrokken partijen door het ministerie van V&W wordt vastgesteld. De eindrapportage zal afsluiten met conclusies en aanbevelingen voor het vervolg. Op basis van het eindrapport kunnen richting gevende besluiten worden genomen.

6.2 Proces naar het Eindrapport

De nadruk voor de LMCA Spoor zal in de komende periode komen te liggen op de afronding van de werkzaamheden in de werkstromen Product en Markt alsmede de invulling van het afweegproces. Vervolgens zal in de zomer de fase van afweging, prioritering en fasering beginnen. Interactie en afstemming met overige LMCA's is daarbij van belang; dit zal in de komende periode veelvuldig plaatsvinden.

In de onderstaande tabellen wordt een overzicht gegeven van de afspraken die zijn gemaakt tijdens het bestuurlijk overleg netwerkanalyse/ MIT van oktober 2006 zoals die betrekking hebben op de LMCA Spoor en voor zover deze het hoofdrailnet betreffen. Hierbij is de nummering aangehouden zoals in de TK-brief van 16 oktober 'van netwerkanalyse naar netwerkaanpak' is gehanteerd.

De bestuurlijke afspraken die zijn gemaakt in het bestuurlijk overleg van mei 2007 zijn vastgelegd in de brief aan de Tweede Kamer waar dit Tussenrapport als bijlage deel van uitmaakt.

A. LANDSDEEL NOORD

13. OV spoor/Kolibri

- ❖ Tot eind 2006 vindt een studie plaats naar reisverkortingsmogelijkheden naar de landsdelen zuid, noord en oost, zoals toegezegd in het debat over de dienstregeling 2007-2008. Hierbij zal ook de regio worden betrokken. De eerste resultaten zullen beschikbaar zijn voor de begrotingsbehandeling in oktober. Daarbij wordt ook gekeken naar de reistijden naar Groningen en Leeuwarden. Verkeer en Waterstaat wil zich inspannen, conform de motie Dijkema om mogelijkheden tot reistijdvermindering tijdens de dienstregeling 2007 in te voeren.
- ❖ Daarnaast zal met de regio worden gesproken in het kader van de landelijke markt- en capaciteitsanalyse spoor. Deze landelijke analyse zal zowel organisatorisch als inhoudelijk worden afgestemd met lopende regionale OV-studies. De landelijke markt- en capaciteitsanalyse zal in het najaar 2007 gereed zijn. Tijdens het bestuurlijk overleg voorjaar 2007 zal de voortgang van de analyse worden besproken.
- ❖ Verkeer en Waterstaat zal in overleg met alle partijen voor de bovengenoemde landelijke markt- en capaciteitsanalyse een plan van aanpak opstellen. Dit plan van aanpak zal eind 2006 worden besproken.
- ❖ In aanvulling hierop wordt in gezamenlijk overleg (Verkeer en Waterstaat en regio) bekeken welke elementen van OV spoor/Kolibri niet in bovenstaande studie aan bod komen. Vervolgens wordt nagegaan op welke wijze Verkeer en Waterstaat hierbij betrokken kan zijn.

B. LANDSDEEL OOST

15.	Capaciteit spoor regio Stedendriehoek, Regio Twente en Stadsregio Arnhem Nijmegen <ul style="list-style-type: none">❖ Verkeer en Waterstaat neemt voortouw voor een 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 alsmede het goederenvervoer per spoor, een landelijke scope. De rol van de trein in de regionale vervoerstromen op die corridors wordt gezwaluwstaart met de regionale OV-studies (onder andere regionair KAN).❖ Tevens vindt er eind 2006 een studie plaats naar reistijdverkorting naar de landsdelen Zuid, Noord en Oost, zoals toegezegd in het debat over de dienstregeling 2007-2008.❖ De landelijke analyse zal zowel organisatorisch als inhoudelijk worden afgestemd met lopende regionale OV-studies van de regio (onder andere regionair KAN). De regio kan een marktscan doen voor Stedendriehoek en Twente. Deze kunnen zonodig in de landelijke netwerkanalyses aan de orde komen.
17.	Knoop Rail Arnhem West en Oostzijde, vierde perron <ul style="list-style-type: none">❖ Het is gelet op de lopende studie thans niet mogelijk afspraken te maken voor Arnhem Oost. Op basis van de 'landelijke markt- en capaciteitsanalyse spoor' zal bezien worden of en zo ja, in welke wijze en op welk moment aanpak van Arnhem Oostzijde aan de orde is. De regio zal worden betrokken bij de landelijke studie.

C. LANDSDEEL WEST

UTRECHT

5.	TEN-kwaliteit – ‘Deltalijn’ <ul style="list-style-type: none">❖ Constatering dat de corridor Arnhem - Utrecht onderdeel is van de landelijke markt- en capaciteitsanalyse spoor.)
6.	Spoorkruisingen Bilthoven en Den Dolder <ul style="list-style-type: none">❖ Afspraak om op verzoek van de regio voor de aanpak van de spoorkruisingen Bilthoven en Den Dolder eerst de resultaten van de landelijke markt- en capaciteitsanalyse spoor af te wachten. Indien uit deze analyse inderdaad definitief blijkt dat de huidige capaciteit op het baanvak voldoende is voor de lange termijn zullen de huidige voorstellen voor de aanpak van beide overwegen verder worden uitgewerkt.

Voor de lijn Utrecht-Amersfoort worden conform de eind vorig jaar gesloten Bestuursovereenkomst Bereikbaarheid Utrecht verbeteringen zoals hogere frequenties onderzocht.

NOORD HOLLAND EN FLEVOLAND

8.	Verkenning Zaanlijn <ul style="list-style-type: none">❖ Afspraak dat de Zaanlijn als één van de drie focuscorridors wordt meegenomen in de landelijke markt- en capaciteitsanalyse spoor van het rijk welke in 2007 wordt afgerond en dat de regio bij deze analyse zal worden betrokken.❖ Als de resultaten beschikbaar zijn, is het duidelijk welke maatregelen dienen te worden opgepakt en worden stappen genomen om te komen tot de verdere uitwerking, mede gezien het voorstel vanuit de regio om een deel van de vrijval in het kader van het budget 170 miljoen te reserveren voor maatregelen op de Zaanlijn.
9.	Planstudie OV (SAAL) <ul style="list-style-type: none">❖ Afspraak om in het kader van de planstudie over uitbreiding vervoerscapaciteit van het openbaar vervoer op de corridor Schiphol - Amsterdam - Almere - Lelystad (SAAL studie), de regio nadrukkelijk te betrekken bij de besluitvorming over de ‘no regret’ maatregelen, vanuit de wetenschap dat deze besluitvorming is gekoppeld aan besluitvorming over de Zuiderzeelijn. In het uitwerkingstraject moet nader gekeken worden naar de invulling van het proces en de rolverdeling tussen partijen.

ZUID HOLLAND

7.	<p>Oude lijn: Den Haag – Leiden Schiphol/Den Haag – Rotterdam – Dordrecht</p> <ul style="list-style-type: none">❖ Stedenbaan is onderdeel van de landelijke markt- en capaciteitsstudie spoor, waar ook de Oude Lijn deel van uit maakt. Verkeer en Waterstaat neemt voortouw voor een landelijke markt- en capaciteitsanalyse spoor. Deze analyse zal in samenwerking met de regio's, spoorsector, planbureaus en andere deskundigen worden uitgevoerd. De Oude Lijn maakt onderdeel uit van deze analyse. De tussenresultaten van deze markt- en capaciteitsstudie zijn voor de zomer van 2007 gereed; de studie is afgerond in het najaar 2007.
-----------	---

D. LANDSDEEL ZUID

NOORD BRABANT

8.	<p>OV corridor Amsterdam – Eindhoven (- Maastricht)</p> <ul style="list-style-type: none">❖ Er wordt door Verkeer en Waterstaat samen met de provincie een landelijke markt- en capaciteitsanalyse spoor gestart voor de OV-corridor Amsterdam - Eindhoven, mede gericht op input voor de dienstregeling 2009.
9.	<p>OV-corridor Den Haag – Eindhoven – Ruhrgebied</p> <ul style="list-style-type: none">❖ BrabantStad neemt het voortouw voor een uitdieping van de OV-corridor Den Haag –Eindhoven - Ruhrgebied, mede gericht op input voor de dienstregeling 2009. Daarbij worden de effecten van de Betuweroute door de regio en Verkeer en Waterstaat gezamenlijk gemonitord. De provincie brengt de inzichten uit de verdere ketenstudies in, in deze uitdieping.

LIMBURG

3.	<p>Quick-win pakket OV voor de regio, en met name het grensoverschrijdend openbaar (rail)vervoer</p> <ul style="list-style-type: none">❖ De regio heeft de wens een passeerspoor aan te leggen tussen Heerlen en Landgraaf. Hierover is afgesproken dat Verkeer en Waterstaat deze wens betreft bij hun landelijke markt- en capaciteitsanalyse spoor. Dit op basis van een door de regio te leveren kwantitatieve onderbouwing.
-----------	---