

Vergaderjaar 2016–2017

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 687**

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 oktober 2016

In deze brief informeer ik u over de belangrijkste uitkomsten van de Landsdelige OV en Spoortafels, de Spoorgoederentafel en de Landelijke OV en Spoortafel die heeft plaatsgevonden op 6 oktober 2016. Aan de OV en Spoortafels zijn strategische gesprekken gevoerd over de nieuwe WLO-scenario's van de planbureaus en de gezamenlijke uitwerking van Toekomstbeeld OV. Naar aanleiding van de Evaluatie van de OV en Spoortafels zijn een aantal quick wins vastgesteld. Aan het einde van deze brief ga ik kort in op Motie van Tongeren (Kamerstuk 29 984, nr. 682) over het Nachtnet.

### **1. Impact WLO scenario's/Nationale Markt en Capaciteitsanalyse**

In december 2015 zijn door de planbureaus nieuwe Welvaart en Leefomgevingsscenario's gepresenteerd. In opdracht van lenM hebben NS en ProRail globaal geanalyseerd wat de effecten van deze scenario's zijn voor het hoofdrailnet. Aan de Landsdelige Tafels is deze analyse besproken. Daaruit blijkt dat het vervoer op het spoor tot en met 2030 substantieel groeit. De orde grootte van groei hangt daarbij af van het gekozen WLO-scenario. Ik verwacht op de langere termijn dat door de toenemende verstedelijking nieuwe en complexe bereikbaarheidsopgaven ontstaan in, rond en tussen de steden. Bij het aanpakken van deze opgaven zijn alle modaliteiten van belang.

Het komend half jaar zal worden gewerkt aan een uitgebreide analyse die de deur-tot-deur opgaven voor de lange termijn (2030/2040) in kaart brengt. Deze nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA) wordt eens in de vier jaar, aan het eind van iedere kabinetsperiode uitgevoerd. Zo kan het nieuwe kabinet aan de slag met de nieuwste mobiliteitsgegevens. Aan de OV en Spoortafels is door de decentrale overheden en de spoorgoedereensector aandacht gevraagd voor de positie van het regionaal OV, de fiets en het internationaal- en goederenvervoer in deze analyse. Het is

juist mijn bedoeling om naar de hele keten te kijken en ook over de sectoren heen. De aspecten waar de partijen aandacht voor hebben gevraagd hebben dus mijn aandacht en zullen integraal worden meegenomen in de NMCA. Dit kan echter alleen wanneer de verschillende partijen hun expertise inbrengen in dit proces. Die afspraak hebben we samen gemaakt. In het voorjaar van 2017 bespreek ik de uitkomsten van de NMCA aan de OV en Spoortafels, waarna ik u zal informeren over de uitkomsten.

## **2. Toekomstbeeld OV**

De laatste anderhalf jaar hebben alle landsdelen, vervoerders, ProRail en lenM hard gewerkt aan het Toekomstbeeld OV. Alle partijen hebben zich ingezet om aan het einde van het jaar een nationaal Toekomstbeeld OV te kunnen presenteren. Aan de Landelijke Tafel heeft de Spoorgoederensector en een aantal vervoerders hun visie op het OV en Spoor netwerk aangeboden. Er ontstaat steeds meer een gezamenlijk beeld ten aanzien van de belangrijkste opgaven en kansen om het OV ook op de lange termijn te laten bijdragen aan de mobiliteit in en bereikbaarheid van Nederland. Dat neemt niet weg dat we de komende maanden ook nog een aantal discussies verder moeten brengen. In het Toekomstbeeld OV zullen we in ieder geval ingaan op de grote gevolgen die ontwikkelingen zoals verdere verstedelijking, de opkomst van slimme en autonome voertuigen en nieuwe manieren van werken, kunnen hebben op de het OV. Het is van belang dat we hier nu al op anticiperen zodat het OV ook in de toekomst in staat is om de reiziger aantrekkelijke reismogelijkheden aan te bieden. Hierbij staat de inrichting van het systeem ten dienste aan de reiziger. Ik hecht er tevens aan dat het Toekomstbeeld ingaat op de forse bijdrage die het OV de komende jaren kan leveren aan de noodzakelijke verduurzaming van het goederen- en personenvervoer.

Hoewel ik aan het einde van het jaar dieper in zal gaan op de uitgangspunten van het Toekomstbeeld OV tekenen zich al wel een aantal belangrijke lijnen af. Hoewel het OV ook in de toekomst een belangrijke rol zal spelen in de mobiliteitsvoorziening zie ik de scheidslijn tussen de (OV-)modaliteiten steeds minder scherp worden vanwege nieuwe concepten zoals vraaggestuurde mobiliteitsdiensten, deelauto's en de potentie van de e-bike. Daarom is het noodzakelijk dat we gezamenlijk, over de modaliteiten heen, naar oplossingen zoeken. Daarnaast, om het OV optimaal te laten bijdragen aan de ruimtelijk-economische structuurontwikkeling van Nederland, is het van belang dat er een goed hoofdnetwerk tussen de belangrijkste economische centra ligt, zowel voor personen- als goederenvervoer. Dit vraagt wel om scherpere netwerkkeuzes waarbij het van belang is dat de regionale uitwerkingen aansluiten bij het nationale Toekomstbeeld OV. Om in heel Nederland, zowel in de grote steden als dunbevolkte gebieden, de benodigde systeemsprong te maken en ambities te realiseren is het tenslotte essentieel dat alle partijen vol inzetten op innovaties. Daarbij gaat het zowel om nieuwe technologieën als innovaties ten aanzien van financiering, verantwoordelijkheidsverdeling en modernisering van wet- en regelgeving. Er moet voldoende ruimte bestaan om op regionaal niveau de best passende oplossingen en innovaties voor de daar geldende opgaven te introduceren.

Op 15 december wordt een extra Landelijke tafel georganiseerd om het gemeenschappelijk Toekomstbeeld OV te onderschrijven. Ik zal u nog voor het Kerstreces over de uitkomsten hiervan informeren.

### **3. Vervolg Evaluatie OV en Spoortafels**

Afgelopen voorjaar heb ik u geïnformeerd over uitkomsten van de Evaluatie van de OV en Spoortafels. De verschillende partijen zien de toegevoegde waarde van de OV en Spoortafels en kunnen elkaar daardoor beter vinden. Wel was er de behoefte aan het terugdringen van bestuurlijke drukte en dat de status van onderwerpen wordt verduidelijkt. Tot slot is er behoefte om meer concrete resultaten te boeken. Aan de Landelijke Tafel zijn hierover concrete afspraken gemaakt.

Met het oog op het terugdringen van de bestuurlijke drukte wil ik het komende half jaar samen met betrokken partijen de samenhang bezien tussen de OV en Spoortafels, het NOVB en BO MIRT. Ten aanzien van de samenhang tussen het BO MIRT en de OV en Spoortafels worden er op dit moment een tweetal experimenten uitgevoerd<sup>1</sup> die ik aankomend half jaar evalueer. Op basis van de lopende evaluatie van het NOVB en de ervaringen met de lopende BO-MIRT overleggen in relatie tot de Tafels wil ik komend voorjaar een besluit nemen over de wijze waarop de genoemde overleggen het beste kunnen worden benut.

### **4. Nachtnet**

Uw Kamer heeft mij met de motie Van Tongeren (Kamerstuk 29 984, nr. 682) verzocht om te onderzoeken of het nachtnet kan worden uitgebreid. De dienstregeling op het hoofdrailnet, inclusief het nachtnet, is een verantwoordelijkheid van NS. In art. 45 van de vervoerconcessie is een aantal vereisten opgenomen over het nachtnet. NS zal een nieuwe nachtnetverbinding rijden als deze voor NS veilig uitvoerbaar en operationeel inpasbaar is en de verbinding rendabel wordt gemaakt door een financiële bijdrage van een decentrale overheid. Buiten het bestaande nachtnet tussen de grote steden in de Randstad blijken er momenteel voor andere nachtelijke treindiensten te weinig reizigers te zijn om ze zonder financiële steun rendabel te kunnen exploiteren. Decentrale overheden kunnen er in dit geval voor kiezen om financieel bij te dragen aan een verbinding, zodat NS deze toch kan exploiteren. Decentrale overheden kunnen hiervoor zelf het initiatief nemen. Aan de motie Van Tongeren wordt op deze manier al jaarlijks invulling gegeven bij de totstandkoming van de dienstregeling. Om er zeker van te zijn dat alle partijen hiervan voldoende op de hoogte zijn is voor deze werkwijze aandacht gevraagd bij de voorbereiding van de OV en Spoortafels. Ik beschouw de motie hiermee als afgedaan.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
S.A.M. Dijkema

---

<sup>1</sup> In de Noordvleugel in de vorm van een experiment waarbij het BO MIRT en de Landsdelige OV en Spoortafel worden geïntegreerd. In de andere landsdelen vindt zoveel mogelijk besluitvorming plaats aan de OV en Spoortafels om juist het BO MIRT te ontlasten.