



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

## **Programma Hoogfrequent Spoorvervoer**

Plan van Aanpak tot projectbesluiten in juni 2010

Datum	16 februari 2009
Status	definitief



## **Programma Hoogfrequent Spoorvervoer**

Plan van Aanpak tot projectbesluiten in juni 2010

Datum	16 februari 2009
Status	definitief

## Colofon

Uitgegeven door	Projectteam Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, ministerie van Verkeer en Waterstaat
Informatie	Projectteam PHS
Telefoon	070-351 7870
Fax	070-351 6591
Datum	16 februari 2009
Status	Definitief
Versienummer	1.3

## Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding 6</b>
1.1	Voortgang in het realiseren van de kabinetsambities op het spoor 6
1.2	Doel van dit plan van aanpak 6
1.3	Leeswijzer 6
<b>2</b>	<b>Doelstelling en reikwijdte van het programma 8</b>
2.1	Doelstelling PHS 8
2.2	Randvoorwaarden en uitgangspunten 8
2.3	Scope van het programma en aanpalende projecten 9
<b>3</b>	<b>Aanpak van het programma 10</b>
3.1	Aanpak PHS 10
3.2	Werkpakketten 11
3.2.1	Vervoeranalyses 11
3.2.2	Capaciteitsanalyses 12
3.2.3	Kostenramingen en risicoanalyses 13
3.2.4	Externe effecten 14
3.2.5	Maatschappelijke Kosten/Baten-analyses 14
3.2.6	Advies en Besluitvorming 14
3.3	Planning en onderlinge relaties werkpakketten 16
3.4	Doorkijk na zomer 2010 17
<b>4</b>	<b>Organisatie PHS 18</b>
4.1	Organisatie van de afstemming met externe partijen 18
<b>5</b>	<b>Programmabeheersing 20</b>
5.1	Communicatie 20
5.2	Kwaliteit 20
5.3	Risico's en beheersmaatregelen 21
<b>Bijlage A</b>	<b>Overzicht van de relatie van aanpalende projecten met het programma 22</b>

## 1 Inleiding

### 1.1 Voortgang in het realiseren van de kabinetsambities op het spoor

Op basis van het Plan van Aanpak van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) van 14 april 2008 zijn in de periode april tot en met oktober 2008 op hoofdlijnen de volgende resultaten geboekt:

- De scope van de verschillende Planstudies behorend tot PHS is vastgelegd in Initiatiefdocumenten die in oktober 2008 in de MIRT-overleggen tussen de Minister van Verkeer en Waterstaat en Regionale Overheden zijn vastgesteld;
- NS, ProRail en de Belangenvereniging Railgoederenvervoerders (BRG) hebben op verzoek van VenW een verkenning gedaan naar het benodigd investeringsvolume voor PHS. De bevindingen zijn op 4 september 2008 met het rapport 'Ruimte op de Rails' gerapporteerd;
- In de Rijksbegroting 2009 is het voor PHS beschikbare programmabudget van totaal van € 4,5 miljard<sup>1</sup> opgenomen.
- In september 2008 is de voortgang van PHS gemeld aan de Tweede Kamer in de vorm van de eerste voortgangsrapportage van de spoorambities (incl. Actieplan Groei op het spoor). In het AO van 2 oktober 2008 is met de Tweede Kamer hierover gesproken en overeenstemming bereikt over de gekozen insteek in PHS;
- VenW en ProRail hebben in afstemming met de vervoerders en de regio's de aanpak bepaald voor de omvangrijke bijdrage in de planstudies die door ProRail zullen worden uitgevoerd. De uitvraag is opgenomen in een opdrachtbrief aan ProRail;
- VenW heeft een uitvraag gedaan bij NS voor een Personenvervoeranalyse voor 2020;
- De Goederenvervoersanalyse is in december door ProRail vrijwel afgerond.

### 1.2 Doel van dit plan van aanpak

Het doel van dit plan van aanpak is het bieden van een kader voor alle partijen die samenwerken in het komen tot projectbesluiten in juni 2010. Ook wordt inzicht gegeven in sturing en beheersing van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en bijbehorende projecten.

Tevens dient het plan van aanpak om geïnteresseerden te informeren over het programma.

### 1.3 Leeswijzer

Bij de opzet van dit PVA is er vanuit gegaan dat de lezer de nodige kennis heeft over de voorgeschiedenis van de opzet en de totstandkoming van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Nader informatie is te vinden in de eerste voortgangsrapportage van 4 september 2008.

In dit PVA wordt in hoofdstuk 2 kort ingegaan op de doelen en uitgangspunten van het programma. Voor aanvullende informatie wordt verwezen naar de in paragraaf 2.2 genoemde documenten.

<sup>1</sup> Dit betreft een eindsituatie in 2020, incl. OV SAAL, BTW, inpassing / geluid / externe veiligheid / transfer, onzekerheidsmarge 40%.

In hoofdstuk 3 staan we stil bij de aanpak en de invulling van de onderscheiden werkpakketen en de planning om tot besluitvorming in juni 2010 te komen.

Hoofdstuk 4 gaat in op de overleggen met de verschillende partners in dit programma, die lopende het proces worden voorzien.

Hoofdstuk 5 gaat tenslotte in op enkele beheersaspecten.

## 2 Doelstelling en reikwijdte van het programma

### 2.1 Doelstelling PHS

Het doel van PHS is om het Kabinet in staat te stellen om uiterlijk in juni 2010 voor de verschillende Planstudies op onderbouwde wijze tot de goede projectbesluiten te komen. Tegen die tijd moet er inzicht zijn in de te nemen maatregelen voor de beschikbare € 4.5 miljard (incl. btw) waarbij alle kosten volledig in beeld moeten zijn. Dit komt overeen met de toezegging van de minister van Verkeer en Waterstaat in het AO van 2 oktober 2008.

In het komen tot projectbesluiten zullen conform Elverding alle belanghebbende partijen worden betrokken om te stimuleren dat er na de genomen projectbesluiten géén grote discussies meer zijn over het maatregelenpakket zodat in de volgende fase tot realisatiebesluiten gekomen kan worden.

### 2.2 Randvoorwaarden en uitgangspunten

Voor de opzet van het programma zijn de volgende randvoorwaarden van toepassing:

- Beleidsbrief Netwerkaanpak van 19 november 2007;
- Initiatiefdocumenten per planstudie van 24 september 2008;
- Rijksbegroting 2009 waarin is vastgelegd dat voor PHS een budget beschikbaar is van € 4.5 miljard (incl. btw);
- Afspraken die gemaakt zijn in het kader van Randstad Urgent ten aanzien van OV SAAL en de Planstudie Den Haag-Rotterdam;
- Rapport 'Ruimte op de Rails' van ProRail, NS en BRG van 4 september 2008;
- Voortgangsrapportage Kabinetsambities Spoor (kenmerk VenW-DGMO-2008/156 van 4 september 2008).

In de begroting 2009 is een bedrag van € 4,5 miljard (incl. btw) opgenomen voor PHS met als tijds horizon 2020. Dit programmabudget is als volgt opgebouwd:

**Tabel 1**

Overzicht totaalbudget  
Programma Hoogfrequent  
Spoorvervoer.

Programma onderdeel	Budget (incl. btw)
Planstudie OV SAAL korte termijn	€ 606 miljoen
1e fase Planstudie OV SAAL 2020	€ 744 miljoen
Planstudies: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Toekomstvaste goederenroutering</li> <li>• Utrecht – Arnhem</li> <li>• Utrecht – Den Bosch</li> <li>• Den Haag – Rotterdam</li> </ul>	€ 2.929 miljoen
Motie Koopmans (Noord-Nederland)	€ 160 miljoen
Spoorzone Delft	€ 61 miljoen
<b>Totaal</b>	<b>€ 4.500 miljoen (incl.btw)</b>

#### *Relatie met OV-SAAL*

De werkzaamheden voor de planstudie OV-SAAL zijn reeds eerder gestart en zijn in afzonderlijke documenten beschreven.

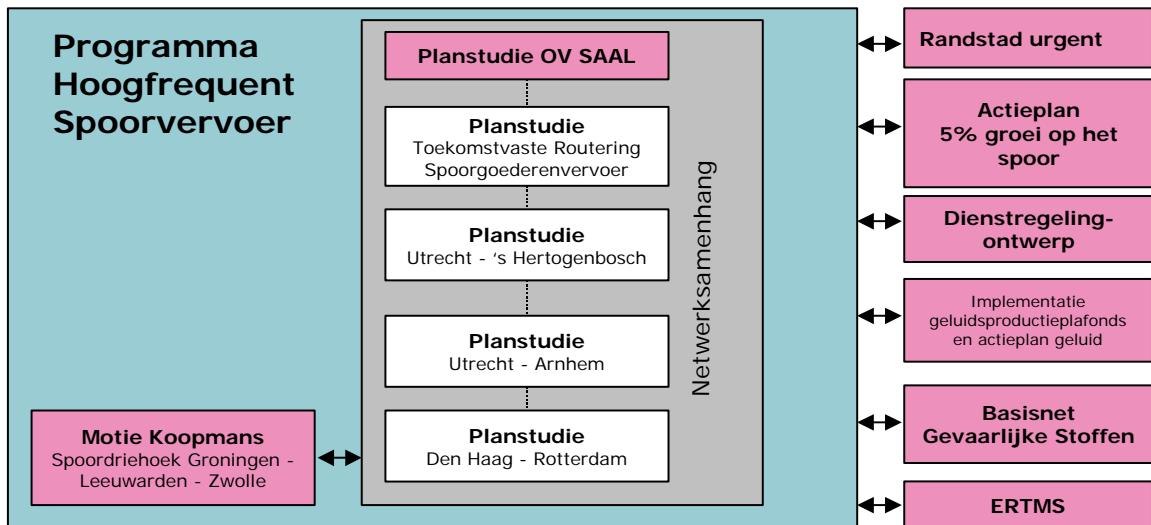


### 2.3 Scope van het programma en aanpalende projecten

In de onderstaande figuur is inzicht gegeven in de scope van PHS en de projecten die een belangrijke relatie hebben met het programma. In Bijlage A is een beschrijving gegeven van deze projecten. De samenhang van PHS met andere projecten zal, indien nieuwe ontwikkelingen daar aanleiding toe geven, worden aangevuld.

**Figuur 1**

Scope programma en aanpalende projecten.



Daarnaast is er afstemming met de ontwikkelingen in het kader van het project “versnelling besluitvorming infrastructuur” (Elverding). Verder zal waar nodig afstemming plaatsvinden met het vervolg op de Quick Scan regionale lijnen en het Actieprogramma regionaal OV.

Thans wordt gewerkt aan het kabinetsstandpunt ten aanzien van de evaluatie van de spoorwegwet. Indien dit kabinetsstandpunt, dat in het voorjaar 2009 uitkomt, daar bijvoorbeeld op het gebied van regelgeving aanleiding toe geeft, zal dit betrokken worden bij (besluitvorming over) het programma PHS.

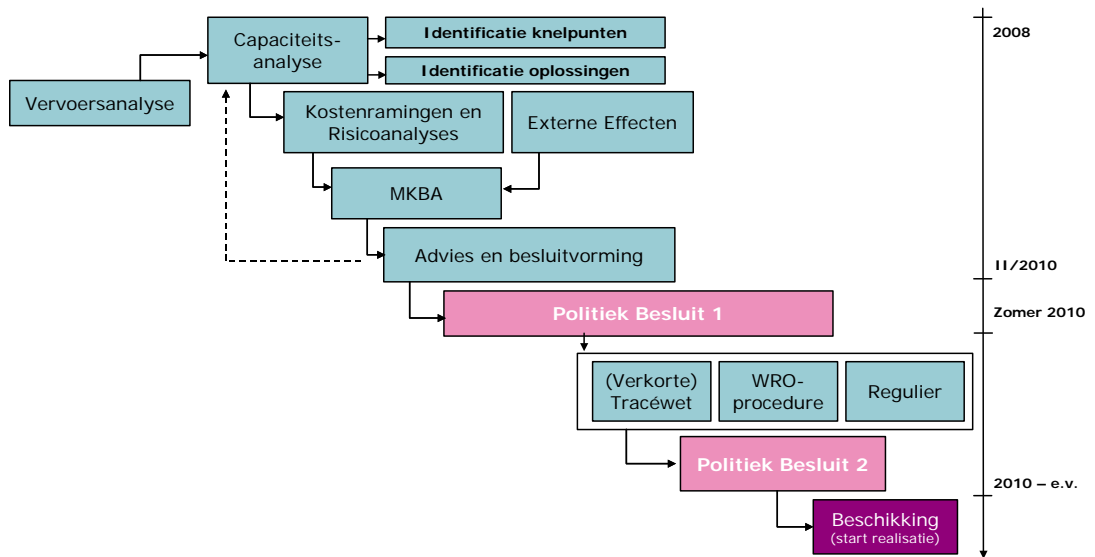
De landelijke implementatie van ERTMS doorloopt een eigen traject. Een maatschappelijke kosten/batenanalyse voor de landelijke implementatie van ERTMS zal voor de zomer 2009 naar de Tweede Kamer worden gezonden. De mogelijke capaciteitseffecten van ERTMS in de periode voor 2020 worden in overleg met de spoorsector in kaart gebracht, om zo robuuste maatregelen voor PHS te kunnen bepalen.

### 3 Aanpak van het programma

#### 3.1 Aanpak PHS

In PHS zijn globaal de volgende stappen en producten voorzien (zie onderstaande figuur). De bijbehorende planning is daarbij eveneens aangegeven.

**Figuur 2**  
Hoofdlijnen  
Aanpak PHS.



Het programma van planstudies zal in samenhang met elkaar worden aangestuurd en uitgevoerd gericht op eenduidige en tijdige besluitvorming. Voor het Programma Hoogfrequent Spoor zijn twee fases voorzien die worden afgesloten met een moment voor politieke besluitvorming:

- *Fase 1 afgesloten door Politiek Besluit nr. 1:*  
Kabinetsbesluit over uitkomsten planstudies: vergelijkbaar met het kabinetsbesluit OV SAAL van maart 2008;
- *Fase 2 afgesloten door Politiek Besluit nr. 2:*  
Na Ontwerp Tracé Besluit / Tracébesluit en realisatiebesluit voor maatregelen die onder de tracéwet vallen.

De projectbesluiten van politiek beslistmoment nr. 1 zijn gepland vóór de zomer van 2010, incl. de voorziene kamerbehandeling daarvan. Voor de al lopende planstudie OV SAAL is een kabinetsbesluit over het middellange termijn pakket (2020) gepland voor eind 2009. Over de uitvoering van deze planstudie zijn afzonderlijke afspraken gemaakt. Voor de planstudie Den Haag- Rotterdam is in Randstad Urgent daarnaast afgesproken dat in maart 2009 keuzemomenten worden vastgesteld voor maatregelen op deze corridor, die naar voren komen vanuit de reeds lopende projecten spoorzone Delft en de ontkoppeling van de Hoekse lijn.

Na het eerste politieke besluit zijn, afhankelijk van de type maatregel(en) voor de planuitwerking, per (cluster van) maatregel(en) in de tweede fase van de planstudies de volgende trajecten mogelijk:

- (Verkorte) Tracéwet – (MER)procedure;
- Procedure WRO;

- Kleinschalige infrastructuurmaatregelen die procedurevrij zijn.

Het tweede politieke besluit zal naar verwachting voor een eerste tranche projecten op z'n vroegst eind 2010 mogelijk zijn.

Dit Plan van Aanpak heeft betrekking op de periode tot Politiek Besluit nr. 1.

Gezien de eindverantwoordelijkheid van de Minister van VenW voor de hoofdspoorweginfrastructuur en voor het vervoer op het hoofdrailnet, ligt de regie en het formele opdrachtgeverschap voor dit programma bij de Minister van Verkeer en Waterstaat. Ten aanzien van de op te leveren producten tot politiek besluit 1 zijn de verantwoordelijkheden als volgt:

Werkpakket	Uitvoerende partij
1. Personenvervoeranalyses	NS
2. Goederenvervoeranalyse	ProRail
3. Capaciteitsanalyses	ProRail
4. Kostenramingen en risicoanalyses	ProRail
5. Externe effecten	ProRail
6. Maatschappelijke Kosten/Baten-analyses	VenW
7. Proces & communicatie met omgeving	VenW
8. Advies en Besluitvorming	VenW

De bijdrage van regionale partijen aan de verschillende werkpakketten komen aan de orde in de werkpakketbeschrijving in paragraaf 3.2.

De resultaten van de verschillende werkpakketten zullen door VenW onder andere gebruikt worden voor het opstellen van maatschappelijke kosten-batenanalyses en het traject van advies en besluitvorming.

## 3.2 Werkpakketten

### 3.2.1 Vervoeranalyses

Start	Gereed
November 2008	Juli 2009

NS zal een **personenvervoeranalyse** uitvoeren en vervoerprognoses opleveren. De vervoeranalyse:

- Resulteert in een vervoerprognose voor alle relevante varianten, inclusief NULVARIANT;
- Heeft een scenarioaanpak met als start een "meest-waarschijnlijk" scenario;
- Bevat gevoeligheidsanalyses voor de meest kritische variabelen;
- Biedt ruimte voor discussie/aanpassing voor het verdere verloop van de planstudie (toetsing en afstemming overige analyses);
- Leidt tot concept-resultaten in maart 2009.

In samenwerking met de regionale partijen zal VenW een referentiedocument (**FOTO 2020**) opstellen met relevante ontwikkelingen die een impact zullen hebben op het spoorvervoer zoals:

- Ruimtelijke ontwikkelingen;
- Specifieke economische ontwikkelingen;
- Ontwikkelingen in het transportsysteem.

ProRail is reeds gestart met **goederenvervoeranalyses**. De werkzaamheden hiervoor zullen met het verschijnen van dit Plan van Aanpak nagenoeg zijn afgerond. De prognoseresultaten zullen vertaald worden in treinaantallen voor de NULVARIANT en de varianten SPREIDEN en BUNDELEN. De resultaten zullen mede gebruikt worden in de integrale capaciteitsanalyse.

### 3.2.2 *Capaciteitsanalyses*

Start	Gereed
November 2008	Februari 2010

Het primaire doel van dit werkpakket is:

- Inzicht bieden in de capaciteitsknelpunten die ontstaan bij beschouwing van de verschillende lijnvoeringsvarianten;
- Inzicht geven in robuuste en kosteneffectieve pakketten van maatregelen.

Ten aanzien van de te onderzoeken lijnvoeringsvarianten uit de Initiatiefdocumenten zal VARIANT 1 als vertrekpunt aan de orde komen. Daarnaast wordt VARIANT 2 gelijkwaardig uitgewerkt. De personenlijnvoeringsvarianten worden beschouwd in samenhang met de goederenlijnvoeringen BUNDELEN en SPREIDEN.

De werkzaamheden die nodig zijn in het kader van de capaciteitsanalyses zal ProRail in nauwe samenwerking met NS en BRG uitvoeren.

Conform de beleidsbrief van 19 november 2007 is de ambitie hoogfrequent spoorvervoer en het faciliteren van de groei van het spoorgoederenvervoer. Voor het reizigersvervoer wordt gestreefd naar een herkenbare en zo regelmatig mogelijke dienstregeling en een zo goed mogelijke benadering van een 10 minutendienst van IC's, met een daarbij voor de Sprinters maatwerk per corridor in een zo herkenbaar en regelmatig mogelijke dienstregeling. Voor het spoorgoederenvervoer wordt gestreefd naar een toekomstvaste routing die aansluit bij de behoeften van het groeiende reizigers- en goederenvervoer en die bijdraagt aan een optimale benutting van het spoornet. In de verkenning van de ProRail, NS en BRG van september 2008 hebben NS en BRG kwaliteitscriteria voor personen- en goederenvervoer nader uitgewerkt. Voor de 6/maatwerk variant in combinatie met goederenvervoer geldt – zo blijkt uit de analyse 'Ruimte op de Rails' – dat deze kwaliteit met de gehanteerde uitgangspunten binnen het taakstellende budget van € 4,5 miljard (incl. btw) te realiseren is<sup>2</sup>. In 'Ruimte op de Rails' zijn een aantal voorbehouden gemaakt, bijvoorbeeld ten aanzien van het effect van het toepassen van benuttingsmaatregelen. In de capaciteitsanalyses zal expliciet moeten worden aangegeven of en zo ja hoe er van de gehanteerde kwaliteitscriteria wordt afgeweken om binnen het taakstellende budget te blijven.

<sup>2</sup> De kosten die gemeoid zijn met de Motie Koopmans en de Spoortunnel Delft zijn hierin niet meegerekend.

De werkzaamheden die nodig zijn in het kader van de capaciteitsanalyses zal ProRail in nauwe afstemming en samenwerking met NS en BRG uitvoeren. VenW zal zorgen voor de betrokkenheid en inhoudelijke inbreng in de capaciteitsanalyses van regionale partijen door maandelijks werkgroepbijeenkomsten per corridor voor de verschillende planstudies te organiseren.

ProRail zal de capaciteitsanalyse in drie stappen uitvoeren, trechterend naar de wezenlijk te maken keuzes.

In **stap 1** zal ProRail globale capaciteitsanalyses uitvoeren, waarin een aantal structuurbepalende maatregelen worden geanalyseerd. De alternatieven worden hierbij in beeld gebracht, waarna de oplossingsruimte verder wordt beperkt, op basis van een aantal – in overleg met de stakeholders- te bepalen criteria. Hierbij wordt zoveel als mogelijk aangesloten bij reeds beschikbaar materiaal.

Ten behoeve van de trechtersvorming zal VenW in overleg met de partijen een voorstel opstellen voor een set van beoordelingscriteria. Met deze criteria zal de omvang van het aantal verder uit te werken varianten worden beperkt tijdens **stap 2** van de capaciteitsanalyses, waarbij ProRail de overblijvende oplossingen tussen april en oktober 2009 meer diepgaand zal uitwerken.

Eind oktober 2009 zijn de concept resultaten beschikbaar ten behoeve van de MKBA en de voorbereiding van het advies voor besluitvorming.

In **stap 3** van het werkproces zal ProRail tot februari 2010 een aantal resultaten uit stap 2 nader uitdetaileren, waar dat wenselijk is voor de nadere onderbouwing van de beslisisinformatie. Dit zal met name betrekking kunnen hebben op inpassingsvraagstukken en de invulling van mitigerende maatregelen.

### 3.2.3 *Kostenramingen en risicoanalyses*

Start	Gereed
April 2009	Februari 2010

ProRail zal met dit werkpakket inzicht bieden in:

- De kosten (bandbreedte) in de zin van ramingonzekerheden bij de voorgestelde oplossingsrichtingen;
- De risico's voor de scope van de in de capaciteitsanalyses vastgestelde oplossingsrichtingen.

Het beoogd eindresultaat van dit door ProRail uit te voeren werkpakket is een rapportage inclusief voor de verschillende varianten een transparante probabilistische kostenraming inclusief een gekwantificeerde risicoanalyse conform de Standaard Systematiek Kostenramingen (CROW 137) met een nauwkeurigheidsmarge van  $\pm 40\%$  en een maximale overschrijdingskans van 25%. Ook worden bijvoorbeeld de gevolgen voor beheer en instandhouding in kaart gebracht, evenals de andere relevante kosten (zie voetnoot pag. 6).

Het niveau van uitwerking van de oplossingsrichtingen is gebaseerd op globale inschatting van inpassingsvraagstukken en een, binnen het budget, passende inpassing van de infrastructuur.

### 3.2.4 Externe effecten

Start	Gereed
April 2009	Februari 2010

Dit door ProRail uit te voeren werkpakket zal op hoofdlijnen inzicht bieden in de effecten van PHS op het gebied van:

- Geluid;
- Externe veiligheid;
- Natuur en milieu;
- Ruimtelijke effecten en inpassing.

### 3.2.5 Maatschappelijke Kosten/Baten-analyses

Start	Gereed
November 2009	Maart 2010

Dit door VenW uit te voeren werkpakket zal maatschappelijke kosten- en batenanalyses opleveren.

De MKBA is een van de instrumenten in de besluitvorming, naast overige overwegingen.

De werkzaamheden voor de uitvoering van de MKBA zullen (deels) door een nog extern te contracteren bureau worden uitgevoerd. Daarnaast zal een deskundige derde de KBA toetsen conform OEI en de in ontwikkeling zijnde OEI bij de MIRT Spoor. De MKBA geeft richting aan het maatregelenpakket dat VenW als concreet advies aan het Kabinet zal voorleggen.

### 3.2.6 Advies en Besluitvorming

Start	Gereed
November 2008	Mei 2010

Dit door VenW uit te voeren werkpakket bevat de volgende onderdelen:

- Het voeren van departementaal overleg in samenwerking met OV-SAAL met andere dossiers bij VenW;
- Het voeren van interdepartementaal overleg in samenwerking met OV-SAAL;
- Het voeren van overleg met decentrale overheden;
- Het voeren van overleg met ProRail, NS en BRG;
- Het organiseren van de afstemming met maatschappelijke organisaties;
- Het voorbereiden van de ambtelijke en bestuurlijk overleggen waar PHS aan de orde is (regulier MIRT-overleg najaar en voorjaar, andere overleggen);
- De relatie leggen met het vervolg op Elverding en eventuele andere relevante beleidsonderwerpen, zoals bijvoorbeeld de Nationale Markt- en Capaciteits Analyses<sup>3</sup>).

<sup>3</sup> Integrale analyse als vervolg op de Landelijke Markt en Capaciteits Analyses Spoor, Wegen, regionaal OV en Binnenvaart.

Het primaire doel van dit werkpakket is het voorbereiden en begeleiden van het proces van besluitvorming tot juni 2010 en om overeenstemming te bereiken voor de besluitvorming in het Kabinet dat start in maart 2010. Dit betekent dat vanuit dit werkpakket ervoor wordt gezorgd dat alle relevante en benodigde beslisinformatie op het juiste moment beschikbaar is en dat op basis hiervan een advies wordt geformuleerd. Daarnaast zal vanuit dit werkpakket de ambtelijke en bestuurlijke afstemming worden gefaciliteerd en gevoed.

Per planstudie zal op hoofdlijnen de volgende beslisinformatie in het besluitvormingsproces worden ingebracht:

- Overzicht van alternatieve sets van mogelijke oplossingen voor de varianten 6/Maatwerk en 6/6 en mogelijkheden routing goederenvervoer;
- Verschilanalyse(s);
- Resultaten inhoudelijke werkpakketten.

De prioriteit van PHS ligt in de periode tot en met oktober 2009 bij de uitvoering van de benodigde studies (capaciteitsanalyse, kostenramingen, vervoeranalyse, opzet MKBA). De procesarchitectuur van de planstudies (zie paragraaf 4.1) borgt dat met alle relevante partijen in het betreffende gebieden en regio's ambtelijk overleg plaatsvindt. Tussenresultaten zullen zo nodig in de halfjaarlijkse MIRT-overleggen aan de orde komen.

Een uitgewerkte opzet van het proces om te komen tot de besluitvorming in het Kabinet en de afstemming met betrokken partijen zal medio 2009 worden opgesteld.

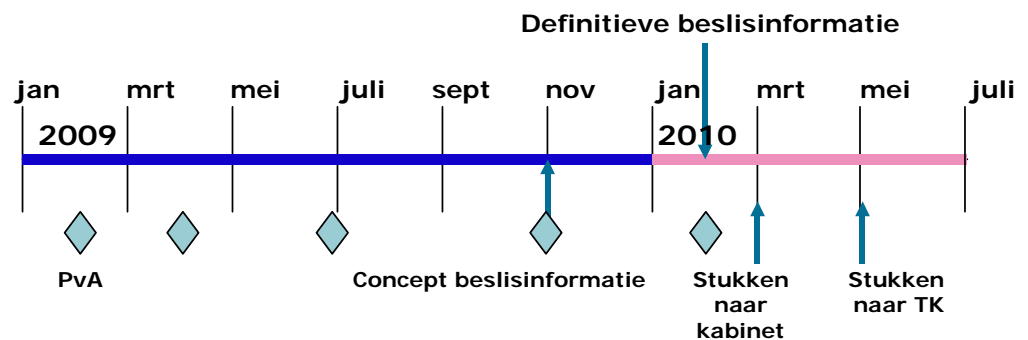
### 3.3 Planning en onderlinge relaties werkpakketten

In onderstaande tabel is de planning voor de verschillende mijlpalen naar en in de (politieke) besluitvorming aangegeven.

Mijlpaal	Planning
PvA tot projectbesluiten 2010 definitief opgeleverd	Januari 2009
Vervoersanalyse GV definitief	Maart 2009
Tussenrapportage capaciteitsanalyse	April 2009
Vervoeranalyses gebaseerd op de varianten 0, 1, 2a en 2b in concept gereed	April 2009
Definitieve versie Vervoeranalyse opgeleverd	Juni 2009
Capaciteitsanalyse, kostenramingen en effectenanalyse in concept gereed.	Oktober 2009
Opzet bestuurlijke overleggen PHS tot zomer 2010	1 oktober 2009
Capaciteitsanalyse, kostenramingen en effectenanalyse definitief opgeleverd. MKBA in concept gereed	1 Februari 2010
Definitieve beslisinformatie naar Kabinet t.b.v. kabinetsbesluit	1 maart 2010
Kabinetsbesluit naar Tweede Kamer	1 mei 2010
Politiek Besluit 1 bekrachtigd in de Tweede Kamer	Eind juni 2010

In de onderstaande figuur zijn deze mijlpalen in de tijd weergegeven.

**Figuur 3**  
Belangrijke momenten om informatie te delen.





### 3.4 Doorkijk na zomer 2010

Na het eerste politieke besluit zijn, afhankelijk van het type maatregel(en) voor de planuitwerking, per (cluster van) maatregel(en) in de tweede fase van de planstudies de volgende trajecten mogelijk:

- (Verkorte) Tracéwet – (MER) procedure;
- Procedure WRO;
- Kleinschalige infrastructuurmaatregelen die procedurevrij zijn.

Per planstudie zal de te volgen procedure vastgesteld worden. De verwachting is dat voor het merendeel van de planstudies de verkorte tracéwet procedure gevolgd zal moeten worden. Elke planstudie zal echter zijn eigen dynamiek, planning en proces van besluitvorming hebben. Op hoofdlijnen zal de samenhang van de planstudies geborgd worden in relatie tot de dienstregelingsbehoeften in de periode 2012-2020.

De planning na 2010 is op hoofdlijnen als volgt:

- |                         |   |
|-------------------------|---|
| <b>Vanaf 2012</b>       | Gefaseerde invoering van de eerste stappen van een kwaliteitssprong d.m.v. innovatieve benutting in dienstregeling 2012 (uit Rapport 'Ruimte op de Rails' van ProRail, NS en BRG van 4 september 2008). |
| <b>2013 –2019</b>       | Gefaseerde uitvoering projecten met bijbehorende procedures. Zo mogelijk eerder bijvoorbeeld in het kader van Randstad Urgent.  |
| <b>Periode tot 2020</b> | Stapsgewijze invoering van de kwaliteitssprong  |

## 4 Organisatie PHS

### 4.1 **Organisatie van de afstemming met externe partijen**

VenW voert het programma uit in samenwerking met de regio's, ProRail, NS, BRG, vertegenwoordigers van consumentenorganisaties, verladers en andere deskundigen. De afstemming met deze partijen is als volgt vormgegeven.

Per planstudie is een **'Werkgroep'** geformeerd.

De functie van het Werkgroep is om de voortgang van de planstudies te bespreken en de regionale (inhoudelijke) inbreng daarin te borgen. Voorzitter van het Werkgroep is de VenW-projectleider van de planstudie. In de Werkgroepen zijn de belangrijkste belanghebbende partijen vertegenwoordigd. Dit zijn ambtelijke vertegenwoordigers van VenW en decentrale regionale overheden en vertegenwoordigers van ProRail, NS en BRG.

Naast maandelijkse bijeenkomsten zal minimaal eens per kwartaal een bijeenkomst georganiseerd worden met de **'Afstemgroep'**. In de Afstemgroep hebben alle vertegenwoordigers van de spoorsector en regionale overheden uit de planstudie werkgroepen zitting. Doel van de Afstemgroep is om gezamenlijk met direct betrokkenen afstemming te hebben over het (besluitvormings-)proces rondom de planstudies.

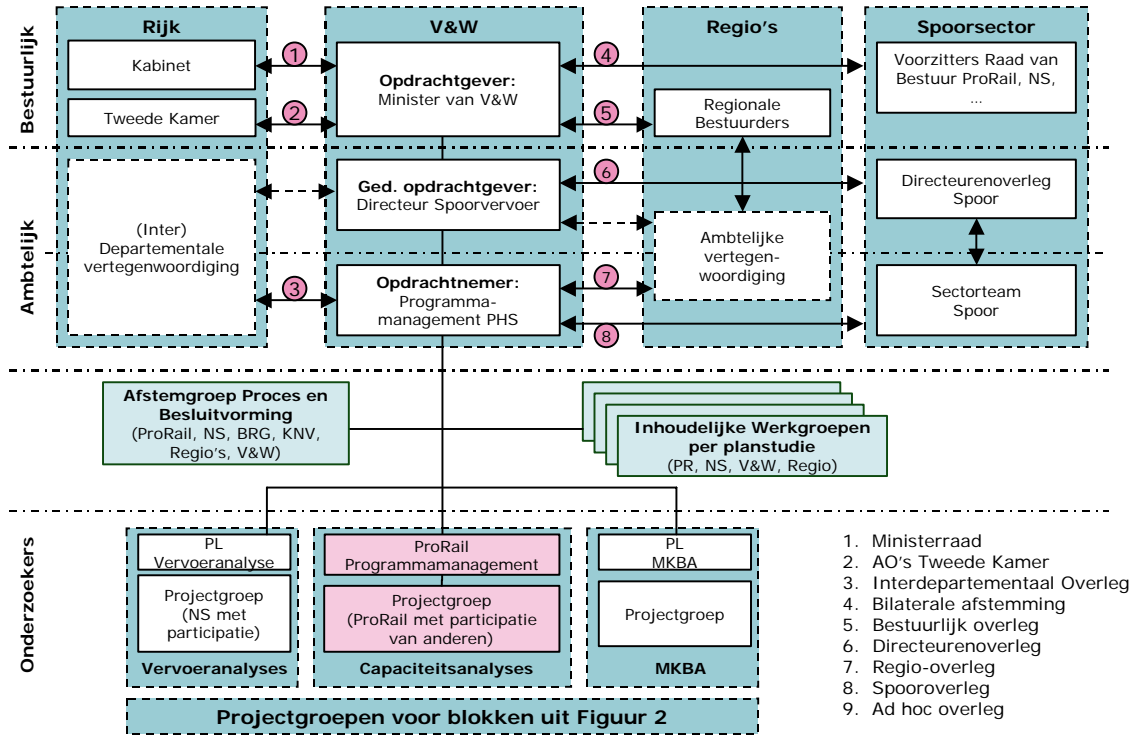
Naast de bovengenoemde overlegorganen zal afstemming met de betrokkenen partijen zoveel mogelijk via de reguliere overlegstructuren plaatsvinden.

Voor de afstemming met aanpalende projecten zoals o.a. MIRT-verkenningen, worden de reguliere MIRT-Gebiedsteams binnen VenW gebruikt.

Formele afstemming tussen rijk en regio vindt, mits dit past binnen de planning van het nemen van projectbesluiten in juni 2010, zoveel mogelijk plaats via reguliere ambtelijke en bestuurlijke overleggen (bijvoorbeeld het MIRT-overleg in het voor- en najaar van 2009).

De voortgang van het programma zal tenslotte worden besproken tijdens de reguliere (directeuren)overleggen tussen VenW en ProRail, NS en BRG.

**Figuur 4** In onderstaande figuur zijn de verschillende vormen van afstemming tussen de Structuur van afstemming verschillende hiërarchische niveaus en betrokken partijen aangegeven. en coördinatie.



De belangrijkste kenmerken van de verschillende overlegvormen zijn:

1. *Ministerraad:* De Ministerraad wordt via de Minister geïnformeerd;
2. *AO's Tweede Kamer:* VenW houdt de Tweede Kamer door middel van Voortgangsrapportages en het Algemene Overleg op de hoogte van de voortgang van PHS;
3. *Interdepartementaal Overleg:* In samenhang met de Planstudie OV SAAL is er een Interdepartementaal overleg met de ministeries van Algemene Zaken, Financiën, LNV, EZ en VROM;
4. *Bilaterale Afstemming:* Wanneer nodig zal tussen de Minister en de Voorzitters van de Raad van bestuur van ProRail en NS bilaterale afstemming plaatsvinden;
5. *MIRT-Overleg:* in mei en oktober vindt regulier MIRT-overleg plaats tussen de Minister en gedeputeerden;
6. *Directeurenoverleg:* In het directeurenoverleg wordt maandelijks de voortgang van PHS besproken;
7. *Regio-overleg:* Elke regio heeft de betrokkenheid met PHS naar eigen inzichten georganiseerd. Vanuit PHS wordt aangesloten op deze regionale organisatiestructuur;
8. *Spooroverleg in werkgroepen:* Tussen ProRail, NS, BRG en het programmamanager PHS vindt overleg plaats over de voortgang van de werkzaamheden die de zij uitvoeren ten behoeve van PHS.
9. *ad hoc afstemming met andere relevante partijen:* Hierbij valt te denken aan consumentenorganisaties uit het Locov, internationaal overleg e.d.

## 5 Programmabeheersing

### 5.1 Communicatie

Uitgangspunt voor het programma is een zo groot mogelijke transparantie met respect voor vertrouwelijke informatie. Voor bredere interne en externe informatievoorziening wordt informatie zoals rapportages onder andere ter beschikking gesteld via de website:

[www.spoorambitie.nl](http://www.spoorambitie.nl)

Vanuit PHS zal halfjaarlijks (voorjaar en najaar) een voortgangsrapportages naar de Tweede Kamer worden gestuurd.

Verder is er voor de direct betrokkenen bij PHS een digitaal kantoor via internet beschikbaar.

De communicatie vanuit PHS met de omgeving (met name gemeenten langs de verschillende corridors) vice versa, zal zoveel mogelijk via de regionale vertegenwoordigers plaatsvinden.

Door VenW zal een omgevingsanalyse gemaakt worden om een beeld te krijgen van het belang van de verschillende Gemeenten om te stimuleren dat er na de genomen projectbesluiten géén grote discussies meer zijn over het maatregelenpakket.

### 5.2 Kwaliteit

In kwaliteitsborging van de op te leveren producten wordt als volgt voorzien:

- Collegiale toetsing binnen het project;
- Collegiale toetsing door niet betrokken deskundigen van de samenwerkende partijen;
- Specifieke second opinions op deelproducten.

Voor enkele (tussen)producten uit de werkpakketten zal VenW zo nodig een externe toets laten uitvoeren, expert-sessies organiseren e.d.. De volgende vormen van externe toetsing/expertsessies zijn voorzien:

- Toets op de MKBA;
- Second opinion op vervoerwaarde analyses (o.a. inzet KIM);
- Expertteam op resultaten en aanbevelingen;
- Kostenramingen;
- Expertsessie(s) op bevindingen capaciteitsanalyses;
- Beoordeling conclusies externe effecten;
- Toets op procedures en risico's (HDJZ i.o. ProRail).

### 5.3 Risico's en beheersmaatregelen

#### **Intern VenW**

PHS is samen met OV SAAL één van de beleidsprioriteiten 2009. In het kader van de voortgangsrapportage aan DG en SG zullen vanuit PHS risico's tijdig worden aangekaart.

#### **ProRail, NS en BRG**

PHS is onderdeel van de reguliere overleggen met NS en ProRail. Ook zal geregeld met ProRail, NS en BRG op directieurniveau afstemming plaatsvinden (DO-PHS) om vertraging in de voortgang te voorkomen.

Elk kwartaal zullen voor PHS de risico's worden heroverwogen en beheersingsmaatregelen worden vastgesteld. De eerstvolgende risico-inventarisatie is gepland in januari 2009.

## Bijlage A      Overzicht van de relatie van aanpalende projecten met het programma

Project	Relatie met PHS
<b>Planstudie OV SAAL</b>	Planstudie OV SAAL maakt deel uit van het hoofdspoornet dat als totaal mede wordt beschouwd in PHS. De ambities ten aanzien van hoogfrequent spoorvervoer hebben mede betrekking op het OV SAAL project.
<b>Motie Koopmans - Pakket maatregelen spoordriehoek Noord NL</b>	In het kader van de motie Koopmans zijn afspraken gemaakt over verbetering van de spoordriehoek Zwolle, Groningen, Leeuwarden. Het betreft capaciteitsvergroten de maatregelen, in zowel aanbod als infrastructuur en maatregelen ter verbetering van de reistijden.
<b>Randstad Urgent</b>	Planstudie OV SAAL en de corridor Den Haag – Rotterdam maken deel uit van Randstad Urgent. De ambities ten aanzien van hoogfrequent spoorvervoer hebben mede betrekking op het OV SAAL project en de corridor Den Haag – Rotterdam.
<b>Actieplan Groei op het Spoor</b>	De uitkomsten van de LMCA-Spoor zijn gekoppeld aan de hoofdpunten uit het Actieplan "Groeï op het Spoor" wat tegelijk met de Beleidsbrief Netwerkaanpak is gepresenteerd. De voorstellen uit het Actieplan "Groeï op het Spoor" zijn met name bedoeld voor de korte termijn tot 2012 en dienen in samenhang te worden gezien met de ambities voor de langere termijn (2020), die volgen uit de LMCA-Spoor.
<b>Dienstregeling-ontwerp</b>	Het PHS is een werkprogramma dat erop is gericht de lange termijn ambities van het Kabinet ten aanzien van hoogfrequent spoorvervoer in 2020 waar te maken. Jaarlijks wordt een nieuwe dienstregeling voor het spoor ontworpen. Hierbij zijn er eveneens mogelijkheden om frequentieverhogingen door te voeren. In het programma zullen deze ontwikkelingen in het dienstregelingontwerp worden gevolgd en meegenomen.
<b>Implementatie Geluid-productieplafonds &amp; Actieplan Geluid</b>	Door VROM en VenW wordt nieuwe wetgeving voorbereid met geluidsproductieplafonds. Gestreefd wordt naar invoering vanaf 2009. Daarnaast worden op grond van de EU-implementatierichtlijn Omgevingslawaai actieplannen opgesteld voor gefaseerde reductie van te hoge geluidsbelastingen.
<b>Basisnet Gevaarlijke Stoffen</b>	Keuzes die gemaakt worden in het Basisnet gevaarlijke stoffen hebben een directe weerslag op de routeringsalternatieven voor het goederenvervoer.
<b>ERTMS</b>	ERTMS wordt gezien als een "knop" om meer capaciteit te kunnen leveren. De mogelijkheden van ERTMS worden betrokken bij de Planstudies. De financiering van het ERTMS implementatieplan maakt geen deel uit van het programma.