

Vergaderjaar 2014–2015

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 611

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 juli 2015

Vorig jaar is de Lange Termijn Spooragenda (LTSA) deel 2 gepresenteerd en aan de Tweede Kamer aangeboden (Kamerstuk 29 984 nr. 474). De LTSA 2 vormt een beleidskader voor het spoor en de aansluiting op het regionale openbaar vervoer.

Als bijlage bij de LTSA 2 is destijds een uitvoeringsagenda opgenomen, die bestaat uit acties die door het Rijk en/of andere partijen van belang worden geacht voor het kunnen behalen van de doelen van de LTSA. Hierbij is vermeld dat de Tweede Kamer jaarlijks over de stand van zaken van de uitvoeringsagenda wordt geïnformeerd. In de brief van 20 mei 2015 over de uitkomsten van de Landelijke OV en spoortafel (Kamerstuk 29 984, nr. 603) is toegezegd de eerste voortgangsrapportage van de uitvoeringsagenda LTSA 2 voor het zomerreces aan u toe te sturen. Met deze brief wordt hier invulling aan gegeven. Tevens wordt u in deze brief geïnformeerd over de opzet van het onderzoek naar de betaalbaarheid van het regionale OV en de invulling van de motie QuickScan reistijdverkortung.

Deze brief heeft de volgende opbouw:

- A. Stand van zaken uitvoeringsagenda en enkele specifieke acties
- B. Motie QuickScan reistijdverkortung
- C. Opzet onderzoek betaalbaarheid regionaal OV

A) Stand van zaken Uitvoeringsagenda LTSA 2 en enkele specifieke acties

Zoals in de inleiding geschetst bestaat de uitvoeringsagenda uit acties die door het Rijk en/of andere partijen van belang worden geacht voor het kunnen behalen van de doelen van de LTSA. De gemaakte afspraken worden in diverse samenwerkingsverbanden uitgevoerd en gemonitord. In de LTSA 2 staat beschreven dat de uitvoeringsagenda een dynamisch

document is waar acties aan kunnen worden toegevoegd of van af kunnen vallen, wanneer ze zijn afgerond.

In de uitvoeringsagenda is een vijftigtal acties opgenomen. Deze zijn verschillend van aard – bijvoorbeeld van het doen van onderzoek tot het opstellen van wet- en regelgeving – en kennen een verschillende tijdshorizon (2014 tot en met 2028).

In de bijlage is de uitvoeringsagenda uit de LTSA opgenomen, waarbij per actie de stand van zaken is geschetst¹.

Uit de tabel blijkt dat er van de 50 acties inmiddels 15 zijn afgerond.

Hiermee kan gesteld worden dat de realisatie van de uitvoeringsagenda in volle gang is.

Bij de afgeronde acties gaat het onder meer om:

- De beheer- en vervoerconcessie waarin afspraken uit de LTSA zijn opgenomen en die inmiddels zijn afgerond en in werking zijn getreden. En hiermee in samenhang de letters of intent waarin de wederkerigheid van de samenwerkingsafspraken is opgenomen.
- De wetsaanpassingen met betrekking tot de OV-betaalmarkt en de implementatie van de herschikkingsrichtlijn die zijn aangenomen.
- Diverse onderzoeken die zijn uitgevoerd waaronder het onderzoek naar de vergroening van treinen op het spoor.

Voor enkele onderwerpen wil ik deze brief aangrijpen om u te informeren over de concrete stappen die er het afgelopen jaar zijn gezet. Het gaat hierbij om de resultaten van de «analyse knooppunten» en «bediening spitsreiziger», het opstarten van Beter en Meer, de uitkomsten van het Topoverleg Schiphol, de voortgang op het gebied van het spoorgoederenvervoer en de stand van zaken rond Trans Link Systems.

Resultaten Analyse knooppunten en bediening spitsreiziger

Voor een aantrekkelijk product moet het OV-systeem als geheel functioneren. In de LTSA is daarom afgesproken dat de samenwerking over concessiegrenzen heen moet worden verbeterd. De eerste stappen zijn hiervoor gezet door concessies en dienstregelingen beter op elkaar af te stemmen. Ten behoeve hiervan zijn ook twee aanvullende analyses uitgevoerd: «bediening spitsreiziger» en «analyse knooppunten». Met de partijen uit de sector en de decentrale overheden is gezamenlijk onderzocht welke concrete winstpunten in het systeem te behalen zijn. Casussen zoals knooppunt Zwolle in relatie tot Groningen en Leeuwarden (onderzoek Knooppunten) en bijvoorbeeld Duivendrecht (onderzoek Bediening Spitsreiziger) zijn hierbij betrokken. Ook zijn de belangrijkste knooppunten in het OV-netwerk van Nederland geïdentificeerd. De onderzoeken hebben geleid tot aanbevelingen voor de dienstregeling van NS voor 2017–2020 en voor het regionaal OV waarmee voor een significant deel van de reizigers een verbeterde deur-tot-deur reistijd kan worden bereikt. Verbeteringen zijn extra sprinters in de spits tussen Groningen en Assen en uitbreiding van de treindienst tussen Leeuwarden en Meppel. Mede hierdoor verbetert de aansluiting op het regionale treinvervoer op de knooppunten Groningen en Leeuwarden. Stakeholders zijn in de afgelopen periode betrokken geweest bij verschillende varianten ten aanzien van de dienstregeling 2017. Het in de kamerbrief van 20 mei 2015 (kamerstuk 29 984 nr. 603) vermelde go/no moment in oktober is voor NS het laatste moment waarop de uiterste terugvaloptie, namelijk een dienstregeling 2017 die gebaseerd is op de dienstregeling 2016, aan de orde kan zijn.

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Stand van zaken Beter & Meer

NS en Prorail geven met de Verbeteraanpak Trein en de Verbeteraanpak Stations uitvoering aan de operationele uitwerking van «Beter en Meer». Zoals in de LTSA is opgenomen, kent de operationele uitwerking van Beter en Meer een gefaseerde aanpak. Daarbij is het uitgangspunt dat eerst de betrouwbaarheid moet verbeteren voordat hogere frequenties worden geïntroduceerd («Eerst beter, dan meer»).

De Verbeteraanpak Trein richt zich op het verbeteren van de betrouwbaarheid en de uitvoering van de treindienst in de komende jaren om daarna de frequenties op de A2-corridor Amsterdam – Eindhoven te kunnen verhogen. Daarnaast wordt op de korte termijn via de Verbeteraanpak stations gewerkt aan de verbetering van de ervaring en de waardering van de reiziger op en rondom het station.

Verbeteraanpak Trein

Ten behoeve van de prestatieverbeteringen op de corridor Amsterdam-Eindhoven zijn diverse projecten gestart met als doel om op een veilige en betrouwbare wijze hoogfrequent te kunnen gaan rijden op de corridor Amsterdam – Eindhoven (via 6 in plaats van 4 intercity's). Het borgen van voldoende betrouwbaarheid en een stabiele uitvoering van de dienstregeling in een situatie met hoge frequenties is van groot belang, zoals ook aangegeven in de LTSA.

Het afgelopen halfjaar zijn enkele concrete resultaten geboekt, zoals:

- het ontwikkelen en met de consumentenorganisaties vertegenwoordigd in het Locov bespreken van de eerste vooraf gedefinieerde maatregelen voor bijsturing;
- het uitvoeren van beproevingen op het Operationeel Controle Centrum Rail (OCCR) om het centraal bijsturings- en beslisorgaan (CMBO) ontwerp te toetsen en te verbeteren;
- het trainen en opleiden van ruim 400 conducteurs, machinisten en management met als doel om treinen beter volgens plan te laten rijden, zodat er meer ruimte komt op het spoor en minder vertraging ontstaat;
- het invoeren van meer gedetailleerde dienstregelinginformatie voor de machinist zodat de punctualiteit van de vertrektijden kan worden verbeterd;
- snelheidsadvies en weergeven van buffers in de dienstregeling voor rijdend personeel op de A2-corridor, waardoor de dienstregeling nog nauwkeuriger wordt weergegeven;
- gestart met de pilot Instapzone op stations tussen Geldermalsen en Utrecht Centraal. Op deze perrons wordt aangegeven waar de trein in ieder geval stopt, zodat het in- en uitstappen sneller kan verlopen, en waar de zitplaatskans het grootst is;
- gestart met de pilot Intelligent Platform Bar op station Den Bosch. De pilot houdt in dat LED-schermen boven het perron komen waarop reizigers precies kunnen zien waar ze in de trein kunnen stappen en wat de lengte van de trein is. Dit systeem geeft ook aan waar de eerste en tweede klas, rolstoelengangen, stiltcoupés en fietsrijtuigen zijn.

Zoals in de LTSA is aangegeven, start de eerste fase van hoogfrequent rijden tussen 2017 en 2022. Het gaat dan onder andere om het voorbereiden en stapsgewijs introduceren van hogere frequenties op de corridor Amsterdam – Eindhoven en tussen Geldermalsen en Woerden. Ook wordt dan getest op hogere frequenties mogelijk zijn op de zogenaamde Oude Lijn. De hierboven genoemde verbeteringen in het kader van Beter en Meer maken dit samen met wijzigingen in en uitbreiding van de infrastructuur mogelijk. Zo wordt in 2016 het Doorstroomstation Utrecht

(DSSU) opgeleverd. Deze infrastructurele maatregelen zijn een voorwaarde voor het kunnen verhogen van de frequenties. Het eerste moment waarop de hogere frequenties in de dienstregeling zouden kunnen worden verwerkt, is de dienstregeling van 2017 waarvoor momenteel de specificaties worden ingediend door NS.

Om te bepalen of de betrouwbaarheid voldoende verbetert, monitoren NS en ProRail de verbeteringen nauwgezet en voeren nadere analyses uit naar de ontwikkeling hiervan. In juni zijn de eerste resultaten beschikbaar gekomen.

Deze laten zien dat de corridor Amsterdam – Eindhoven gevoeliger is voor verstoringen dan gemiddeld, omdat de corridor en de daarop liggende knooppunten druk bereden zijn.

Bovendien vraagt de oplevering van DSSU om een nieuwe manier van bijsturen, waar vanaf 2016 in de praktijk ervaring mee kan worden opgedaan. Het tegelijkertijd invoeren van hoogfrequent rijden én een nieuwe manier van bijsturen is complex. Als er dan verstoringen optreden zal dit, in combinatie met hoogfrequent rijden, leiden tot grotere impact van verstoringen op de reiziger. Daarom hebben NS en ProRail er voor gekozen om de Verbeteraanpak Trein door te zetten en 2017 te benutten voor een grondige testperiode op de A2-corridor en daar nog niet over te gaan op verhoging van de frequenties. De uitkomsten van de testperiode worden betrokken bij de afweging om de frequentieverhoging in een volgende dienstregelingswijziging op te nemen. In de dienstregeling 2017 zullen wel in andere delen van het land frequentieverhogingen worden doorgevoerd, zoals tussen Lelystad, Almere en Schiphol waar elk kwartier een Intercity gaat rijden.

Verbeteraanpak Stations

Ten aanzien van de verbeteraanpak Stations zijn de volgende concrete stappen gezet:

- de oprichting van de gezamenlijke website Stations.nl voor betere en transparante dienstverlening aan vervoerders en overheden. Hiermee wordt invulling gegeven aan de verplichting vanuit Europa om de tarieven en voorwaarden rond diensten en voorzieningen op stations openbaar te maken;
- gezamenlijke proeven in gastheerschap en integraal dagelijks beheer op kleine stations;
- het plaatsen van bus, tram, metro informatieborden op 4 grote stations;
- verdere ontwikkeling van een gezamenlijk fietsconcept (met name pilot in Utrecht Centraal om te komen tot een zo optimaal mogelijk werkend fietsparkeersysteem).

Voortgang op het gebied van spoorgoederenvervoer

In de LTSA 2 is de ambitie uitgewerkt om te komen tot een aantrekkelijk, concurrerend product voor het spoorgoederenvervoer. Het afgelopen jaar zijn hiervoor belangrijke stappen gezet. Om de benodigde acties gezamenlijk op te kunnen pakken is in lijn met de OV en Spoortafels ook een Spoorgoederentafel ingesteld. Een belangrijk product van deze tafel is het Operationeel Spoor Concept Goederen (OSCG) dat aan de landelijke OV en Spoortafel is besproken (Kamerstuk 29 984, nr.603).

Het Operationeel Spoor Concept Goederen

Als de komende jaren reizigerstreinen frequenter gaan rijden, zal de verkeersintensiteit op het gemengde net verder toenemen, waardoor de ruimte en flexibiliteit voor goederenvervoer op sommige routes onder

druk zal komen te staan. Om op zowel de korte als lange termijn efficiënter en effectiever met beschikbare spoorcapaciteit om te gaan, is een meer structurele operationele aanpak nodig die daarvoor gaat zorgen.

Het OSCG) biedt een raamwerk waarop vervoerders commerciële spoorconcepten kunnen ontwikkelen. Dat raamwerk is een samenhangende set operationele afspraken tussen vervoerders, beheerders, verladers, havens en operators, dat resulteert in een robuust en gebruiksvriendelijk vervoerproduct met een concurrerend kostenniveau in relatie tot andere modaliteiten.

Daarmee geeft het invulling aan de doelen voor het spoorgoederenvervoer uit de LTSA 2 en draagt daarmee bij aan de ambities in het Aanvalsplan Spoorgoederenvervoer.

Het OSCG is opgesteld door ProRail in samenwerking met DB Schenker, ECT, KNV, Keyrail, Port of Amsterdam, Port of Rotterdam, Zeeland Seaports en het Ministerie van IenM.

Voor het najaar 2015 zal getoetst worden waar het OSCG complementair is aan het operationeel spoorconcept reizigers en waar mogelijke tegenstrijdigheden liggen.

Een aantal van de samenhangende set operationele afspraken is al in gang gezet, bijvoorbeeld de acties rond het verbeteren van de logistiek in de haven waardoor de flexibiliteit voor verladers wordt verhoogd en de kosten worden verlaagd. De winst van het OSCG zit in de samenwerking van belanghebbenden in de operatie en de samenhang in de uitvoering van maatregelen. Om de door partijen beoogde groei op het spoor ook daadwerkelijk te kunnen realiseren zullen vervoerders en verladers zelf commerciële concepten moeten ontwikkelen en nieuwe markten moeten aanboren.

Maatregelen ten behoeve van werkzaamheden Derde Spoor

Tijdens de bouwperiode van het Derde Spoor in Duitsland tussen 2015 en 2022 zal de Betuweroute, vanwege gedeeltelijke en soms volledige buitengebruikstellingen, maar beperkt beschikbaar zijn. In de brief van 29 april 2015 is uw Kamer geïnformeerd over de voortgang van de implementatie van het maatregelenpakket (Kamerstuk 29 984/22 589, nr. 601). In die brief is aangegeven dat de implementatie van de maatregelen zoals geadviseerd door de Stuurgroep Derde Spoor Duitsland ter hand is genomen.

Tussen 20 april en 26 juni gold voor het traject tussen Zevenaar en Oberhausen een langdurige gedeeltelijke buitengebruikstelling: op weekdays is slechts één spoor beschikbaar geweest. Waarneembaar is dat de getroffen maatregelen effectief zijn geweest. De omleiding van goederentreinen is voorspoedig verlopen door goede samenwerking van alle betrokkenen «langs het spoor» en «op het spoor». Zelfs is een betere punctualiteit bereikt dan voorheen het geval was. Ook is de impact van de omleidingen op de omgeving beperkt gebleven: een significante toename van klachten uit de omgeving is uitgebleven. Dit schept vertrouwen in het omgaan met toekomstige buitengebruikstellingen en geeft aan dat de groei van het goederenvervoer mogelijk blijft, ondanks de beperktere beschikbaarheid van de Betuweroute in de komende jaren.

Topoverleg Schiphol

In de brief van 2 juni 2014 (Kamerstuk 29 984, nr. 488) bent u geïnformeerd over de aanpak om de bereikbaarheid van Schiphol per spoor te

verbeteren. Tijdens het Algemeen Overleg van 29 april jl. is uw Kamer op de hoogte gesteld van de voortgang van deze aanpak en van de resultaten van het Topoverleg, dat ik op 29 april jl. over dit onderwerp heb gevoerd met Schiphol, Metropoolregio Amsterdam, NS, ProRail, de Veiligheidsregio Kennemerland en Rover. Tijdens het Topoverleg is een aantal maatregelen voorgesteld dat de bereikbaarheid van Schiphol per OV verder moet verbeteren. Deze worden hieronder toegelicht.

Maatregelen om de betrouwbaarheid van het spoor rond Schiphol te verhogen

NS en ProRail werken via het programma «Beter en Meer» met generieke maatregelen aan een betere betrouwbaarheid van het spoor te beginnen op de A2 corridor; dit is de lijn Eindhoven – Utrecht – Amsterdam CS en Utrecht – Schiphol. Voor het spoorstelsel rond Schiphol worden daarnaast specifieke maatregelen genomen. Er zijn reeds effectieve maatregelen genomen om het aantal onterechte brandmeldingen terug te dringen.

NS neemt bijvoorbeeld na overleg met de Veiligheidsregio maatregelen om het vrijkomen van een brandgeur door de-icing materiaal op de remmen van de Intercity Direct tegen te gaan.

Ook de strakkere uitvoering van ProRail van aannemers die het onderhoud van het spoor rond Schiphol uitvoeren heeft reeds geleid tot een verbeterde uitvoering van werkzaamheden. In samenwerking met aannemers werkt ProRail aan het verhogen van de alertheid en scherpte ten aanzien van het onderhoud bij Schiphol. In aanvulling daarop neemt ProRail maatregelen die verstoringen bij Schiphol moeten helpen voorkomen en die moeten bijdragen aan een snellere start na verstoringen. Rond Schiphol worden bijvoorbeeld extra inspecteurs ingezet en worden storingsploegen dichter bij het spoor gestationeerd om zodoende de aanrijtijd bij een verstoring te verkorten. Ook wordt voortaan in de ochtend een 100%-check uitgevoerd op het storingsvrij in dienst geven van het spoor.

Maatregelen ten aanzien van capaciteit en toegankelijkheid station Schiphol

De perrons op station Schiphol lopen qua capaciteit tegen hun grenzen aan. ProRail, NS en Schiphol onderzoeken op dit moment of met een pakket aan benuttingsmaatregelen voor de korte termijn voldoende transfercapaciteit kan worden geboden. Deze zijn vooral gericht op het creëren van meer ruimte en zicht op perrons door het weghalen van obstakels, zodat reizigers zich meer gaan verspreiden over de perrons. In aanvulling daarop wordt onderzoek gedaan naar de configuratie van station Schiphol, met als doel een verbeterde zichtbaarheid en gebruik van alle (rol-) trappen/banden, een verbeterde spreiding op Schiphol Plaza en een betere spreiding op de perrons. ProRail beziet wat er gedaan kan worden om ruimte te winnen door de (rol-) trappen/banden aan te passen.

Schiphol, NS en de stadsregio Amsterdam werken aan het inrichten van een gemeenschappelijk informatiepunt met mobiliteitsadvies voor reizigers op Schiphol Plaza. Doel hiervan is om vooral internationale reizigers van optimaal advies te kunnen dienen over hoe en met welke modaliteit zij vanaf Schiphol op hun bestemming kunnen komen. Speciaal voor internationale reizigers loopt er een pilot met een reisproduct waarmee heel Amsterdam met zowel trein, bus, tram en metro bereikt kan worden; het Amsterdam Travel Ticket.

Trans Link Systems (TLS)

De vervoerders hebben twee intentieverklaringen getekend over de oprichting van een coöperatie, de overname door die coöperatie van de bestaande aandelen van TLS en de wijze van financiering ervan. Ik heb uw kamer hierover op 13 oktober 2014 geïnformeerd (Kamerstuk 23 645, nr. 580).

De intentieverklaringen zijn inmiddels verder financieel en juridisch uitgewerkt. Het hierover door alle directies van de vervoerbedrijven bereikte akkoord is in het voorjaar van 2015 ter finale goedkeuring voorgelegd aan raden van commissarissen en aandeelhouders van de verschillende vervoersondernemingen in binnen- en buitenland. In deze goedkeuringsprocedure is behoefte gebleken aan aanvullende garanties ten aanzien van de bedrijfsvoering van TLS over de periode voor de oprichting van de coöperatie, af te geven door de huidige TLS-aandeelhouders.

De huidige aandeelhouders hebben aangegeven dat zij bereid zijn in redelijkheid en proportionaliteit aan deze wensen te voldoen en zien geen belemmeringen om hierover overeenstemming te bereiken op korte termijn.

Voor de oprichting van de coöperatie is noodzakelijk dat alle partijen hierop akkoord geven. Er is één partij die heeft aangegeven dat definitieve besluitvorming over deelname in de coöperatie pas medio september 2015 kan worden afgerond; deze partij geeft aan constructief in het proces te staan.

De oprichting van de coöperatie is een belangrijke stap van de vervoersbedrijven om gezamenlijk te werken aan innovatie, kostenreductie, en het vergroten van het betaalgemak voor de reiziger. Ik heb de vervoersbedrijven daarom aangegeven dat ik, gesteund door uw Kamer, de uitdrukkelijke wens en verwachting heb dat deze oprichting dit najaar plaatsvindt.

B) Motie QuickScan Reistijdverkorting (Dik-Faber)

De motie Dik-Faber (Kamerstuk 29 984 nr. 515, 26 juni 2014) vraagt om een QuickScan reistijdverkorting. Deze QuickScan is uitgevoerd. In de QuickScan, die als bijlage 2 is opgenomen, is nagegaan wat de kosten en baten zijn van mogelijke maatregelen voor het substantieel verkorten van de reistijd naar de Randstad vanaf Groningen, Leeuwarden, Enschede, Nijmegen, Maastricht, Vlissingen en Den Helder². Algemeen beeld uit de QuickScan is dat de reistijd op de beschouwde trajecten in de afgelopen jaren gemiddeld reeds enkele minuten is afgenomen. Daarnaast blijkt dat het aantal stations in de afgelopen decennia behoorlijk is toegenomen. Het toevoegen van een station kan een verlenging van de reistijd van enkele minuten tot gevolg hebben.

Verder is in de afgelopen jaren al een aantal maatregelen ter verkorting van de reistijd genomen of gepland, zoals de opening van de Hanzelijn, het project Zwolle-Herfte en de bestelling van nieuw materieel door de NS.

Van belang is dat in de LTSA het verbeteren van de gehele deur-tot-deurreistijd voor de reiziger centraal staat; de reistijd over het spoor per trein staat hierin niet op zichzelf. In de LTSA is aangegeven dat de treinreis gemiddeld circa 50% van de gehele deur-tot-deurreis omvat. Het verbeteren van de reistijd op het spoor moet daarom in samenhang worden gezien met robuustheid, rechtstreeksheid, frequentie en aansluitingen op het regionale OV. Dergelijke afwegingen kunnen via de OV en

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

spoortafels aan de orde worden gesteld, aangezien aan deze Tafels het verbeteren van de deur-tot-deurreis centraal staat.

De in deze QuickScan geïnventariseerde mogelijke maatregelen voor het verder verbeteren van de reistijd, bijvoorbeeld het verbeteren van Zwolle West conform eerdere studies, worden hier dan bij betrokken.

De door partijen genoemde maatregelen die meer fundamenteel van aard zijn, zoals bijvoorbeeld het kijken naar andere type vervoersconcepten, en die betrekking hebben op de periode na 2028 of waarbij sprake is van netwerkeffecten, zullen worden ingebracht in een lange termijn visie.

C) Onderzoek naar betaalbaarheid van het regionale OV

Naar aanleiding van landelijke OV en spoortafel (najaar 2014) is afgesproken een analyse te doen naar de betaalbaarheid van het regionale Openbaar Vervoer. IPO, beide vervoerregio's (SRA en MRDH) en IenM nemen gezamenlijk het initiatief om de betaalbaarheid van het regionale OV in kaart te brengen. De analyse zal naar verwachting in 2016 gereed zijn

Doel van het traject is op zowel landelijk niveau als per provincie en vervoerregio inzicht te verwerven in de ontwikkeling van de financiering en betaalbaarheid van het regionale OV (zowel het bus-, tram-, metro- als het gedecentraliseerd treinvervoer). Achterliggende vraag is in hoeverre de stapelende kostenstijgingen en de verschillende rijksbezuinigingen de prestaties (zowel kwantiteit als kwaliteit) van het regionale openbaar vervoer beïnvloeden.

Tevens zal in beeld worden gebracht wat de handelingsperspectieven zijn die de betaalbaarheid van het regionaal OV aangaan. De nadruk van de analyse ligt op exploitatie-gerelateerde kosten.

Het traject moet inzicht geven in het volgende:

- de (exploitatie)kosten voor openbaar vervoer en de ontwikkeling hiervan;
- de wijze van financiering van deze kosten. Wat zijn de bijdrage van de BDU, reizigersopbrengsten, opbrengsten uit de SOV-kaart en of andere middelen daarin geweest;
- het aanbod dat in kwantitatieve termen is gerealiseerd (bijvoorbeeld in termen van het aantal lijnen in het netwerk en rijfrequenties/trein- en buskilometers, etc.) en waar mogelijk wordt de vraag naar dit aanbod in beeld gebracht.
- de waardering van het aanbod van het OV-product door reizigers.

Het onderzoek zal dus enerzijds moeten resulteren in een landelijk generiek beeld van de ontwikkelingen in kosten, financiering ervan en opbrengsten over de tijd. Anderzijds zal met een aantal representatieve cases de consequenties van de teruglopende financiering op bijvoorbeeld concessieniveau in beeld worden gebracht.

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