

Vergaderjaar 2022–2023

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 1001

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 oktober 2022

Met deze brief stuur ik uw Kamer, zoals toegezegd¹, het uitgangspuntenkader voor decentralisaties van treindiensten. Door decentralisatie van treindiensten wordt een decentrale overheid bevoegd om voor een bepaalde treindienst in hun regio een vervoersconcessie voor treindiensten af te sluiten. Uitgangspunten helpen om richting de toekomst de goede afweging te maken tussen het landelijk en decentraal organiseren van treindiensten.

Decentralisatiekader

Zoals door mijn voorganger uiteengezet bij haar integrale voornemen voor de marktordening na 2024² hebben decentrale overheden en regionale vervoerders de afgelopen decennia een sterke kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer in de regio gerealiseerd, onder andere door trein- en busdiensten beter te integreren en daar veel maatwerk te realiseren³. Onderzoek toont aan dat het openbaar vervoer in die tijd voor het hele land sterk is verbeterd, mede dankzij de positieve bijdrage van decentralisaties van treindiensten hieraan. Ik houd daarom de mogelijkheid open om ook in de toekomst aanvullende treindiensten te decentraliseren. Tegelijkertijd wil ik daarbij oog houden voor toenemende

¹ Kamerstuk 29 984, nr. 989.

² Kamerstuk 29 984, nr. 899, d.d. 11 juni 2020.

³ Decisio, TwynstraGudde en inno-V (2020), *Effecten van openbaar aanbesteden in het openbaar vervoer: een overzicht van ervaringen in de periode 2000–2020*. Volgens dit onderzoek is het aannemelijk dat de concurrentie die ontstond door decentralisaties, evenals de dreiging daarvan, tot verbeterde prestaties in het openbaar vervoer heeft geleid.

complexiteit en afstemming tussen verschillende aanbieders van treindiensten als mogelijk gevolg van decentralisatie⁴.

De (elf) uitgangspunten in het decentralisatiekader zijn een uitwerking van drie criteria die ook herkenbaar zijn vanuit de motie van het lid Schonis c.s.:⁵

- de reiziger gaat er met decentralisatie per saldo op vooruit;
- de decentrale overheid is bereid tot een decentralisatie, en is erop toegerust;
- de belastingbetaler wordt niet op kosten gejaagd door een decentralisatie.

Mijn startpunt voor elke decentralisatie is het belang van de reiziger. Of een decentralisatie daaraan bijdraagt of niet is complex, omdat verschillende reizigersgroepen andere effecten kunnen ondervinden van een decentralisatie. De regionale reiziger is gebaat bij een goede aansluiting met andere regionale treindiensten en bussen. Een reiziger die gericht is op reizen tussen verschillende landsdelen kan juist nadeel ondervinden van een decentralisatie. Naast de directe effecten voor de reiziger is het ook van belang om te onderzoeken of decentralisatie past binnen de ontwikkelrichting van het spoornetwerk. Als decentralisatie het bijvoorbeeld complexer maakt om hoogfrequent spoorvervoer te realiseren op het betreffende baanvak, is dit een factor die ik mee wil wegen.

Een tweede criterium is dat een decentrale overheid de bereidheid heeft om de bevoegdheid over te nemen van de rijksoverheid. Decentralisatie vergt niet alleen ambtelijke kennis en capaciteit, ook is de exploitatie van treindiensten inherent complexer en risicovoller dan de exploitatie van busdiensten. Naast exploitatie kunnen ook infrastructuurinvesteringen aan de orde zijn.⁶

Derde criterium is dat de belastingbetaler in principe geen hogere kosten ondervindt van de decentralisatie van stoptreindiensten. Tegenover eventuele investeringen in de infrastructuur moeten ook reizigersbaten staan. Ook vind ik het belangrijk dat de gesprekken over rekeningen en risico's tot een evenwichtige uitkomst leiden die ik budgettair goed kan verantwoorden.

Het uitgangspuntenkader is in de afgelopen periode geconsulteerd bij belanghebbenden, waaronder vervoerders, decentrale overheden en reizigersorganisaties. Over de inhoud van het kader, en wat dit betekent voor eventueel nieuwe initiatieven tot decentralisatie, ga ik graag het gesprek verder aan. Eerstvolgende stap is het gesprek met uw Kamer over de ingenomen uitgangspunten. Daarnaast agendeer ik het kader, en het mogelijke vervolg daarop, tijdens de landelijke OV- en Spoortafel van dit najaar. Er zijn bredere regionale opgaven die spelen op het gebied van mobiliteit, bereikbaarheid en woningbouw. Meer regionale zeggenschap over de invulling en exploitatie van treindiensten kan een middel zijn om deze opgaven een stap verder te brengen. Concreet voorstel is om een onderzoek uit voeren naar de kansen en voorwaarden voor verdergaande decentralisaties van stoptreindiensten, als onderdeel van de toekomstige

⁴ Verdergaande decentralisatie vraagt met name bij samenloop van treindiensten meer afstemming tussen vervoerders en een sterkere regierol van de overheid (capaciteitsverdeling, afstemming over tarieven, betaalmiddelen en reisinformatie, dienstregeling, etc.). De eenmeting in Limburg laat zien dat goede afspraken deze risico's kunnen mitigeren: Decisio en TwynstraGudde (2020). Eenmeting monitor gedecentraliseerde stoptreindiensten Limburg.

⁵ Kamerstuk 29 984, nr. 914.

⁶ In dit verband is het afsprakenkader werken voor derden relevant. Rijk en regio maken hierin afspraken over rekeningen, risico's en rollen bij investeringen in het regionale spoor. Kamerstuk 35 300 A, nr. 57.

indeling van het spoornetwerk.⁷ Mijn wens is om de decentrale overheden vanaf het begin nauw bij dit onderzoek te betrekken. Ik ben er namelijk van overtuigd dat decentralisaties bovenal meerwaarde hebben als deze onderdeel zijn van een regionale mobiliteitsvisie.

In de nieuwe HRN-concessie wil ik tevens de mogelijkheid open houden om decentralisaties te realiseren, bijvoorbeeld in het kader van de midterm review. Met de provincie Groningen (in afstemming met de provincies Drenthe en Overijssel) heb ik de afspraak om decentralisatie van de sprinterdienst Zwolle-Groningen nader te onderzoeken in aanloop naar hun concessiewisseling in 2035. Eenzelfde afspraak heb ik voor de sprinterdienst Apeldoorn-Enschede met de provincies Overijssel en Gelderland, van wie concessiewisseling in 2032 plaatsvindt. Eventuele andere decentralisaties waarvan de meerwaarde voor de reiziger is aangetoond, kunnen ook bij de midterm review meegenomen worden.

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

⁷ Kamerstuk 29 984, nr. 989.