

Vergaderjaar 2017–2018

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 732

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 oktober 2017

Naar aanleiding van de evaluatie van de spoorwetgeving in 2009 (Kamerstuk 31 987, nr. 1) zijn de mogelijkheden tot verdere decentralisatie en samenloop op het spoor onderzocht. In 2012 is besloten om twee stoptreindiensten in Limburg bij aanvang van de nieuwe OV concessie in Limburg te decentraliseren. Sinds de start van de nieuwe concessie op 11 december 2016 worden de stoptreinen (Arriva) en intercity's (NS) op de trajecten Roermond – Maastricht Randwyck en Sittard – Heerlen door twee verschillende vervoerders geëxploiteerd (samenloop). Daarvoor was NS ook voor de twee genoemde stoptreindiensten de vervoerder.

Om de effecten van decentralisatie te kunnen beoordelen monitoren de provincie Limburg en mijn ministerie gezamenlijk de decentralisatie met als doel de effecten in beeld te brengen. Bijgaand treft u als eerste resultaat daarvan het onderzoeksrapport «Nulmeting monitor gedecentraliseerde treindiensten Limburg»¹. De nulmeting betreft de periode medio 2015 – medio 2016 (voor decentralisatie) en laat onder andere zien dat reizigers de lijn Roermond-Maastricht Randwyck met een 7,3 en de lijn Sittard – Heerlen met een 7,4 waarderen. In 2019 volgen de resultaten van de één meting. Daarin wordt de situatie na decentralisatie geïnvventariseerd en vergeleken met de resultaten uit de nulmeting.

De effecten van de decentralisatie zijn nog onbekend. Daarvoor zijn de resultaten van de één meting nodig. Conclusies kunnen pas zichtbaar worden bij de één meting. Deze worden in 2019 aan uw Kamer verzonden.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijkema

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl