

Vergaderjaar 2001–2002

28 000 XII

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2002

Nr. 62

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 maart 2002

In het algemeen overleg over het goederenvervoer per spoor op 7 maart jl., is door de heer Hofstra gevraagd naar het dagelijks aantal capaciteitsconflicten dat moet worden opgelost aan de hand van de wettelijk vastgelegde prioritering naar marktsegmenten.

Navraag bij Railned brengt mij tot het volgende antwoord.

Het aantal capaciteitsconflicten dat moet worden opgelost aan de hand van de wettelijk vastgelegde prioritering naar marktsegmenten, beperkt zich voornamelijk tot de planningsfase basisuurpatroon. Dit speelt zich 15 tot 6 maanden voor de start van de dienstregeling af en heeft betrekking op de herhalende dienstregelingstructuur.

Jaarlijks doen zich in deze fase zo'n 10 tot 20 serieuze capaciteitsconflicten voor, die mede met behulp van het vigerende Interimbesluit capaciteitstoeewijzing spoorwegen¹ worden opgelost. Als voorbeeld uit de dienstregeling 2001 kan worden genoemd een goederenpad dat werd aangevraagd van Rotterdam via Utrecht naar Emmerich, terwijl NSR een aanvraag voor verlenging van een pad voor een stoptrein van Rotterdam naar Woerden tot aan Utrecht ingediend had (wegens verbouwingswerkzaamheden op station Woerden). De aanvragen konden niet beiden gehonoreerd worden. Aangezien beide partijen hun aanvragen niet wilden intrekken/wijzigen, is met toepassing van de prioriteitsregels uit het Interimbesluit besloten om het pad aan de stoptrein toe te wijzen (stads-gewestelijke trein gaat voor).

In de daadwerkelijke uitvoeringsfase speelt de wettelijk vastgelegde prioritering naar marktsegmenten een veel minder prominente rol bij het oplossen van capaciteitsconflicten. Voor het oplossen van de grote hoeveelheid kleine minutenafwijkingen die dagelijks optreden, handelt Railverkeersleiding zoveel mogelijk gericht op herstel van de stabiele situatie. Hierbij wordt waar mogelijk teruggegrepen op de bijstuuringsplannen, die reeds vooraf door betrokkenen zijn ontwikkeld. Het wettelijk

¹ Stb. 2000, 474, zoals gewijzigd bij het besluit van 14 december 2000, Stb. 563.

kader en de prioritering naar marktsegmenten spelen hierbij slechts een sturende rol.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos