

Decentralisatie van regionale spoorlijnen

Tijdens het AO Spoorordening op 6 december 2018 bespreekt de Tweede Kamer de decentralisatie van regionale spoorlijnen met staatssecretaris Van Veldhoven. De FMN vraagt de Kamer zich uit te spreken vóór decentralisatie van regionale spoorlijnen en de staatssecretaris op te roepen om spoedig hierover een beslissing te nemen. Uit de quick scan, in opdracht van IenW, blijkt de verbetering in punctualiteit, klantbeoordeling, kostenefficiëntie en afstemming tussen bus- en treinvervoer. De FMN is daarom verbaasd en teleurgesteld dat de staatssecretaris zoveel vertraging in het proces brengt en deze kans niet aangrijpt om het regeerakkoord sneller uit te voeren. Er worden nu extra verkenningen in gang gezet, die geen nieuwe informatie toevoegen maar regionaal geïntegreerd vervoer juist op een onnodig lange baan schuiven. Daarmee gaan kansen op verbetering in vervoer verloren voor de provincie en de sector, maar vooral voor de reiziger. FMN roept de staatssecretaris op om dit niet nog jaren uit te stellen, maar de ambitie van dit kabinet juist nu te realiseren, gesteund door provincie, reizigers en de vervoerders van FMN.

Toenemende reizigersstromen en maatschappelijke uitdagingen in de regio vragen om een beter regionaal geïntegreerd aanbod van trein, tram/metro en bus. Het kabinet wil hiertoe onder andere sprinterdiensten toevoegen aan regionale OV-concessies en richt zich in het regeerakkoord¹ op de lijnen Apeldoorn-Enschede, Breda-Dordrecht, Zwolle-Groningen en Zwolle-Leeuwarden. Ook FMN streeft naar verder decentraliseren van sprinterlijnen uit het hoofdrailnet. Voor hetzelfde budget wordt meer en beter vervoer geboden. Het zet de reiziger op één, biedt de provincie meer zeggenschap over haar eigen mobiliteits- en duurzaamheidsagenda en verbindt (regionale) economische kerngebieden.

Waardering reizigers voor toegenomen kwaliteit

Sinds de eerste decentralisaties in 1995 zijn kwijnende regionale lijnen weer succesvol geworden. Er is sprake van meer maatwerk op het spoor en bijbehorende forse reizigersgroei. Het belangrijkste rapportcijfer is echter dat van de reizigers. Uit de landelijke onafhankelijke onderzoeken door het Kennisplatform Verkeer en Vervoer van de OV-klantenbarometer blijkt dat steeds na decentralisatie van een sprinterdienst de reizigerstevredenheid een toename laat zien. Een voorbeeld is de Vechtdallijn (de verbinding tussen Zwolle en Emmen) die van rapportcijfer 6.3 in 2012 vóór decentralisatie steeg naar een 7.8 in 2017 na decentralisatie². Hieruit blijkt de waardering van de kwaliteit van de aanbestede regionale spoorlijnen. De toename in reizigerstevredenheid is het gevolg van de sterke focus door regionale vervoerders op deze lijnen die voor hen de ruggengraat van het OV in de regio vormen, één regionaal tariefsysteem, een hogere frequentie van treinen, de inzet van nieuw treinmaterieel en doorlopende innovaties gericht op het comfort van de reiziger.

Rover constateert een forse verbetering in regio's waar stoptreinen zijn aanbesteed (Reizigersvereniging Rover).³

¹ Regeerakkoord Rutte III 2017-2021: 'Vertrouwen in de toekomst.'

² OV-Klantenbarometer 2017. Landelijke cijfers KpVV. + Berenschot (2018): 'Beleidsdoorlichting artikel 16 Openbaar vervoer en Spoor'. In opdracht van het ministerie van IenW.

³ Position Paper Reizigersvereniging Rover t.b.v. de Ronde Tafel Spoorordening d.d. 31 januari 2018

Meer regie provincie

Bij regionale aanbesteding van de sprinterdiensten krijgen provincies de regie. Als geen ander weet het provinciebestuur wat er speelt in de regio en kunnen (en *willen*) zij als opdrachtgever met regionale vervoerders passend vervoer van deur-tot-deur bieden. Deze regierol betekent dat provincies in samenspraak met de vervoerders tarieven opstellen en onderling afstemmen. Opbrengsten blijven vervolgens in de regio en worden geïnvesteerd in innovaties, die weer ten goede komen aan reizigers. Provinciale overheden kunnen in de aanbesteding voorwaarden stellen aan vervoerders en hun materieel en kunnen zo onder meer invloed uitoefenen op duurzaamheidseisen. Regionale overheden hebben sinds de start van de decentralisatie reeds veel tijd en energie gestoken in de verbetering van de regionale infrastructuur om de uitbreiding van regionale dienstregelingen mogelijk te maken.

Basis voor succes is een sterke focus op de bereikbaarheid voor de regionale reiziger. Niet de bijdrage van de spoorlijn aan het nationale railnet staat centraal, maar de reisbehoefte van het gros van de reizigers, die bestemmingen in de regio willen bereiken (provincie Limburg, n.a.v. decentralisatie aldaar).⁴

Verbinden (regionale) economische kerngebieden

Een van de belangrijkste resultaten van vijftientwintig jaar decentralisering is een nieuw en sterk regionaal spoornet dat samen met de IC's van de NS een brugfunctie vervult tussen de regio en de Randstad. Overal zijn hoge frequenties van halfuurdiensten met verdichtingen tot kwartierdiensten op de drukste lijnen toegevoegd om (regionale) economische kerngebieden met elkaar te verbinden.

Het succes van decentralisatie bewijst zich iedere dag

De historie en huidige praktijk laten zien dat de voorspelde problemen door samenloop tussen de regionale vervoerders en de intercity's van de NS in de praktijk niet voor komen. Deze positieve resultaten worden bevestigd in de meeste recente beleidsdoorlichting⁵. De afstemming tussen de dienstregeling van de IC's van de NS en de regionale spoorlijnen zijn, in samenwerking met ProRail, uitstekend. Door het invoeren van het zogenaamde visgraatmodel⁶ sluiten regionale treinen, met aansluitende busverbindingen, aan op de IC's van de NS. Op deze manier ontstaat een multimodaal regionaal OV-netwerk met frequente lijnen en aansluitingen. Hierin is er geen sprake van concurrentie op het spoor, maar juist van samenwerking en versterking van het IC-net en het sprinternet.

Conclusie

De FMN streeft naar snelle totstandkoming van een multimodaal regionaal OV-netwerk. De quickscan die is uitgevoerd in opdracht van de staatssecretaris heeft inzicht gegeven in de randvoorwaarden voor decentralisatie, de meerwaarde voor reizigers en het draagvlak bij decentrale overheden. Alle ingrediënten tot goede politieke besluitvorming zijn dus aanwezig, waardoor er geen onnodige vertraging meer hoeft op te treden. FMN roept de staatssecretaris daarom op decentralisatie niet nog jaren uit te stellen, maar de ambitie van dit kabinet juist nu te realiseren, gesteund door provincie, reizigers en de vervoerders van FMN.

⁴ Position paper provincie Limburg t.b.v. de rondetafel Spoorordering d.d. 31 januari 2018

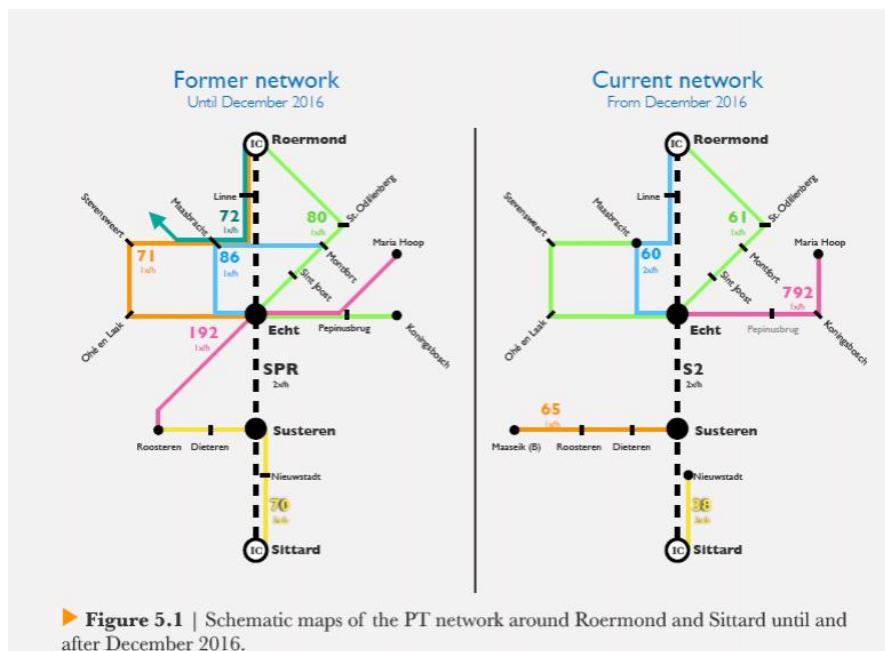
⁵ Berenschot (2018): 'Beleidsdoorlichting artikel 16 Openbaar vervoer en Spoor'.

⁶ Zie bijlage 1 voor twee voorbeelden van visgraatmodellen in Limburg en de Achterhoek

Bijlage 1

Visgraatmodel in Limburg: sprinterdiensten sluiten aan op het IC netwerk

In onderstaande figuur is het verschil tussen de OV-netwerken voor en na de invoering van het visgraatmodel in Limburg schematisch weergegeven. Sinds december 2016 is het spoor de echte ruggengraat van het netwerk geworden. Dit betekent dat doublures van parallelle buslijnen met het spoor zijn verdwenen, er geen busverbindingen over de treinstations heen meer zijn en de op de stations aantakende buslijnen strakker en korter gemaakt zijn.



Bron: Master Thesis "Push back the boundaries", G.R. Hoekstra, TU Delft, November 2018.

'Dubbele lijnen' in de Achterhoek zijn verdwenen door decentralisatie

In onderstaande figuur is het verschil tussen de OV-netwerken voor en na de invoering van het visgraatmodel in de Achterhoek weergegeven. Na decentralisatie is niet langer sprake van parallelle buslijnen met het spoor en busverbindingen die over de treinstations heen gaan.

