

Vergaderjaar 2021–2022

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 765

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 juni 2022

In deze brief informeer ik uw Kamer over de uitkomsten van de Landelijke OV- en Spoortafel van 16 juni jl. Aan de OV en Spoortafels voer ik samen met de bestuurders van decentrale overheden, vervoerders, ProRail en reizigersorganisaties het strategische gesprek over de toekomst van het OV. In het overleg is stilgestaan bij het beleidsprogramma van lenW¹ en de uitwerking en voortgang van het Toekomstbeeld OV.

Beleidsprogramma lenW

Naar aanleiding van het beleidsprogramma van lenW is met de partijen van de Landelijke OV- en Spoortafel het gesprek gevoerd over de aantrekkelijkheid van het OV in de komende jaren en op de langere termijn. De partijen hebben de gezamenlijke ambitie om het openbaar vervoer en het spoorgoederenvervoer een belangrijke rol te laten spelen bij het duurzaam verbinden in binnen- en buitenland, het faciliteren van de woningbouwopgave en bij het opvangen van de groeiende behoefte aan mobiliteit. De wil om het OV juist na de COVID-19 crisis in de volle breedte voor reizigers weer aantrekkelijk te maken is groot. Daarbij is het naast actuele vraagstukken rond het voorzieningenniveau in 2023 van belang ook breder te kijken naar de rol van het OV en het goederenvervoer voor de bijdrage aan oplossingen voor brede maatschappelijke opgaven zoals klimaat, stikstof, verstedelijking en de economische en sociale ontwikkeling.

Eerder is met het Toekomstbeeld OV^{2, 3} door alle partijen een aantrekkelijk en uitdagend perspectief neergezet voor de lange termijn. De deelnemers hebben besproken dat er nu behoefte is aan een uitwerking waarin inzichtelijk wordt gemaakt welke gezamenlijke stappen en keuzes op de

¹ Kamerstuk 35 925 XII, nr. 106.

² Kamerstuk 23 645, nr. 685.

³ Kamerstuk 23 645, nr. 746.

korte en middellange termijn gezet moeten worden op weg naar 2040, ook gezien de beschikbare financiële middelen bij alle partijen. Daarbij blijven de investeringen in de robuuste basis rond beheer en onderhoud, maar ook in bijvoorbeeld extra vervoerscapaciteit, baanstabieliteit en energievoorziening noodzakelijk. Daarbij werd aan de tafel specifiek aandacht gevraagd voor de rol die het samenhangende spoorstelsel kan spelen bij de ontsluiting en bereikbaarheid van woningbouwgebieden, waarvoor deze robuuste basis in het gezamenlijke belang is.

Richting het najaar wordt in het programma Toekomstbeeld OV gewerkt aan het inzichtelijk maken van deze inzet en keuzes. Hierbij zal ook aandacht zijn voor de bijdrage die de voorstellen voor de verbetering van het OV, voor innovaties en voor verduurzaming – ook in combinatie met andere modaliteiten – kunnen leveren aan de eerdergenoemde opgaven rond bereikbaarheid, klimaat, verstedelijking en economische en sociale ontwikkeling.

Voortgang Toekomstbeeld OV

Aan de tafel is verder gesproken over de inhoudelijke uitwerking van een aantal gezamenlijk tot stand gekomen producten uit het Toekomstbeeld OV. De afgelopen periode is gewerkt aan de Actie-agenda OV-knooppunten, het concept Bus Rapid Transit (BRT) en het inzichtelijk maken van mogelijke ontwikkelstappen op enkele spoorcorridors waarop voor de verdere ontwikkeling van het nationale netwerk maatgevende keuzes aan de orde zijn. Deze studies helpen om stappen en keuzes te identificeren op weg naar 2040.

De deelnemers hebben de gezamenlijk actie-agenda OV-knooppunten vastgesteld. Deze stuur ik uw Kamer als bijlage bij deze brief mee, zoals toegezegd in het notaoverleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) van 11 april jl. (Kamerstuk 35 925 A, nr. 70) OV-knooppunten zijn cruciaal voor het goed functioneren van het mobiliteitssysteem en het faciliteren van een drempelloze deur-tot-deureis voor de reiziger. Daarnaast zijn het ook steeds meer de locaties voor ruimtelijke ontwikkelingen, zoals woningbouw. De agenda biedt inzicht in de locaties en de diversiteit aan opgaven van een landsdekkend netwerk van ca. 700 OV-knooppunten. Daarmee geeft de agenda invulling aan de motie Minhas en Van Ginneken om nader onderzoek te doen naar ov-hubs en de spreiding hiervan⁴. Ook biedt de agenda een overzicht van 150 OV-knooppunten waar in eerste instantie de focus op ligt. Dit inzicht draagt bij aan nadere programmering en besluitvorming over mogelijke investeringen in OV-knooppunten vanuit het MIRT. Bij de vaststelling en uitvoering van de Actie-agenda is aandacht gevraagd voor de verbinding met deelmobiliteit en de overstap van auto naar OV. De agenda bevat concrete afspraken en acties over samenwerking en de ontwikkeling en uitwisseling van instrumenten, kennis en data. Dit vraagt inzet van alle betrokken partijen. Vanuit het Ministerie van IenW benutten we de inzichten uit de Actie-agenda OV-knooppunten ook voor de nieuwe visie op stations in de Stationsagenda, die ik uw Kamer eind 2022 toestuur. Naast de activiteiten op het gebied van OV-knooppunten werkt het Ministerie van IenW ook op verschillende manieren aan andere hubs, zoals deelmobiliteit- en goederenhubs.

Daarnaast is gesproken over de kansen van BRT. Dit concept kan een aanvulling zijn op het bestaande OV dat snel en adaptief gerealiseerd kan worden en daarmee ook interessant is voor de woningbouwopgave. Er is besproken om de kansen voor BRT te pakken en integraal mee te wegen

⁴ Kamerstuk 35 925 A, nr. 46.

als optie voor het realiseren van betere verbindingen tussen woningen en hun omgeving. Om dit mogelijk te maken concretiseren we de komende periode wat van gezamenlijke partijen nodig is om BRT verder te brengen. Een belangrijk aspect daarin is het ontwikkelen van kaders en oplossingen voor het bieden van voldoende doorstroming voor BRT op hoofd- en onderliggend wegennetwerk.

Voor het landelijk spoornetwerk zijn twee notities vastgesteld die ingaan op de opgave rondom de Goederenrouting Noordoost Europa (GNOE) en de corridor Utrecht – Arnhem – Duitse grens. Een keuze over de goederenrouting richting Noordoost Europa is in het Toekomstbeeld OV eerder als randvoorwaarde genoemd voor de lange termijn doorgroei op het spoor van zowel personen- als goederentreinen. Een complex dossier, ook omdat het hier om veel en soms ook tegenstrijdige belangen gaat. Partijen spraken opnieuw uit het vervolg met betrokkenheid van alle belanghebbenden partijen vorm te willen geven. Om hier voldoende aandacht voor te hebben, is afgesproken een apart bestuurlijk overleg te organiseren over hoe het vervolgproces ingericht kan worden. Uitvoering van de motie van het lid Peter de Groot c.s.⁵, die verzoekt om een onderzoek naar de maatschappelijke en economische meerwaarde van een concreet projectalternatief (de zogenaamde Noordtak van de Betuweroute), is vooralsnog dus niet aan de orde omdat we met bovengenoemde afspraken samen met belanghebbenden eerst grip en inzicht willen krijgen op de opgave en de nut en noodzaak. Verder studeren over de routing van goederen richting Noordoost Europa is dan ook nodig.

De corridor Utrecht – Arnhem – Duitse grens is een belangrijke ader voor internationaal, nationaal en regionaal vervoer. Uit het onderzoek blijkt dat enkele structurende keuzes zoals de baanvaksnelheid en bediening van IC-stations noodzakelijk zijn om een ontwikkelpad te kunnen schetsen voor de toekomst. Deze structurende keuzes worden de komende periode nader onderzocht. Hiermee is een eerste stap gezet met het in kaart brengen van toekomstbestendige investeringen voor deze corridor, zoals verzocht in de motie van de leden Bouchallikh en Van Ginneken⁶.

Al met al kijk ik terug op een zeer waardevol gesprek. In het najaar spreek ik opnieuw met betrokkenen bij de Landelijke OV en Spoortafel om de bovengeschetste keuzes en nadere uitwerking van het Toekomstbeeld OV te bespreken.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen

⁵ Kamerstuk 35 925 XII, nr. 24.

⁶ Kamerstuk 29 984, nr. 962.