

Vergaderjaar 2022–2023

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 786

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 januari 2023

Met deze brief informeer ik uw Kamer over de uitkomsten van de Landelijke Openbaar Vervoer- en Spoortafel van 14 december 2022. Samen met decentrale overheden, reizigersorganisaties, personen- en spoorgoederenvervoerders en spoorwegbeheerder ProRail voer ik aan deze tafel het strategische gesprek over de toekomst van het openbaar vervoer. Naar aanleiding van de grote maatschappelijke ontwikkelingen die van invloed zijn op het openbaar vervoer en de spoorwegen, zoals ook benoemd in de motie-Van Ginneken/Bouchallikh, is tijdens het overleg het gesprek gevoerd over de herijking van het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer.¹ Daarnaast is op basis van de toezegging aan uw Kamer gesproken over het uitgangspuntenkader voor het decentraliseren van treindiensten en over de mogelijkheden hieromtrent.² Ten slotte is stilgestaan bij de voortgang van diverse lopende studies en trajecten onder de vlag van het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer.

Stand van het openbaar vervoer en de spoorwegen

In Nederland staan we de komende decennia voor een aantal grote opgaven. Uitdagingen waarin het brede mobiliteitsbeleid een belangrijke rol speelt. Het openbaar vervoer levert hierin vanuit haar kracht een belangrijke bijdrage ook of juist in verbinding met andere modaliteiten zoals de fiets. Mobiliteit maakt banen en activiteiten nationaal en internationaal bereikbaar waardoor mensen kunnen meedoen in de maatschappij, verbindt nieuwe en bestaande woongebieden, draagt bij aan sociale cohesie en maakt ook woningbouw buiten de Randstad bereikbaar. De kracht van het openbaar vervoer en van het spoorgoederenvervoer is daarbij gelegen in het op veilige, voorspelbare, gelijkwaardige, duurzame en ruimte-effectieve wijze collectief vervoeren van

¹ Kamerstuk 23 645, nr. 774.

² Bijlage bij Kamerstuk 29 984, nr. 1001.

reizigers en goederen. Zo kan het OV bijdragen aan het principe van «de juiste mobiliteit op de juiste plek».

Met de recente bestuurlijke afspraken in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) en de extra middelen voor openbaar vervoer uit het coalitieakkoord zijn – mede dankzij de gezamenlijke koers van de partners in het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer en dankzij de bijbehorende ontwikkelagenda met de daarin gesignaleerde vervolgstappen – de afgelopen periode essentiële onderdelen van het Nederlandse openbaar vervoer van de toekomst concreet gemaakt.³ Gezien de lange doorlooptijd van infrastructurele projecten zullen de meeste resultaten hiervan pas op middellange en lange termijn zichtbaar worden. Ook op de kortere termijn blijft het kabinet daarom alert op potentiële kansen om het openbaar vervoer te verbeteren. Zo heb ik onlangs aan Noord-Nederland te kennen gegeven bereid te zijn om € 15 miljoen bij te dragen aan de aanschaf van waterstoffreinen.

Herijking van het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer

De huidige ontwikkelingen in en buiten de openbaar vervoersector geven evenwel aanleiding om met elkaar na te denken over de toekomst van het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer, waarbij we de uitgangspunten en de acties in lijn met de motie van de leden Van Ginneken en Bouchallikh tegen het licht dienen te houden.⁴ Het is daarbij van belang om rekening te houden met een aantal grote ontwikkelingen die impact hebben op het brede mobiliteitssysteem en op het openbaar vervoer, waaronder de veranderde reispatronen na de coronapandemie en de hiermee samenhangende toekomstige vraagontwikkeling.⁵ De flinke ambities en de zorgen over de korte termijnontwikkelingen van de partijen zelf hopen deze partijen om bij het programma Toekomstbeeld Openbaar Vervoer na te gaan of en hoe de strategie van dit programma dient te worden geactualiseerd en bijgesteld.

Ten aanzien van de korte termijnproblematiek is in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) van 8 december jl. afgesproken om tijdens een bestuurlijke conferentie begin 2023 uitgebreider met elkaar in te gaan op actuele uitdagingen, met name de stijging van kosten en tarieven, de personeelstekorten en het feit dat de reizigersaantallen nog lager liggen dan voor corona. Het is de bedoeling om vanuit een brede maatschappelijke insteek op zoek te gaan naar oplossingen waarmee het OV een duurzaam gezonde sector wordt en blijft. Concreet kan daarbij worden gedacht aan aantrekkelijker OV voor de reiziger, een betere spreiding van reizigers over de dag en integratie van OV met doelgroepenvervoer. Aan de landelijke tafel is vooral ingegaan op de middellange en lange termijneffecten van deze actuele ontwikkelingen.

Alhoewel de impact van deze ontwikkelingen op het openbaar vervoer en de spoorwegen groot is, waren de bestuurders eensgezind in de opvatting dat er met het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer afgelopen jaren een solide basis is gelegd waar vooral aan moet worden verder gebouwd in verbinding met de andere modaliteiten. De doelstellingen staan hierbij niet ter discussie. Wel is er behoefte aan een analyse op de impact van de ontwikkelingen en een nader gesprek over de weg naar de doelen toe. Hierbij zijn er ten aanzien van de herijking van het toekomstbeeld door de

³ Kamerstuk 36 200 A, nr. 9.

⁴ Kamerstuk 23 645, nr. 774.

⁵ Zie ook het rapport *Kerncijfers Mobiliteit 2022* van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 370.

aanwezigen meerdere lijnen geïdentificeerd waarlangs in de komende periode nadere uitwerking kan worden gegeven.

Dit betreft het vernieuwen en versterken van het openbaar vervoer op middellange termijn, waarbij het vergroten van de aantrekkelijkheid en het gemak voor reizigers en eindgebruikers, het belang van andere keuzes in de organisatie van het openbaar vervoer, een goede samenwerking en het delen van kennis expliciete aandacht dienen te krijgen.

Dit geldt ook voor het vergroten van de ontplooiingskansen en de sociale cohesie in alle delen van het land en voor de kansen die de samenwerking met het doelgroepenvervoer en samenhang tussen openbaar vervoer, lopen, fietsen, en vormen van deelmobiliteit biedt.

De deelnemers hechten bovendien veel waarde aan het verduurzamen van de binnenlandse en internationale mobiliteit.

Vanuit deze lijnen heeft de landelijke tafel gevraagd uitwerking te geven aan een herijkt Toekomstbeeld Openbaar Vervoer, dat antwoord geeft op de vragen en uitdagingen van nu en de toekomst. Tijdens de herijking zullen we de op korte en middellange termijn te zetten stappen en keuzes van prioritering en fasering benoemen. Ook zullen we het Toekomstbeeld intensief gaan verbinden met het traject van de Mobiliteitsvisie.

Binnen de beperkte financiële ruimte en de krappe arbeidsmarkt is daarbij aan de landelijke tafel aandacht gevraagd voor de scherpe keuzes die gemaakt moeten worden in de komende periode. De toetssteen zal daarbij voortdurend zijn dat de keuzes bijdragen aan de verbeteringen voor reizigers en eindgebruikers, vernieuwing in het openbaar vervoer, die nieuwe groepen reizigers laten kennismaken met de voordelen van het openbaar vervoer en die het openbaar vervoer in staat stellen om zichzelf efficiënter te organiseren.

Voortgang programma Toekomstbeeld Openbaar Vervoer

Voor het openbaar vervoer van de toekomst is in het afgelopen jaar een aantal nadere studies uitgevoerd. Aan de landelijke tafel is gesproken over de inhoudelijke uitwerking van enkele van deze gezamenlijk binnen het programma tot stand gekomen producten. Dit betreft een aantal studies in het kader van de landelijke netwerkuitwerking van het spoor voor de middellange en de lange termijn, van de actie-agenda OV-Knooppunten en van de werkstroom Bus Rapid Transit.

Landelijke netwerkuitwerking spoor

Zoals besproken tijdens de landelijke tafel van afgelopen juni zijn er na het uitkomen van de ontwikkelagenda van het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer in 2019 in de afgelopen periode meerdere studies uitgevoerd die van belang zijn voor de stapsgewijze ontwikkeling van het Nederlandse openbaar vervoer en spoorwegennetwerk.⁶ Specifiek gaat het hierbij om de corridorstudies Amsterdam-Twente-Duitse grens, Utrecht-Arnhem-Duitse grens en de Goederenrouting Noordoost-Europa, de doorgroei van het programma Hoogfrequent Spoorvervoer 2030/2035 en de studie Toekomstvast Spoor Zuidoost-Nederland. De opgeleverde notities brengen voor de genoemde deelgebieden de spoorinhoudelijke belangen en mogelijkheden in kaart.

Om de samenhang tussen deze verschillende studies onder de landelijke netwerkuitwerking richting de toekomst te bewaken, breng ik het komende halfjaar in kaart of en zo ja hoe er aan de diverse onderdelen

⁶ Kamerstuk 23 645, nr. 746.

een vervolg zal worden gegeven. Hierbij zal ik ook de mate waarin de recente bestuurlijke MIRT-afspraken raken aan essentiële onderdelen van het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer en de beschikbare financiële en personele capaciteit worden betrekken.

Aan de landelijke tafel werd het belang van goede voortgang van deze trajecten onderschreven. Voor de Goederenrouting Noordoost-Europa heeft in november een apart bestuurlijk overleg plaatsgevonden met alle betrokken regio's. Tijdens de landelijke tafel werd vanuit alle betrokken partijen het grote belang van een spoedige start van een zorgvuldig en voortvarend vervolgproces vanuit alle betrokken partijen herbevestigd, om te beginnen met het onderzoeken van de nut en de noodzaak van een Goederenrouting Noordoost-Europa.

Ten aanzien van de corridorstudies Amsterdam-Twente-Duitse grens, Utrecht-Arnhem-Duitse grens en de doorgroei van het programma Hoogfrequent Spoorvervoer 2030/2035 bestaat er de behoefte om de bevindingen in het komende jaar bestuurlijk goed te doorleven, teneinde op de belangrijkste voorliggende bestuurlijke keuzes bij een volgende landelijke tafel tot een gezamenlijke koers over het vervolg te kunnen komen. Het gaat daarbij bijvoorbeeld over de bediening van bestaande en nieuwe stations en over de keuzes in het aantal treinen per traject, bij mogelijke toekomstige aanpassingen in de infrastructuur.

De studie Toekomstvast Spoor Zuidoost-Nederland zal met de start van de MIRT-verkenning van openbaar vervoerknoop in de regio Brainport Eindhoven een vervolg krijgen.

Ketens en knooppunten

Tijdens de landelijke tafel is er een korte procesupdate gegeven over de voortgang van de actie-agenda OV-Knooppunten. De deelnemers aan de landelijke tafel hebben hun waardering uitgesproken voor de tijdens de afgelopen bestuurlijke MIRT-overleggen gemaakte afspraken over investeringen in meer dan twintig cruciale openbaar vervoerknooppunten. Zij benadrukten daarbij dat goede knooppunten van belang zijn voor het realiseren van zowel onze gezamenlijke ambities voor het openbaar vervoer, alsook voor de woningbouwopgave. De komende maanden gaan de verschillende partijen per landsdeel aan de slag om de zogenoemde focusknooppunten uit de actie-agenda te actualiseren en om een nadere fasering aan te brengen in de vervolgstappen.

Bus Rapid Transit

In het afgelopen jaar heeft een groot aantal van de aanwezigen aan de landelijke tafel vanuit het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer stappen gezet in de verdere uitwerking van het concept *bus rapid transit* (BRT), met name in de vorm van het ontwikkelen van een manifest, een *roadmap* en een *toolbox*. Het manifest wordt reeds gebruikt om het gesprek over dit hoogwaardige busconcept zowel op bestuurlijk als op ambtelijk niveau te openen en om het concept gezamenlijk in de praktijk brengen. Ook tijdens de afgelopen bestuurlijke MIRT-overleggen zijn er verschillende afspraken gemaakt over het realiseren van busverbindingen die potentieel tot het BRT-concept kunnen worden opgewaardeerd. Voorbeelden hiervan zijn de verbindingen Eindhoven Centrum-Veldhoven De Run en Zoetermeer-Leiden en voor het ontsluiten van het Suikerunieterrein in Groningen en van gebieden rondom Almere. Tijdens het begrotingsdebat van afgelopen 1 december heeft uw Kamer mij middels een amendement verzocht om

€ 2 miljoen vrij te maken voor proeven met bus rapid transit.⁷ Het faciliteren van dergelijke concrete proeven en projecten zal voornamelijk gericht zijn op het wegnemen van barrières, bijvoorbeeld op het gebied van de samenwerking en de organisatorische inbedding, van de inhoudelijke onderbouwing in modellen en van de ruimtelijke inpassing.

De ontwikkeling van BRT is volgens de landelijke tafel geen doel op zich, maar is wel essentieel voor het verbinden van de werelden van openbaar vervoer, gebiedsontwikkeling en autobereikbaarheid. Wat dit laatste element betreft zien de aanwezigen een belangrijke rol weggelegd voor Rijkswaterstaat bij zowel verdere ontwikkeling van BRT als bij OV-knooppunten. Omdat deze BRT-concepten behalve voor onze openbaar vervoerambities ook relevant zijn voor bredere nationale opgaven zoals de woningbouw en het tot stand brengen van duurzame en toekomstvast openbaar vervoer- en wegennetwerken, werk ik komend jaar samen met de decentrale overheden en regionale vervoerders ook voor BRT toe naar een bestuurlijke actie-agenda, die ik bij de volgende landelijke tafel hoop te agenderen.

Internationaal spoor

Ook voor het internationaal spoor blijf ik, samen met betrokken stakeholders, mij voor en achter de schermen in zetten voor verbetering. Zo heb ik op 19 december 2022 een werkbezoek in Weert gebracht, om samen met mijn Belgische en Vlaamse collega's met lokale belangenbehartigers in gesprek te gaan over de verbinding tussen Weert, Hamont en Antwerpen. Hun bijdrage zal een plek vinden in een studie die ik momenteel laat uitvoeren naar de maakbaarheidskansen van de verbinding per spoor.

Uitgangspuntenkader voor het decentraliseren van treindiensten

Decentralisatie van treindiensten kan een instrument zijn om de reiziger een beter regionaal vervoersproduct te bieden. Om een goede afweging te kunnen maken over het al dan niet decentraliseren van treindiensten, is het afgelopen jaar een uitgangspuntenkader opgesteld.⁸ Tijdens de landelijke tafel is gesproken over de inhoud van dit kader en over de betekenis hiervan voor eventueel nieuwe initiatieven tot decentralisatie op de langere termijn.

De landelijke tafel vond eensgezind dat het belang van de reiziger voorop moet staan bij decentralisatie en dat besluitvorming zorgvuldig moet worden vormgegeven. Zowel de afstemming en integratie van regionale trein en landelijk hoofdrailnet als van regionale trein en regionaal busvervoer is van belang. De reiziger wil overal een vloeiende overstap. Dit standpunt deel ik. Op basis van de inbreng vanuit de sector wil ik de kansen en randvoorwaarden van decentralisatie verder onderzoeken, als onderdeel van de toekomstige indeling van het netwerk.

Ten aanzien van decentralisatie heeft de fractie van de VVD tijdens het commissiedebat MIRT ook verzocht om een nadere toelichting op het besluit om de sprinterdienst tussen Leeuwarden en Zwolle niet per 2025 te decentraliseren. Met de toelichting in de bijlage kom ik tegemoet aan dit verzoek.

⁷ Kamerstuk 36 200 A, nr. 48.

⁸ Kamerstuk 29 984, nr. 1001.

Tot slot

Al met al kijk ik terug op een waardevol gesprek. Ik zie ernaar uit om in 2023 opnieuw met deelnemers van de landelijke tafel te spreken over de voortgang en de herijking van het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer en over andere voor onze gezamenlijke openbaar vervoerambities relevante thema's.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen