

Vergaderjaar 2018–2019

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 797

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 november 2018

In het Algemeen Overleg Spoor van 11 oktober 2018 (Kamerstuk 29 984, nr. 795) heb ik toegezegd om vóór het Algemeen Overleg van 6 december 2018 (spoorordening) uw Kamer te informeren over de uitkomsten van de quickscan *mogelijke decentralisatie van vier sprinterdiensten*¹. In deze brief treft u mijn reactie aan op de belangrijkste bevindingen uit het rapport, waarbij ik zoals toegezegd ook de reacties van de betrokken bestuurders weergeef.

Analyse decentralisatie sprinterdiensten

In het regeerakkoord heeft het kabinet aangekondigd meer sprinterdiensten op het hoofdrailnet toe te willen voegen aan regionale OV-concessies om tot een regionaal geïntegreerd aanbod van trein, tram/metro en bus te komen. Het kabinet richt zich daarbij op één of meer van de lijnen Apeldoorn-Enschede, Zwolle-Groningen/Leeuwarden en Dordrecht-Breda (in combinatie met de Merwede-Lingelijn).² Daarbij is van belang dat eventuele wijzigingen op de genoemde lijnen leiden tot een beter product voor de reizigers met betere aansluitingen op het regionale vervoer, zoals de bus, zonder dat dit ten koste gaat van de intercityverbindingen in die regio. Daartoe roept de motie Van der Graaf/Jetten ook op (Kamerstuk 29 984, nr. 758). Om feitelijk te onderbouwen in welke mate decentralisatie van één of meer van de genoemde lijnen bijdraagt aan het regionaal geïntegreerde aanbod, heb ik als eerste stap in dit proces een quickscan laten uitvoeren. De rapportage is bijgevoegd bij deze brief³.

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

² In het regeerakkoord staat dat bij een decentralisatie NS net als alle andere marktpartijen aan deze regionale concessies mag meedoen.

³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

De quickscan geeft feitelijke informatie per lijn over de mogelijke functie/plaats van de sprinterdienst in het regionaal OV op basis van reizigerstromen en overstaprelaties, of en hoe de lijn te exploiteren is op bestaande infrastructuur (inpasbaarheid), mogelijke effecten van samenloop, fasering van decentralisatie en de bereidheid bij de betrokken provincies om de sprinterdiensten over te nemen.

De resultaten laten zien dat mogelijke decentralisatie van de sprinterdiensten Zwolle-Leeuwarden en Zwolle-Groningen het meest kansrijk zijn, o.a. gezien de ligging van de lijnen in het netwerk. Vanuit de regio worden op deze lijnen mogelijkheden gezien voor hogere frequenties en nieuwe stations. Decentralisatie van de lijn Apeldoorn-Enschede (via Almelo en Hengelo) is minder kansrijk gezien de drukte op het traject, waardoor bij decentralisatie goed moet worden gekeken naar samenloop, perroncapaciteit en geluidsbelasting. Vanuit de regio worden kansen gezien voor het samenvoegen met de (gedecentraliseerde) dienst Zwolle-Enschede. De resultaten van de quickscan laten voorts zien dat er bij deze betrokken provincies onder voorwaarden draagvlak en belangstelling is voor mogelijke decentralisatie van sprinterdiensten. De quickscan laat zien dat decentralisatie van de sprinterdienst Dordrecht-Breda het minst kansrijk is. Een verdere verkenning hiervan is daarom vooralsnog niet aan de orde. Ik zal dit in samenhang met het Toekomstbeeld OV volgend jaar opnieuw toetsen bij de nieuwe provinciale colleges.

Vervolg

De quickscan is een eerste stap in de uitwerking van afspraken in het regeerakkoord. Op basis van de resultaten van de quickscan kan nog geen definitieve uitspraak worden gedaan of en in welke mate decentralisatie bijdraagt aan een regionaal geïntegreerd aanbod van trein, tram/metro en bus danwel een beter product voor de reizigers. Ik heb daarom afgesproken met bestuurders van de provincies Groningen, Fryslân, Drenthe en Overijssel voor de sprinterdiensten Zwolle-Groningen en Zwolle-Leeuwarden en de bestuurders van de provincies Overijssel en Gelderland voor de sprinterdienst Apeldoorn-Enschede, verder te verkennen of tot onderhandelingen over een decentralisatieovereenkomst kan worden overgegaan. Hierbij wordt o.a. gekeken naar (regionale) wensen tot productverbetering (bijvoorbeeld frequentieverhogingen, betere aansluitingen op buslijnen en/of extra stations) en de voorwaarden waaronder verbeteringen voor de reiziger kunnen worden gerealiseerd en waaronder decentralisatie zou kunnen plaatsvinden.

Ik zal de verkenning zorgvuldig vorm geven, samen met de provincies. Een mogelijke decentralisatie kan ook inzet van de provincies vragen en daarom ligt betrokkenheid in dit proces van de nieuwe provinciale colleges na de Provinciale Statenverkiezingen van volgend jaar voor de hand. Bij de verkenning zullen de uitkomsten van het Toekomstbeeld OV worden betrokken en voor zover mogelijk de bouwstenen voor het besluit over de ordening en sturing op het spoor na 2024 (Kamerstuk 29 984, nr. 768). Tussenresultaten van de verkenning zullen worden besproken tijdens de regionale en landelijke spoortafels. Net als bij de quickscan zullen ook andere stakeholders, met name de vervoerders en consumentenorganisaties, worden betrokken. Gegeven de verschillende stappen van de verkenning streef er naar deze in het najaar van 2019 af te ronden. Daarna zal ik uw Kamer informeren over de uitkomsten en de vervolgstappen voor de besluitvorming. Een besluit tot mogelijke decentralisatie van één of meer sprinterdiensten neem ik samen met de betrokken provincies in deze kabinetsperiode.

Samenhang met marktordering

Voordat ik met de betrokken provincies definitieve besluiten neem, wil ik preciezer inzicht krijgen in het effect van mogelijke decentralisatie van één of meer van de sprinterdiensten op het netwerk en het belang van de reiziger. Daarom vind ik het van belang om de mogelijke decentralisatie in samenhang te bezien met het besluit over de ordening en sturing op het spoor na 2024. Dat besluit neem ik in 2020, aansluitend op het afronden van de verkenning en het gesprek daarover met uw Kamer.

Zoals weergegeven in de brief van 30 mei 2018 (Kamerstuk 29 984, nr. 768) moet inzichtelijk worden wat een logisch moment zou zijn voor eventuele decentralisatie gezien de samenhang met regionale concessies en de lopende concessie op het hoofdrailnet. De concessie voor het hoofdrailnet loopt t/m 2024 en voorziet niet in het decentraliseren van delen van het hoofdrailnet. Van het geheel of gedeeltelijk intrekken van de concessie kan wettelijk alleen sprake zijn in het geval van wanprestatie. Een mogelijke decentralisatie vóór het einde van de concessie voor het hoofdrailnet brengt derhalve financiële gevolgen met zich mee, waarvoor geen budget is voorzien. Gelet hierop zal een mogelijke decentralisatie ingaan na afloop van de huidige concessie voor het hoofdrailnet. Praktisch sluit dit aan bij de tijd die na besluitvorming in 2020 nodig is voor onderhandelingen over een mogelijke decentralisatieovereenkomst, het doorlopen van een aanbestedingsprocedure en het operationeel krijgen van een nieuwe vervoerder (materieel, training personeel, etc.).

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer