Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

TER BESLISSING

Datum
4 januari 2024

Onze referentie
IENW/BSK-2023/388243

Opgesteld door
Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Beleid en Omgeving

Beslistermijn
9-1-2023

Bijlage(n)
3

Aan Staatsecretaris

nota

Aanbiedingsformulier Herijking Toekomstbeeld OV voor RFL (16 jan) en MR (19 jan)

Aanleiding

Op 14 december was de landelijke tafel OV en Spoor waar onder andere de Herijking van het Toekomstbeeld OV op de agenda stond. In aanloop naar de landelijke tafel heeft u besloten om dit onderwerp in de Ministerraad te bespreken alvorens hierover aan de Tweede Kamer te rapporteren. In deze nota wordt uw instemming gevraagd op het verzenden van de stukken ter bespreking in de eerstvolgende Raad voor de Fysieke Leefomgeving (RFL) en vervolgens de Ministerraad (MR).

Geadviseerd besluit

U wordt gevraagd akkoord te gaan met het verzenden van bijgevoegd RFL-formulier met als bijlagen de brief aan de Tweede Kamer en Situatieschets Herijking Toekomstbeeld OV voor bespreking in de RFL op 16 januari en vervolgens in de MR op 19 januari.

Beslistermijn

Graag ontvangen wij uw reactie uiterlijk op 8 januari 2024 in verband met het tijdig verzenden van de stukken aan het Ministerie van Algemene Zaken op 9 januari.

Kernpunten

- Tijdens de landelijke OV- en spoortafel van 14 december heeft u gesproken over de herijking van het Toekomstbeeld OV 2040. Op basis van de beslisnota (RONDZENDMAP-2023/16060) heeft u met de deelnemers afgestemd de herijking van het Toekomstbeeld OV via de MR te geleiden.
- Het voorstel is om de stukken – die als bijlage zijn toegevoegd aan deze nota – te behandelen in de RFL van 16 januari en vervolgens in de MR van 19 januari.
- Om verzending van de brief nog voorafgaand aan het Notaoverleg MIRT (22 jan) en de begrotingsbehandeling IenW (23 jan) mogelijk te maken, is met Algemene Zaken en Financiën afgesproken een versneld proces richting de MR van 19 januari te doorlopen.
- Ten behoeve van de interdepartementale ambtelijke afstemming is een directeurenoverleg ingepland op 9 januari, met als doel de stukken schriftelijk te laten passeren bij de CFL. Indien uit deze bespreking nog relevante zaken komen, zullen wij u daarover nog separaat en voorafgaand aan verzending aan de RFL adviseren.

Datum
4 januari 2024

Onze referentie
IENW/BSK-2023/388243

Opgesteld door
Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Beleid en Omgeving

Aan
Staatsecretaris

Bijlage(n)
3

Krachtenveld

Politieke context en landelijke OV- en Spoortafel

- Met verzending van de hoofdboodschap in een brief aan de Kamer geeft u opvolging aan de motie Van Ginneken en Bouchallikh over het toetsen van de ambities voor het OV aan de actualiteit[1].
- De Tweede Kamer rekent op deze brief voorafgaand aan het notaoverleg MIRT van 22 januari en de begrotingsbehandeling van 23 januari.
- De hoofdboodschap (Bijlage 2a - Situatieschets) is in samenspraak met de partners van TBOV (de provincies, vervoerregio's, G5, ProRail, vervoerders en DOVA) opgesteld en is in de landelijke OV- en Spoortafel van 14 december jl. akkoord bevonden.
- Partijen riepen daarbij, naast de aandacht voor instandhouding en de basis op orde, ook op tot een betere beschrijving van de noodzaak tot nieuwe OV en spoor investeringen om daarmee aan de bredere maatschappelijke uitdagingen bij te dragen ("het OV is onderdeel van de oplossing").

Hoofdboodschap

- De situatieschets herijking Toekomstbeeld OV staat niet ter discussie. Naar verwachting delen andere departementen de inzet dat zowel instandhouding van het huidige OV en spoor systeem als blijvende inzet op nieuwe projecten noodzakelijk is voor mobiliteit, woningbouw, economie en verduurzaming.

Communiceren over financiële opgaven OV en spoor

- Hoofdonderwerp in het directeurenoverleg en de RFL zal naar verwachting de communicatie over de financiële opgaven zijn.
- Financiën vindt een beleidsrijke boodschap niet passend in de huidige demissionaire context.
- In het belang van transparantie en eenduidige communicatie is er mede daarom voor gekozen om te verwijzen naar eerdere informatie die de Tweede Kamer hierover via verschillende brieven heeft ontvangen. Daaruit volgt de financiële spanning bij de langjarige instandhoudingsopgave (basiskwaliteitsniveau spoor, investeringen in (regionaal) OV aanbod) en het gebrek aan middelen voor nieuwe opgaven. In de brief en de situatieschets worden uiteenlopende scenario's voor politieke keuzerichtingen geschetst.
- Mede naar aanleiding van eerdere commentaren van Financiën is tot agendering in de MR besloten. Financiën beschouwt de conceptbrief als beleidsrijk, met volgens hen ook een impliciete claim voor extra middelen. Financiën stelt daarbij dat de OV- en spoorsector meer middelen überhaupt niet weg kan zetten en zich te groot maakt.
- Wij hechten aan een volledig beeld richting de (nieuwe) Tweede Kamer -op basis van reeds verzonden brieven- , omdat binnen de huidige financiële context bestaande ambities zullen moeten worden teruggeschroefd (om ruimte te maken voor de instandhouding) én nieuwe ambities niet realistisch zijn. Die toonzetting is belangrijk in de komende debatten.
- Indien de ambtelijke afstemming aanleiding geeft tot wijziging van het concept aanbiedingsformulier en de concept Kamerbrief, zullen wij u hierover voorafgaand aan verzending adviseren.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

[1] Stukken II, 23 645 Nr. 774

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
02.	Aanbiedingsformulier RFL Herijking TBOV	
03.	Situatieschets Toekomstbeeld OV	De situatieschets zoals vastgesteld op de Landelijke OV en Spoortafel op 14 December 2023.
04.	Kamerbrief uitkomsten Landelijk OV- en Spoortafel: Hoofdboodschap herijking	Kamerbrief met de belangrijkste uitkomsten van het gesprek aan de Landelijke OV en Spoortafel waaronder de gezamenlijke conclusie uit de situatieschets.

Datum
4 januari 2024

Onze referentie
IENW/BSK-2023/388243

Opgesteld door
Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Beleid en Omgeving

Aan
Staatsecretaris

Bijlage(n)
3

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

TER BESLISSING

Datum
11 december 2023

Onze referentie
IENW/BSK-2023/365764

Opgesteld door
Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Beleid en Omgeving

Beslistermijn
11-12-2024

Bijlage(n)
12

Aan Staatssecretaris
Kopie: Minister

nota

Landelijke OV en Spoortafel 14 december

Aanleiding

Op 14 December staat de volgende landelijke OV- en Spoortafel gepland (hierna: LOVS-tafel). Met deze nota wordt uw instemming gevraagd op het verzenden van de stukken aan de LOVS-tafel en het informeren van de Tweede Kamer n.a.v. dit gesprek. Ook wordt uw akkoord gevraagd op het voordragen van twee Bus Rapid transit projecten uit de eerder vrijgemaakte € 2 miljoen, op de LOVS-tafel kan dit met de partners bekrachtigd worden.

Geadviseerd besluit

1. Graag uw akkoord op de stukken voor verzending aan de Landelijke OV en Spoortafel, en;
2. Graag uw akkoord op het voordragen van twee Bus Rapid Transit projecten uit de eerder vrijgemaakte €2 miljoen voor BRT, namelijk de Meijerij in Brabant en Haarlem-Schiphol-Amsterdam.
3. En graag uw akkoord om de Tweede Kamer na afloop van de LOVS-tafel via de bijgevoegde concept-kamerbrief te informeren over de uitkomsten.

Graag wijzen we u expliciet op de teksten die in de concept-brief over de hogere kosten van instandhouding, nieuwe opgaven en verwachtte kostenstijging op de aanlegportefeuille. In het belang van eenduidige communicatie is ervoor gekozen om voor de financiële tekorten bij de instandhouding, nieuwe opgaven en aanlegportefeuille in de Kamerbrief te verwijzen naar eerdere informatie die de Tweede Kamer hierover via verschillende brieven heeft ontvangen. (zie nadere toelichting over de financiële context op blz. 4, toelichting Herijking – Financiële context).
IRF ziet de conceptbrief als een beleidsrijke brief, waarin volgens hen impliciet ook een claim wordt gedaan. IRF is daarom inhoudelijk niet akkoord en van opvatting dat dit via de MR moet lopen conform kabinetsbrede afspraken. Dit heeft consequenties voor het proces – omdat het proces van voorportaal, onderraad en MR pas in januari kan plaatsvinden – en mogelijk ook op de inhoud van de brief.
Omdat het gaat om eerder met de Kamer gedeelde cijfers en dit een beeld geeft van de te maken scherpe keuzes, maar hierin geen keuzes worden gemaakt, deelt OVS deze opvatting niet. In de brief en de situatieschets worden uiteenlopende scenario's voor politieke keuzerichtingen geschetst.

Beslistermijn

Graag ontvangen wij uw reactie uiterlijk op 11 december i.v.m. het tijdig verzenden van de stukken aan de Landelijke OV en Spoortafel. De beslistermijn is korter dan normaal, dit i.v.m. de laatste inhoudelijke slag op - en afstemming van - de stukken.

Datum
11 december 2023

Onze referentie
IENW/BSK-2023/365764

Opgesteld door
Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Beleid en Omgeving

Aan
Staatssecretaris

Bijlage(n)
12

Kernpunten

Ad 1) Verzenden stukken LOVS-tafel
De stukken voor de LOVS-tafel zijn vooraf afgestemd met de partijen. Verwachting is daarom dat hierover overeenstemming is en dat de bijbehorende stukken na het overleg aan de Tweede Kamer verzonden kunnen worden.

Landelijke OV- en Spoortafel
De LOVS-tafel is een terugkerende overlegtafel waarbij het strategische gesprek gevoerd wordt met medeoverheden, reizigersvereniging en sectorpartijen over de toekomstige ontwikkeling van het OV. In de toelichting leest u meer over de LOVS-tafel en de onderwerpen die voorliggen. Het overleg vindt plaats op de Rijnstraat.

De stukken die voorliggen zijn in het voortraject breed afgestemd. Het advies is daarom te sturen op het vaststellen van de stukken en het gesprek aan de LOVS-tafel vooral te richten op de Herijking van het Toekomstbeeld OV en de betekenis voor eenieder. Het product van de Herijking is de Situatieschets, waarin de uitdagingen van nu worden beschreven.

Ad 2) Impuls Bus Rapid Transit op twee projecten
Op de agenda van de LOVS-tafel staat het besluit over welke projecten worden voorgedragen voor de eerder vrijgemaakte € 2 miljoen voor Bus Rapid Transit (BRT). Dit budget is vrijgemaakt naar aanleiding van het amendement op de begroting van IenW van de leden Minhas (VVD) en Van Ginneken (D66)[1]. Uw akkoord wordt gevraagd om de BRT-projecten Meierij in Brabant en Haarlem-Schiphol-Amsterdam aan te dragen. In het MIRT kunnen de afspraken voor de financiering van de twee projecten komend voorjaar worden geformaliseerd.

Vanuit de actiegerichte gedachte om op korte termijn resultaten te laten zien, zijn deze twee projecten op de voorgrond gekomen. Voor beide geldt dat binnen twee jaar de eerste stappen gerealiseerd kunnen worden en dat zij breed draagvlak hebben in eigen regio, passen bij het eindbeeld voor BRT en bijdragen aan het leren over BRT. Daarnaast is rekening gehouden met het bedienen van zowel een stedelijke als een landelijke regio. Het beperkte budget en het instrument van uitkeren leent zich niet voor een grotere selectie van trajecten. Andere mogelijke projecten verliezen we niet uit het oog en eventuele financiering daarvan verloopt via het MIRT.

Ad 3) Verzending uitkomsten aan de Tweede Kamer
Het streven is om zo snel mogelijk na de LOVS-tafel de Tweede Kamer te informeren over de uitkomsten van het gesprek. Bijgevoegd is de Kamerbrief. De actieagenda BRT, situatieschets en de onderliggende rapportage van APPM zijn bedoeld als bijlage voor bij de Kamerbrief. Voor 14 december wordt de situatieschets geactualiseerd met een opgemaakte versie. De inhoud blijft gelijk.

[1] Stukken II, 36 200 A, Nr. 48

In de Kamerbrief is een voorschot genomen op de weerslag van het gesprek aan de Landelijke OV- en Spoortafel. Hierin is opgenomen dat de opgaven omtrent instandhouding en nieuwe kwaliteitseisen eerste prioriteit zouden moeten hebben. En er wordt benoemd dat voor het volledig dekken van deze opgaven bij bestaande financiële kaders de komende periode een veel scherpere prioritering in het totaal van reeds bestaande ambities nodig is. Als belangrijke tweede prioriteit wordt in de Kamerbrief gewezen op de voorbereiding van infrastructuur op de regionale afspraken die zijn gemaakt in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) en op de voorziene extra treinen die we in de nieuwe Hoofdrailnetconcessie hebben afgesproken. Ook hiervoor geldt dat door kostenstijgingen en nieuwe eisen binnen bestaande financiële kaders keuzes noodzakelijk zijn. De omvang van de effecten voor ieder programma of project zijn nog niet altijd duidelijk. Wel is helder dat veel van de lopende projecten en programma's met kostenstijgingen te maken zullen krijgen. Deze projecten zien toe op onder andere capaciteitsuitbreidingen (zoals PHS en de Oude Lijn), moderniseringsopgaven (zoals volgend uit TEN-T) en de aanpak van OV- en spoorknooppunten (zoals Eindhoven en Den Bosch). Het is hier – meer dan bij instandhouding – mogelijk om ambities terug te schroeven. Echter heeft dit wel impact op het oplossen van vervoersknelpunten en afspraken met regionale overheden. Het zal daarom van een volgend kabinet ingrijpende keuzes vergen.
IRF is van opvatting dat deze inzet te beleidsrijk is en een impliciete claim omvat. Om die reden stellen zij dat de brief via de MR moet lopen. In dit proces is nu niet voorzien. Het volgen hiervan vraagt om meer tijd om deze afstemming in voorportaal, onderraad en MR in januari te organiseren. Dit kan ook van invloed zijn op de inhoud van de brief. Indien de brief zonder afstemming in de MR naar buiten gaat, vraagt dit nog nadere afstemming met IRF.

Krachtenveld
De voorliggende stukken zijn met de leden van de Stuurgroep Toekomstbeeld OV afgestemd (de provincies, vervoerregio's, G5, ProRail, vervoerders en DOVA). De boodschap in de Kamerbrief over de Herijking is in samenspraak met de partners van TBOV opgesteld. Hierin is een balans gezocht tussen het zuur enerzijds: de huidige ontwikkelingen qua prijs, reizigers en kosten en welke noodzakelijke afwegingen dit met zich meebrengt. En over het zoet anderzijds: de bijdrage van het OV aan de maatschappelijke opgave en de potentie bij grotere investeringen. Significante wijzigingen in deze boodschap kan het draagvlak bij andere partijen verkleinen/wegnemen.
De LOVS-tafel is uitgesteld van 10 oktober naar 14 december, mogelijk wordt hier onvrede over geuit.

Politieke context
Met verzending van de Kamerbrief geeft u opvolging aan het amendement van de leden Minhas en Van Ginneken over BRT[2] en motie Van Ginneken en Bouchallikh over de ambities voor het OV te toetsen op de actualiteit[3].

[2] Stukken II, 36 200 A, Nr. 48
[3] Stukken II, 23 645 Nr. 774

Datum
11 december 2023

Onze referentie
IENW/BSK-2023/365764

Opgesteld door
Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Beleid en Omgeving

Aan
Staatssecretaris

Bijlage(n)
12

Toelichting
A. Landelijke OV- en Spoortafel
De landelijke OV- en Spoortafel is primair bedoeld om strategische onderwerpen over de ontwikkeling van het OV en spoor te bespreken. Aan de OV- en Spoortafel worden geen beslissingen genomen die gaan over de inzet van middelen. Wel kunnen landelijke afwegingen besproken worden die helpen bij het maken van een afweging in het MIRT.

De leden van de landelijke OV- en spoortafel zijn medeoverheden, DOVA, vervoerders en afgevaardigden van de reizigersverenging Locov (zoals Rover en de fietsersbond). De afvaardiging van medeoverheden wordt bepaald aan de voorbereidende landsdelige tafels. Zo spreekt bijvoorbeeld de gedeputeerde Limburg ook namens Zeeland en Brabant.

Ter voorbereiding van de landelijke OV- en Spoortafel vinden landsdelige tafels plaats. Ook de Spoorgoederentafel bereidt de landelijke tafel voor. De laatste Landelijke OV- en Spoortafel heeft op 14 December 2022 plaatsgevonden waarin is verzocht om verder te gaan de herijking van het Toekomstbeeld OV, dat antwoord geeft op de vragen en uitdagingen van nu en de toekomst.

Herijking
Hoofdonderwerp van het overleg zal de situatieschets zijn. Intentie is om deze gezamenlijk vast te stellen, inclusief de conclusies die hieraan worden verbonden in de brief aan de Tweede Kamer.
De situatieschets geeft een zo objectief mogelijk beeld van de uitdagingen van de OV-sector die nu spelen: reizigers maken langdurig minder gebruik van het OV, de reizigerspatronen veranderen, de kosten van materiaal neemt toe terwijl de budgetten niet in dezelfde wijze mee groeien. Ten slotte stellen we ook extra eisen van onze infrastructuur, zoals klimaatbestendigheid.
Dit dwingt tot prioritering: eerst op instandhouding. Waarbij er voor kwaliteitseisen een scherpe afweging gemaakt wordt op wat wanneer echt nodig is. Vervolgens de geplande aanlegprojecten uit het MIRT en om de frequenties van de nieuwe HRN-concessie te voldoen.
Tijdens het overleg herhaalt u de kernpunten uit de situatieschets en roept u de leden van de landelijke OV en spoortafel op om de prioritering te onderschrijven en ook met een nieuw kabinet mee te blijven denken over accenten en fasering. Geadviseerd wordt om de tafel te benutten om te inventariseren wat de betekenis is van de huidige situatie voor eenieder.

<u>Financiële context</u>
Investeringen in het OV en spoor worden hoofdzakelijk bekostigd uit het Mobiliteitsfonds (MF). Het MF heeft zich ontwikkeld in de afgelopen tijd. Enerzijds zijn er middelen toegevoegd (bijv. € 7,5 miljard vanuit de woningbouwmiddelen, € 1 miljard voor instandhouding van de hoofdnetwerken en € 3 miljard voor de Lelylijn). Desalniettemin heerst er krapte op het MF. Het is de Kamer bekend dat er krapte is op het MF, waardoor er reeds een herprioritering heeft plaatsgevonden (mede ingegeven door de huidige stikstofproblematiek). Er heeft toen een schuif plaatsgevonden van aanlegprojecten naar de instandhoudingsopgave van Rijkswaterstaat.
In de situatieschets en de bijbehorende Kamerbrief zijn de eerste inschattingen voor de opgave voor OV opgenomen. Dit beslaat drie delen:

1. Instandhouding en kwaliteitseisen (2024-2033)
Dit deel betreft de instandhoudingskosten en het treffen van kwaliteitsmaatregelen vanwege de gewijzigde omstandigheden. Met de recente MIRT-brief is de validatie van de instandhoudingskosten aan de Kamer gezonden. Daarmee is de concept subsidieaanvraag gevalideerd. De exacte omvang is nog niet voor ieder specifiek onderdeel uitgehard, maar uit een vergelijking tussen de

gevalideerde instandhoudingsbehoefte van het spoor (inclusief enkele kwaliteitsmaatregelen)[4] [redacted] Daarnaast zijn er maatregelen nodig rondom duurzaamheid (inclusief circulariteit en emissievrij) en klimaatadaptatie (inclusief baanstabiliteit op plekken waarvoor reeds geconstateerd is dat ingrepen nodig zijn).

2. Huidige MIRT-portefeuille voor uitvoering HRN-concessie en capaciteitsknelpunten

De IMA-voorspellingen gaan uit van tijdige realisatie van de lopende MIRT-projecten. Er worden kostenstijgingen voorzien doordat de prijzen zijn gestegen en nieuwe eisen in projecten moeten worden meegenomen. Zo is realisatie van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) noodzakelijk voor het "6basis-model" van de dienstregeling. Bij de laatste voortgangsrapportage is aan de Kamer gemeld dat het potentieel tekort is opgelopen tot zo'n € 400 miljoen, waar een risicoreservering van € 250 miljoen tegenover staat. De verwachting is dat de markt- en prijseffecten (prijsstijgingen, marktkrapte en beperkte beschikbaarheid van arbeidskrachten) zullen doorzetten waardoor het potentieel tekort mogelijk verder kan stijgen. De verwachting is dat deze effecten ook kunnen optreden voor andere (MIRT-)projecten. Ook opgaven rond het opheffen van niet actief beveiligde overwegen (NABO's) en de TEN-T verplichting om ruimte te maken voor 740m lange treinen kennen momenteel te weinig budget.

3. Vervoerssysteem van de toekomst.

Onder deze categorie vallen nieuwe ambities voor de langere termijn, zoals verdere doorgroei van het spoorvervoer en aanleg van nieuwe OV-verbindingen zoals de Lelylijn of de OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer. Deze ambities zijn op dit moment deels van bekostiging voorzien.

Stand van zaken werkstromen TBOV

<u>Landelijke Netwerkuitwerking Spoor</u>

Beslisnotitie doorgroei Programma Hoogfrequent Spoor

Aan de Landelijke Openbaar Vervoer- en Spoortafel van 14 december 2022 is afgesproken om verdiepend met elkaar in gesprek te gaan over de doorgroei van het Programma Hoogfrequent Spoor. De afgelopen maanden is dit gesprek in en met de verschillende landsdelen en met de spoorgoederenvervoerssector gevoerd. Op basis van deze verdiepingsbijeenkomsten stelt u mede namens ProRail en de reizigersvervoerders voor om nieuwe infrastructurele projecten van nu af aan zowel te toetsen aan de vastgestelde tienminutendienstregeling van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer als aan een eenduidige, fictieve en periodiek te actualiseren doorgroei-referentiedienstregeling op basis van een 7½ minutencadans. De actualisatie kan plaatsvinden tijdens de voorbereidingen voor elke nieuwe Integrale Mobiliteitsanalyse en het precieze ontwerp kan inhoudelijk worden afgehamerd op het niveau van de stuurgroep Toekomstbeeld Openbaar Vervoer.

Informatienotitie voortgang corridorstudies oostwaartse treinverbindingen

In deze notitie geeft u mede namens ProRail en de reizigersvervoerders te kennen dat er alleen tussen de corridor Amsterdam-Twente-Duitse grens en de Goederenroutering Noordoost-Europa een grote logistieke samenhang bestaat. U

[4] Kamerstukken II 2023/24, 36410-A-16.
[5] Zijnde de middelen voor instandhouding spoor op het Mobiliteitsfonds, artikel 13.02.

merkt samen met deze partijen op dat de vervolgfase van de corridorstudie Amsterdam-Twente-Duitse grens hierom pas plaats kan vinden na afronding van het nog lopende nut- en noodzaakonderzoek naar de Goederenroutering Noordoost-Europa. Gelet op de beperkte samenhang van de genoemde corridors met de corridor Utrecht-Arnhem-Duitse grens, zien ProRail, de vervoerders en uzelf geen logistieke of vervoerkundige belemmeringen voor het opstarten van het afgelopen november in het bestuurlijk MIRT-overleg Oost-Nederland besproken onderzoek Utrecht-Gelderse Vallei-Arnhem.

Bus Rapid Transit

Actie Agenda
Afgelopen jaren zijn we vanuit het Toekomstbeeld OV bezig geweest met het verder ontwikkelen en aanjagen van het concept Bus Rapid Transit (BRT): snelle, hoogfrequente en comfortabele 'metrobussen'. Met BRT als onderdeel van de bredere mobiliteitstransitie geven we invulling aan de maatschappelijke opgaven rondom verstedelijking, verbeteren van het ov-aanbod, klimaat, bereikbaarheid en de leefomgeving.

Met het manifest BRT heeft u vorig jaar het gesprek hierover met bestuurders gestart. Ambtelijk is dit het afgelopen jaar verder uitgebreid met andere stakeholders (BZK, alle lagen van overheden, vervoerders, bonden). In de gesprekken hebben we nadrukkelijk de verbinding gezocht tussen de werelden van weginfrastructuur, openbaar vervoer en gebiedsontwikkeling. De uitkomsten van de gesprekken, de ervaringen in concrete projecten en de eerder opgestelde roadmap BRT bundelen we nu samen in de voorliggende bestuurlijke Actie-agenda BRT. Met de bestuurlijke Actie-agenda maken we gezamenlijk afspraken om barrières voor BRT de komende twee jaar te overbruggen en BRT-verbindingen en corridors te versnellen.

Bestemming €2 miljoen voor pilots
Vorig jaar tijdens de begrotingsbehandeling is – via een amendement van de leden Minhas en Van Ginniken[6] – een budget van twee miljoen euro gealloceerd voor het uitvoeren van pilots met BRT. Afgelopen jaar is gezocht naar de juiste pilots die BRT kunnen versnellen (aanpakken barrières en daarvan leren) en naar de juiste manier om het budget te verstrekken (via een incidentele specifieke uitkering, SPUK). De SPUK-regeling kan maximaal twee partijen subsidiëren die het bedrag binnen 4 jaar moeten besteden. Dit ligt in lijn met de andere voorwaarden die wij in gedachten hadden (opgenomen in actie-agenda). Een volledig open uitvraag is met dit instrument niet mogelijk, daarom leggen we de beoogde trajecten op de landelijke tafel voor en delen die met de Kamer indien er geen grote bezwaren zijn. Op basis hiervan kunnen we toewerken naar landelijke afspraken op het BO Leefomgeving. Wij hebben op dit moment twee trajecten op het oog, te weten: Meijerij in Brabant en Haarlem-Schiphol-Amsterdam.

OV-Knooppunten

De Actie-agenda OV-knooppunten is aan de landelijke OV- en Spoortafel in juni 2022 vastgesteld. Deze Actie-agenda bevat onder andere voor elk landsdeel kaartbeelden, factsheets en achterliggende data over de opgaven op het gebied van OV-knooppunten. Afgesproken is deze gebiedsgerichte uitwerkingen jaarlijks van een update te voorzien. Dat is in 2023 ook gebeurd. Deze update staat kort ter informatie op de agenda.

[6] Kamerstuk 36 200-A, nr. 48

Naast het updaten van de gebiedsgerichte uitwerkingen, heeft de werkstroom OV-knooppunten ook diverse andere acties uit de Actie-agenda uitgevoerd. Zo is gewerkt aan het versterken van de provinciale regiefunctie, het ontsluiten van data over OV-knooppunten, het ontwikkelen van gezamenlijke methoden en definities, het uitwisselen van kennis etc. De partijen werken nog steeds goed samen en ervaren voldoende meerwaarde van de samenwerking om deze ook in 2024 voort te willen zetten.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden
Niet van toepassing.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Geannoteerde agenda Landelijke OV en Spoortafel	De agenda voor de landelijke OV en Spoortafel inclusief advies *Niet te verzenden aan de LOVS-tafel*
2	Agenda Landelijke OV en Spoortafel	De agenda
3	Verslag landelijke OV en Spoortafel van 14 december 2022	Verslaglegging van de laatste Landelijke OV en Spoortafel
4	Situatieschets Toekomstbeeld OV 2024	Analyserapport waarin de huidige uitdagingen van de OV sector worden beschreven.
5	Gezamenlijke boodschap richting nieuw Kabinet op basis van de situatieschets	Gezamenlijke boodschap richting nieuw Kabinet op basis van de situatieschets. Dit zal integraal onderdeel zijn van de brief aan de Tweede Kamer. *Niet te verzenden aan Tweede Kamer*
6	Analyserapport t.b.v. Herijking TBOV	Onderliggend analyserapport voor de Situatieschets. Dit geeft de stand van zaken tot Q1 2023.
7	Bijlage bij Analyserapport tbv Herijking TBOV	Bijlage van het onderliggend analyserapport
8	Beslisnotitie Doorgroei Programma PHS	Technische beleidsnotitie voor de landelijke OV en Spoortafel

		over een referentie toekomstnetwerk t.b.v. studietrajecten. *Niet te verzenden aan Tweede Kamer, belangrijkste conclusies worden in Kamerbrief opgenomen*
9	Informatienotitie voortgang corridorstudies oostwaartse treinverbindingen	Technische beleidsnotitie voor de landelijke OV en Spoortafel over de corridorstudies *Niet te verzenden aan Tweede Kamer, belangrijkste conclusies worden in Kamerbrief opgenomen*
10	Actieagenda BRT	Met deze agenda maken we gezamenlijk afspraken om barrières voor Bus Rapid Transit de komende twee jaar te overbruggen om zo tot uitvoering van BRT-verbindingen en corridors te komen.
11	Update OV-Knooppunten	Interne update over de uitvoering van Actieagenda Ketens en Knooppunten *Niet te verzenden aan Tweede Kamer, belangrijkste conclusies worden in Kamerbrief opgenomen*
12	Kamerbrief uitkomsten Landelijke OV en Spoortafel	Kamerbrief met de belangrijkste uitkomsten van het gesprek aan de Landelijke OV en Spoortafel

Datum
11 december 2023

Onze referentie
IENW/BSK-2023/365764

Opgesteld door
Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Beleid en Omgeving

Aan
Staatssecretaris

Bijlage(n)
12