

Vergaderjaar 2008–2009

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 149

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 september 2008

In het Algemeen Overleg over het beheer- en vervoerplan op 19 juni 2008 (Kamerstuk 29 984, nr. 147) heb ik toegezegd om u te informeren over de resultaten van het capaciteitsverdelingsproces 2009 en de belangrijkste veranderingen in de dienstregeling.

Het belangrijkste winstpunt voor de dienstregeling 2009 is dat er op verschillende trajecten meer treinen zullen rijden. Ook worden op sommige stations extra stops gemaakt en wordt het nachtnet verder uitgebreid. De belangrijkste veranderingen in 2009 zijn:

- Utrecht–Schiphol: NS verdubbelt het aantal Intercity's tussen Utrecht, Amsterdam Bijlmer Arena, Amsterdam Zuid en Schiphol van 2 keer per uur naar 4 keer per uur.
- Utrecht–Breukelen: verdubbeling van de frequentie op maandag tot en met vrijdag (tot 20.00 uur), vier keer per uur een Sprinter.
- Nachtnet Rotterdam–Gouda–Utrecht: op donderdag-, vrijdagen zaterdagavond ieder uur een rechtstreekse nachttrein.
- Haarlem–Amsterdam: in de spitsuren gaat het aantal verbindingen van 6 naar 8 per uur.
- Deventer–Almelo–Enschede: meer stoptreinen.
- Holendrecht: nieuw station tussen Amsterdam Bijlmer en Abcoude waar 2 keer (in de spits 4 keer) per uur een Sprinter gaat stoppen.
- Arnhem: er komt weer een doorgaande Intercity Zwolle–Arnhem–Nijmegen–'s-Hertogenbosch–Roosendaal en een doorgaande stoptrein Zutphen–Arnhem–Nijmegen.
- De Intercity Arnhem–Den Haag wordt vervangen door een Intercity Nijmegen–Arnhem–Schiphol en een Intercity Utrecht–Den Haag. Al deze treinen rijden 2 keer per uur.
- West-Friesland: er gaan 2 Intercity's per uur rijden van Enkhuizen via Hoorn naar Amsterdam en 2 Sprinters per uur van Hoorn naar Schiphol en Hoofddorp. Deze Sprinters stoppen bij de door ProRail nieuw aangelegde perrons aan de «Hemboog» bij Amsterdam Sloterdijk.

- Barneveld: De treinen van Connexion gaan vier keer per uur rijden tussen Barneveld Centrum en Amersfoort.

Daarnaast is er winst voor het goederenvervoer behaald. Jaarlijks groeit het goederenvervoer per spoor met circa 10%. Alle aanvragen voor 2009 die zijn ingediend door goederenvervoerders zijn gehonoreerd. De groei van het vervoer is het grootst van de Nederlandse havens en belangrijkste industriële centra naar Duitsland en de nieuwe EU-lidstaten. De Betuweroute wordt daarbij steeds meer gebruikt. In 2009 verdubbelt het vervoer over de Betuweroute ten opzichte van 2008.

Ook is er winst in de veiligheid behaald. De veiligheid van baanwerkers wordt in 2009 vergroot, doordat meer in volledige buitendienststellingen wordt gewerkt. Voor meer informatie hierover verwijst ik naar mijn brief van 14 juli 2008 (Kamerstuk 29 893, nr. 74).

Bovenstaande winst is door de volgende redenen mogelijk geworden. Het capaciteitsverdelingsproces is een proces waarin ProRail en de vervoerders (NS, streekgewestelijke vervoerders en goederenvervoerders) de beschikbare capaciteit zo optimaal mogelijk moeten verdelen. Zoals ik in mijn brief van 9 juni 2008 (Kamerstuk 29 984, nr. 137) heb aangegeven heeft ProRail dit jaar in dit proces een aantal verbeteringen doorgevoerd. Deze verbeteringen hebben er mede toe geleid dat in dit proces veel dreigende conflicten tussen aanvragen in de voorfase in den minne tussen vervoerders zijn opgelost. Behalve dat aanvragen van vervoerders met elkaar kunnen conflicteren is er ook capaciteit voor onderhoud van de infrastructuur nodig. Een intensiever gebruik van het netwerk vraagt ook meer onderhoud. ProRail heeft dit jaar zo veel mogelijk maatwerk geleverd, afgestemd met de vervoerders op een bepaald traject, om de beste oplossing te vinden. Het meeste onderhoud wordt in de nacht gedaan, omdat dan de minste treinen rijden. Er vindt overigens niet alleen een verschuiving plaats van werkzaamheden van persoonlijke waarneming naar buitendienststellingen, maar het onderhoud aan het spoor maakt ook gebruik van innovatieve hulpmiddelen, zoals bijvoorbeeld de mobiele werkplaats en de video-schouwtrein. Deze innovaties maken het onder meer mogelijk dat werknemers in de railinfra-sector hun werkzaamheden onder veilige omstandigheden ook vaak overdag kunnen uitvoeren. Bovendien kunnen deze bijdragen aan een vergroting van de efficiency van het spooronderhoud, waardoor er minder beslag op de schaarse capaciteit van het spoorweganet nodig is. Op het zeer drukbereden spoor-netwerk in Nederland is de verdeling van de capaciteit een systeem van passen en meten, waarbij partijen dit jaar door goed samen te werken een optimaal resultaat hebben bereikt.

Op 7 juli 2008 heeft ProRail de ontwerpdiensstregeling gepubliceerd. Betrokken partijen hebben tot 7 augustus 2008 de tijd gehad om te reageren op dit ontwerp. In deze periode heeft NS de consumentenorganisaties geïnformeerd over de ontwikkelingen in het capaciteitsverdelingsproces en hebben de consumentenorganisaties suggesties gedaan om mogelijke conflicten op te lossen. De ingekomen reacties op de ontwerpdiensstregeling zijn vervolgens voor zover mogelijk door ProRail verwerkt.

Op 22 augustus 2008 is uiteindelijk het capaciteitsverdelingsproces 2009 afgerond en heeft ProRail de definitieve verdeling vastgesteld. Het resultaat is dat er in 2009 100 000 treinen meer zullen rijden dan in 2008. Ook zijn meer capaciteitsaanvragen gehonoreerd dan in 2008. NS had in 2009 op een paar trajecten nog late treinen extra willen rijden. ProRail en NS zoeken naar verdere capaciteit hiervoor. Het aantal overbelastverklaringen is beperkt gebleven tot negen (2008: 24). Op zeven baanvakken en twee emplacementen zijn partijen niet tot overeenstemming gekomen en heeft

ProRail op basis van het Besluit Capaciteitsverdeling bepaald welke partij de capaciteit kreeg toegewezen. Voor deze baanvakken en emplacementen zal ProRail in overleg met betrokken partijen een capaciteitsanalyse en een capaciteitsvergrotingsplan opstellen.

Ik ben verheugd dat de spoorsector in een gezamenlijk persbericht dit resultaat bekend heeft gemaakt. ProRail en alle vervoerders hebben goed samengewerkt in het capaciteitsverdelingproces en gezamenlijk naar oplossingen gezocht. Dit stemt mij tot tevredenheid. Er gaan weer meer treinen rijden in 2009. Dit levert – naast de maatregelen uit het Actieplan – een bijdrage aan het kunnen bereiken van de groeiambities van 5% groei per jaar in deze kabinetsperiode. Ik ben op alle fronten bezig de ambities van het spoor in deze kabinetsperiode waar te kunnen maken en ook de infrastructuur uit te breiden om in de toekomst gesteld te staan voor verdere groei van het personen- en goederenvervoer.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings