

Vergaderjaar 2015–2016

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 623

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 oktober 2015

In deze brief wordt u geïnformeerd over de uitkomsten van de vierde Landelijke OV en Spoortafel, die op 2 oktober jl. heeft plaatsgevonden. De Landelijke OV en Spoortafel is opgericht in het kader van de Lange Termijn Spooragenda (LTSA). Tijdens dit overleg hebben opdrachtgevende overheden, de vervoerders (NS, HTM mede namens RET en GVB, Arriva en FMN), de goederenvervoersector, de beheerder van de railinfrastructuur (ProRail) en de consumentenorganisaties (Rocov/Rover) constructief gediscussieerd over een aantal onderwerpen, die het openbaar vervoer en spoor aangaan. In voorbereiding op de Landelijke tafel zijn de onderwerpen aan de Landsdelige OV en Spoortafels en de Spoorgoederentafel besproken.

In de brief¹ over de uitkomsten van de 3^e Landelijke OV en Spoortafel is toegezegd dat uw Kamer de Letter of Intent van de Noordvleugel nog nagestuurd zou krijgen. Bij deze brief ontvangt u die Letter als bijlage².

De onderwerpen die aan de Tafel aan de orde zijn geweest, zijn: (1) de internationale spoortop, (2) de herijking en (3) spoorgoederenvervoer. De onderwerpen (4) sanctiebeleid en (5) dienstregeling 2017 zijn als schriftelijke mededeling, met akkoord van de aanwezigen afgedaan.

1. Internationale spoortop

In het Wetgevingsoverleg met de Vaste Kamercommissie van Infrastructuur en Milieu op 25 juni 2015 is toegezegd dat er een (internationale) spoortop wordt geïnitieerd over het grensoverschrijdend spoorvervoer (Kamerstuk 34 200 XII, nr. 10). Zowel de deelnemers aan de Tafel als

¹ Kamerstuk 29 984, nr. 603

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Natuur en Milieu (Rail2EU) hebben suggesties aangeleverd voor de invulling voor zo'n top. Mede op basis hiervan is het voorstel om tijdens de top:

- a) De reiziger centraal stellen; zowel de nationale als de internationale reiziger. Voor de laatste categorie betekent dat een soepele reis door de internationale keten. Concreet kan het dan bijvoorbeeld gaan om verbetering (online) ticketing, reizigersinformatie en minder toeslagen.
- b) De samenwerking met onze buurlanden te versterken met het oog op een aantal concrete internationale verbindingen.
- c) De spoortop als inspiratie voor het Toekomstbeeld OV te laten zijn.

Qua timing wordt ernaar gestreefd om de top te houden in de periode van het Nederlandse EU-voorzitterschap rond de TEN-T-dagen (20–22 juni). Samen met de partijen van de OV en Spoortafel wil ik dit najaar tot een concreet uitgewerkt voorstel komen.

2. Herijking

Samen met de regio's, vervoerders in het personen- en goederenvervoer, en ProRail wordt er hard gewerkt aan het onderhouden, het verbeteren en vernieuwen van het spoor. Daarnaast wordt de capaciteit uitgebreid om meer treinen te kunnen laten rijden. In het kader van het MIRT wordt in de periode 2015 tot en met 2028 bijna € 11,1 miljard in spoor geïnvesteerd (excl. de middelen voor beheer, onderhoud en vervanging). Dit betreft o.a. PHS, ERTMS, grote stationsprojecten, tal van maatregelen voor regionale spoorverbindingen (elektrificatie, snelheidsverhogingen en inzet van langere treinen), overwegen (LVO), maatregelen ter verbetering van de toegankelijkheid en grensoverschrijdend spoor.

Door eerder gemaakte keuzes, doorgevoerde bezuinigingen en het bestemmen van verschillende middelen tot en met 2028 is er nog maar beperkte financiële ruimte voor alle ambities, die bovenop het huidige programma kenbaar zijn gemaakt. De herijking is erop gericht om binnen de huidige budgettaire kaders tot een optimale programmering te komen.

In de aanloop naar de herijking – tijdens het BO MIRT in 2014 en de OV en spoortafels van voorjaar 2015 – is gezamenlijk een aantal spelregels vastgesteld. Programma's, die in het Regeerakkoord zijn opgenomen, en de projecten die in uitvoering zijn vallen buiten de herijking. Eind 2014 is besloten dat MIRT-projecten waar een bestuurlijke commitment over is uitgesproken ook buiten de herijking vallen. In het voorjaar is aangegeven dat er tegen deze achtergrond een bedrag van € 0 tot € 200 à € 300 mln. beschikbaar zou zijn voor de herijking. Aan de Landelijke OV en Spoortafel op 30 april 2015 is bestuurlijk vastgesteld dat er daarom scherpe keuzes gemaakt moeten worden.

Voor de herijking van de programma's en projecten hebben alle landsdelen, NS, ProRail en spoorgoederenvervoerders hun wensen en ambities tot aan 2028 ingediend bij lenM. De (potentiële) projecten zijn beoordeeld ten opzichte van de LTSA-doelen, de beschikbare investeringsruimte en de vastgestelde spelregels. Ook is gezien of er voldoende beslisinformatie over de voorstellen voorhanden was. Het uiteindelijke voorstel dat op basis hiervan is opgesteld is aan de Landsdelige OV en spoortafels en de Spoorgoederentafel besproken en vervolgens aan de Landelijke tafel.

De partijen erkennen dat met dit voorstel de eerder afgesproken spelregels zijn gevolgd. De meeste aanwezige partijen hebben tijdens de Landelijke tafel wel hun teleurstelling en zorgen uitgesproken over de in hun ogen geringe nieuwe investeringsmogelijkheden. Partijen schetsen de situatie dat er nu wel spaarzaam onderzoeksgeld beschikbaar komt,

maar dat middelen voor het uitvoeren van de plannen tot 2028 ontbreken. Meer specifiek is aandacht gevraagd voor een diversiteit van onderwerpen waaronder het ontbreken van voldoende rijksmiddelen voor grensoverschrijdende spoorverbindingen, regionale spoorlijnen en enkele OV- en spoorknelpunten in de Randstad. Partijen twijfelen of de doelstellingen voor een goede en betrouwbare reis van deur tot deur volledig haalbaar zullen zijn. Ook NS en ProRail hebben aangegeven dat zij plannen hebben ingebracht waar grote bedragen mee zijn gemoeid en waar de middelen niet voor beschikbaar zijn. Aan de andere kant wordt breed gedeeld dat met het pakket van € 11,1 mld., dat de komende jaren zal worden uitgevoerd de kwaliteit van het spoor op een groot aantal plaatsen zal worden verbeterd.

Alle aanwezige partijen willen samen optrekken om vanuit het brede belang voor het hele OV en het goederenvervoer te verkennen welke verdere stappen mogelijk zijn. Mogelijk kan met andere – creatieve – financieringsconstructies meer bereikt worden. Partijen hebben ook aangegeven dat het de moeite waard is om te bekijken of met aangepaste regelgeving financiële middelen nog effectiever kunnen worden ingezet. Het is goed om, mede in het licht van een Toekomstbeeld OV, te verkennen wat er ten aanzien van deze thema's verder mogelijk is. Hierbij worden ook de mogelijkheden die Europese fondsen, zoals EFSI (Europees Fonds voor Structurele Investerings) en CEF (Connecting Europe Facility), kunnen bieden betrokken.

Aan de Landelijke OV en Spoortafel is uiteindelijk geconcludeerd dat het financiële kader tot 2028 weliswaar beperkt is, maar dat de verdeling hiervan conform de eerder met de Tafel overeengekomen spelregels heeft plaats gevonden. Het voorstel zoals dat heeft voorgelegd aan de Landelijke OV en Spoortafel wordt geagendeerd op de Bestuurlijk overleggen in het kader van het MIRT, die de komende tijd zullen plaatsvinden. Tijdens deze overleggen vindt definitieve besluitvorming over het herijkingsvoorstel plaats. Daarbinnen is ruimte voor het maken van enkele specifieke afspraken. De uitkomsten van de MIRT-overleggen worden via de gebruikelijke MIRT-cyclus aan uw Kamer voorgelegd.

Het lid Slob heeft Kamervragen gesteld over het herijkingsvoorstel. Deze zullen binnenkort worden beantwoord. Bij de beantwoording van deze Kamervragen zal worden ingegaan op het voorstel en zal er een overzicht worden meegestuurd van de ingediende projecten.

3. Spoorgoederentafel

De vertegenwoordigers van het spoorgoederenvervoer gaven aan dat er veel kansen zijn voor het vervoer van goederen per spoor. De sector heeft de ambitie om het goederenvervoer per spoor de komende jaren te verdubbelen. Deze ambitie moet bijdragen aan het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland. De sector maakt zich echter zorgen over de ontwikkeling van de tarieven voor het gebruik van het spoor (de gebruiksvergoeding). De Spoorgoederentafel heeft deze zorgen in een statement geuit.

De spoorgoederensector geeft met het statement aan dat het spoorgoederenvervoer één van de pijlers is van de logistieke kracht van Nederland. Vanuit dat oogpunt is een blijvend aantrekkelijk en concurrerend spoorgoederenvervoer voor Nederland van groot belang. Door de sector is een oproep gedaan om het beleid ten aanzien van de gebruiksvergoeding meer rekening te laten houden met de betekenis die het spoorgoederenvervoer heeft voor Nederland als logistiek knooppunt in

Europa. Het is om die reden belangrijk om te kijken naar de tariefontwikkeling voor het gebruik van het spoor vanuit een meerjarenperspectief.

De volgende twee onderwerpen zijn schriftelijk afgehandeld en akkoord bevonden.

4. Sanctiebeleid

In de brief van 10 maart 2015³ omtrent de inkadering van het intrekken concessie op grond van de Wet personenvervoer is aangegeven dat het voorstel, zoals beschreven in de brief, besproken zou worden aan de Landelijke OV en Spoortafel. De aanleiding van deze inkadering is mijn toezegging aan de Tweede Kamer en de motie de Boer tijdens het AO over de concessies van 1 en 15 oktober. De decentrale overheden hebben de bevoegdheid conform de WP 2000 om (OV en Spoor-) concessies in te trekken. IenM vult dit in door, bij drie keer onderpresteren op een prestatie-indicator, over te gaan tot het voorbereiden van een besluit tot intrekking van de concessie. Aan de decentrale opdrachtgevende overheden is de vraag gesteld of zij eenzelfde handelwijze willen introduceren als IenM. Aan de Landsdelige OV en spoortafels is hierover gesproken. De decentrale overheden zullen hierop nog schriftelijk reageren.

5. Dienstregeling 2017

In de brief over de voortgang uitvoeringsagenda LTSA 2 van 7 juli 2015⁴ bent u geïnformeerd over de besluitvorming over de NS dienstregeling 2017. De NS wil in de dienstregeling 2017 het spoorproduct voor de reiziger verbeteren door: op diverse trajecten meer treinen te laten rijden, een betere benutting van de HSL, verkorting van reistijden en het verbeteren van aansluitingen. Op de Landsdelige OV – en spoortafels zijn betrokkenen geïnformeerd over specifieke regionale vraagstukken.

Tot slot is afgesproken dat de volgende onderwerpen op volgende Landelijke OV en Spoortafel (7 april 2016) aan de orde zouden moeten komen: evaluatie OV en Spoortafels, Dashboard van deur-tot-deur, Toekomstbeeld OV, betaalbaarheid regionaal OV en Landelijk Verbeterprogramma Overwegen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld

³ Kamerstuk 29 984, nr. 585

⁴ Kamerstuk 29 984, nr. 611