

Vergaderjaar 2008–2009

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 199

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 juli 2009

Tijdens het Algemeen Overleg van 20 mei 2009 (Kamerstuk 29 984, nr. 182) heb ik een aantal toezeggingen gedaan die ik op korte termijn zou nakomen. Het betrof, los van de toezeggingen over de bediening van het station Hoogeveen, de volgende toezeggingen aan uw Kamer:

- De toezegging om het integrale rapport inzake het onderzoek naar outputsturing van ProRail aan uw Kamer te zenden;
- Een schriftelijke reactie op de op 23 april 2009 aangenomen moties over toegankelijkheid van treinen en stations;
- De vraag of gerechtigden tijdens de procesgang rond de Malie-spoorbaan voldoende zijn gehoord (conform artikel 17 Spw);
- De werkzaamheden in Nijverdal;
- De vraag hoe de € 30 mln die via het crisispakket/versnellingsprogramma ProRail wordt geïnvesteerd in Amsterdam Centraal bijdraagt aan de groeiambitie van het Kabinet;
- De verantwoordelijkheid voor het Nachtnet.

De resterende toezeggingen kennen een langere termijn maar zal ik zo snel mogelijk inlossen.

Onderzoek outputsturing ProRail

In de bijlage treft u het HCG-rapport inzake de vraag of ProRail klaar is voor outputsturing.¹ Eerder heeft uw Kamer op 27 november 2007 de conclusies ontvangen van de rapporten voor ProRail en NS (Kamerstuk 29 984, nr. 106).

Moties toegankelijkheid

De leden Roemer en De Krom hebben een motie ingediend (Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 25 847, nr. 64) waarin wordt gevraagd aan alle treinvervoerders te laten weten dat zij uiterlijk in 2030 enkel nog treinen die voor iedereen toegankelijk zijn in mogen zetten om de dienstregeling te rijden. Met deze motie wil ik graag instemmen, maar er moet echter rekening worden gehouden met de Europese richtlijn op dit gebied.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Sinds 1 juli 2008 moeten alle nieuw aangeschafte treinen voldoen aan de TSI-PRM normen voor toegankelijkheid (i.e. de technische specificatie van eisen aan interoperabiliteit voor «Persons with Reduced Mobility», beschikking 2008/164/EG). NS mag volgens de Europese interoperabiliteitsrichtlijn (Richtlijn nr. 2008/57/EG), waarin de TSI-PRM haar grondslag vindt, treinen die nog niet voldoen aan de TSI-PRM normen uitschakelen. Dit is als zodanig ook opgenomen in het Stappenplan Toegankelijkheid (bijlage bij kamerstuk 23 645, nr. 112, 12 oktober 2005). Het beperkte aantal treinen dat in 2030 nog niet is uitgefaseerd, mag dus blijven rijden.

NS heeft mij toegezegd alles op alles te zetten om dit beperkte aantal treinen vóór 2030 in lijn met het Implementatieplan Toegankelijkheid ofwel aan te passen aan de toegankelijkheidseisen voor een gelijkvloerse instap ofwel te vervangen door nieuw te ontwerpen toegankelijk materieel. Ik heb uw Kamer hierover op 21 februari 2007 in een Kamerbrief (Tweede Kamer, vergaderjaar 2006–2007, Aangangsel van de Handelingen nr. 849) geïnformeerd. Graag wil ik met NS het gesprek aangaan om meer duidelijkheid te scheppen over de aanpassingen die bij revisie kunnen worden uitgevoerd. Het toegankelijk maken van materieel zal eveneens worden betrokken bij de gesprekken over de nieuwe vervoersconcessie voor het hoofdrailnet na 2015 waarover het kabinet uiterlijk eind 2010 een beslissing neemt. Rond 2015 kan op basis van een review worden bekeken welke maatregelen in de periode tot 2030 haalbaar zijn. Deze maatregelen moeten echter wel betaalbaar zijn en in ogenschouw moet worden genomen dat de meerkosten voor het vervangen van het nog niet afgeschreven materieel voor 2030 tussen de 500 miljoen en 1 miljard bedragen.

Decentrale overheden zijn als concessieverleners verantwoordelijk voor het aanspreken van de regionale vervoerders. Ik zal in het Nationaal Mobiliteitsberaad de aandacht vragen van de decentrale overheden voor toegankelijke treinen. Voor decentrale vervoerders geldt overigens dezelfde Europese richtlijn als voor NS.

De motie van het lid Roemer (Tweede Kamer, vergaderjaar 2009–2009, 25 847, nr. 65) verzoekt de regering om naast de hierboven behandelde toegankelijkheid van het openbaar vervoer in 2030 er zorg voor te dragen dat de treinen over een toilet beschikken. Zoals ik eerder heb toegezegd heb ik NS en ProRail gevraagd om een analyse te maken van de voorzieningen in de totale vervoersketen. In het AO van 22 april (Kamerstuk 29 984, nr. 178) en 20 mei 2009 heb ik toegezegd uw Kamer hierover dit najaar nader te informeren.

Met betrekking tot de motie van de leden Roemer en De Krom (Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 25 847, nr. 66) over het toegankelijk maken van alle stations voor 2030 moet gekeken worden naar de mogelijkheden voor de uitvoering van deze motie. Aan toegankelijk openbaar vervoer hecht ik veel waarde en daarom wil ik graag kijken op welke manier dit verder te verbeteren is.

In het VAO van 20 mei heb ik aangegeven dat deze motie niet financieel gedekt is. Zoals aangegeven in de Kamerbrief van 22 december 2008 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 25 847, nr. 76) worden de kosten voor het volledig toegankelijk maken van de resterende stations voor 2030 door ProRail geraamd op circa 90 miljoen euro. Daarnaast heb ik te maken met een financiële taakstelling als gevolg van het aanvullend coalitieakkoord. In dit totale perspectief moet deze motie worden gezien. Om die reden zal ik ProRail en NS vragen een kosten-baten analyse uit te voeren met betrekking tot o.a. de exacte financiële consequenties, het aantal treinreizigers dat hiermee wordt geholpen, de invloed op onderhoudsla-

sten en de treinhinder als gevolg van de aanpassingen. Hierop zal ik in het voorjaar van 2010 zal terugkomen, zodat het betrokken kan worden bij de begrotingsvoorbereiding 2011. Het gaat bij de resterende stations die nog niet toegankelijk worden gemaakt om circa 100 veelal kleinere stations van het totale aantal van ongeveer 400 stations in 2030.

De leden Mastwijk en Roefs hebben een motie ingediend (Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 25 847, nr. 67) waarin wordt gevraagd om met de Nederlandse Spoorwegen in overleg te treden om na te gaan hoe bij bestaand materieel, en zeker bij renovatie van treinen, deze al (tijdelijk) toegankelijk kunnen worden gemaakt. Zoals ik in mijn brief van 22 december 2008 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 25 847, nr. 76) heb gemeld, heeft NS naar aanleiding van dit overleg toegezegd bij revisiemomenten te kijken naar een oplossing om alle treinen toegankelijk te maken die in 2030 nog niet zijn uitgefaseerd. Zoals bovenstaand is aangegeven zal ik in gesprek treden met NS om de afspraken te verduidelijken en meetbaar te maken. Rond 2015 wil ik door middel van een review de stand van zaken peilen.

Maliebaan

De heer Cramer heeft mij gevraagd om schriftelijke nadere informatie over het proces van de besluitvorming rond het Maliebaanspoor in relatie tot de verplichting die er op grond van de Spoorwegwet (art. 17 lid 3) om de Kamer het besluit ter zake voor te leggen.

Ik ga eerst kort in op het besluitvormingsproces. Op 7 oktober 2008 heeft ProRail de betrokken gerechtigden (34 spoorwegondernemingen) per brief om een schriftelijke zienswijze gevraagd met betrekking tot het buiten gebruikstellen van de aansluiting van Lunetten–Oosterspoorbaan. In de reactietermijn tot 1 november zijn zes reacties ontvangen. Op 14 november 2008 heeft ProRail bij VenW instemming gevraagd voor het opheffen van deze aansluiting in het kader van artikel 17 lid 3 van de Spoorwegwet. In deze aanvraag heeft ProRail gereageerd op de door de spoorwegondernemingen ingebrachte zienswijzen. Op 7 januari 2009 heb ik die instemming met mijn motivering verleend en deze eveneens gestuurd aan de zes gerechtigden die hun zienswijzen hadden ingediend. Tegen dit besluit kon binnen zes weken bezwaar worden gemaakt. Daarop heeft alleen NS een bezwaar ingediend dat later weer is ingetrokken. Ik beschouw daarmee de procedure als afgehandeld.

Had dit besluit moeten worden voorgelegd aan de Kamer, zoals lid Cramer betoogde? Volgens de Spoorwegwet behoeft een wijziging van de technische of functionele eigenschappen van de hoofdspoorweginfrastructuur die de gebruiksmogelijkheden van de hoofdspoorwegen aanmerkelijk verandert, de voorafgaande instemming van Onze Minister. De beheerder (ProRail) vermeldt in zijn verzoek om instemming de zienswijzen van betrokken gerechtigden als bedoeld in art. 57 van de Spoorwegwet en, voor zover de wijziging afwijkt van die zienswijzen, een deugdelijke motivering van die afwijking. Gerechtigden zijn spoorwegondernemingen, concessieverlenende overheden en andere bij algemene maatregel van bestuur aan te wijzen bestuursorganen, personen of rechtspersonen.

Artikel 17, derde lid van de Spoorwegwet voorziet niet in parlementaire betrokkenheid. Ik ben dan ook van mening dat de procedure correct is verlopen.

Nijverdal

Vanuit de commissie zijn vragen gesteld over de gevolgen van de werkzaamheden aan het spoor in Nijverdal voor de kwaliteit van de treindienst Enschede-Nijverdal-Zwolle.

In Nijverdal wordt in de periode 2010 t/m 2012 het zogenaamde Combiplan uitgevoerd voor een nieuw tracé voor de rijksweg N35 door Nijverdal met een gedeeltelijke ondertunneling in combinatie met het spoor. Achterliggende reden is dat het doorgaande verkeer niet meer door het centrum hoeft te rijden en twee gelijkvloerse overwegen verdwijnen. Prettiger en veiliger. Het centrum kan daardoor dus eindelijk uitgroeien tot dé centrale ontmoetingsplek voor de gehele gemeente Hellendoorn.

Vanwege de aanleg van de tunnel zal gedurende de dienstregelingsjaren 2010, 2011 en een groot deel van 2012 het doorgaande spoor te Nijverdal onderbroken zijn, waardoor er drie jaar lang geen doorgaande stoptreinen Zwolle–Enschede rijden¹, zodat reizigers weer een snelle overstap kan worden geboden. In de tunnel wordt dubbelspoor aangelegd. De betrouwbaarheid van de dienstregeling zal hierdoor na heropening van het traject verbeteren.

Een belangrijke randvoorwaarde bij de invulling van het Combiplan (en dus de onderbreking van de treinverbinding) is steeds geweest de overlast voor de reizigers te beperken. Daarnaast was het streven om de zogenaamde knoop in Zwolle te herstellen.²

Als compensatie voor de verbroken treindienst is gezocht naar alternatieve OV-oplossingen. Doorgaande reizigers vanuit Enschede/Hengelo/Almelo naar Zwolle en verder (de grootste groep reizigers) kunnen met de trein omrijden via Deventer. Zij hebben hiermee een reistijdverlenging van 5 tot 15 minuten.

Voor de andere reizigers gaat er een pendelbus rijden. Aanvankelijk werd er gedacht aan een pendelbus tussen Nijverdal en Raalte, in combinatie met stoptreindiensten tussen Zwolle en Raalte en tussen Nijverdal en Twente. De bus zou een flinke afstand moeten rijden over de toch al overbelaste N35, met het risico van vertragingen. De tijdligging van de stoptrein tussen Raalte en Zwolle, en daarmee de aansluiting op de IC's, zou in deze variant niet wijzigen ten opzichte van de huidige situatie.

De gemeente Hellendoorn (waar Nijverdal onderdeel van is) heeft laten onderzoeken of de hinder voor de reizigers verder zou kunnen worden beperkt door de aanleg van een tijdelijk station Nijverdal-West. Met een treindienst Nijverdal-West–Zwolle zou voor reizigers uit Nijverdal naar Zwolle en verder de situatie vrijwel ongewijzigd blijven. De pendelbus hoeft dan slechts tussen Nijverdal en Nijverdal-West te rijden. In antwoord op vragen van het lid Van Hijum (14 september 2004) is de Kamer geïnformeerd over de bereidheid van de minister om hieraan binnen het budget medewerking te verlenen. Dit heeft er toe geleid dat de aanleg van Nijverdal-West dit jaar door ProRail wordt gerealiseerd.

Verder heeft NS onderzocht of door verbetering van de aansluiting in Zwolle op de IC's de hinder verder zou kunnen worden geminimaliseerd. Daartoe zou de tijdligging van de stoptrein Nijverdal-West–Zwolle moeten worden gewijzigd en de aansluiting (inclusief overstaptijd) met de pendelbus tussen de stations Nijverdal en Nijverdal-West binnen een kwartier moeten kunnen worden gerealiseerd. De huidige situatie op het knooppunt Zwolle (beperkte perronlengte, gebrek aan benodigde flexibiliteit³ tijdens verbouwing van station Zwolle) staat deze aanpassing niet

¹ Het alternatief was een bouwproces waarbij de treindienst gedeeltelijk gehandhaafd kon worden. De werkzaamheden aan spoor en weg zouden dan echter zes jaar duren. Alle betrokken partijen hebben gezamenlijk gekozen voor een kortere periode van overlast.

² Tot de dienstregeling 2007 bood de stoptrein Enschede–Zwolle in Zwolle een krappe aansluiting op Intercity's richting Randstad en richting Noorden. Met de dienstregeling 2007 is de overstaptijd in Zwolle verruimd tot ongeveer een kwartier. Daarmee zijn er geen (te) krappe aansluitingen meer.

³ Flexibiliteit in de zin van benodigde uitwijkmogelijkheden voor treinen op station Zwolle.

toe, zonder dat er nadelige effecten optreden voor de landelijke treindienst. Bovendien zou een pendelbus tussen Nijverdal en Nijverdal West (met een rijtijd van een kwartier met twee overstappen) uiterst kritisch zijn, zeker op momenten waarop de N35 door Nijverdal zwaarbelast is met autoverkeer.

De afgelopen maanden heeft NS aan de consumentenorganisaties in het Locov en aan de gemeente Hellendoorn toegelicht dat deze oplossing in de dienstregeling 2010 helaas niet kan worden ingevoerd.

NS ziet het als onvermijdelijk dat de ruime overstapsituatie te Zwolle, die er al vanaf 2007 is, ook de komende drie jaar blijft gehandhaafd. Gevolg hiervan is dat de reizigers tussen Twente enerzijds en Raalte/Heino anderzijds helaas te maken krijgen met een reistijdverlenging van een half uur als gevolg van het twee maal moeten overstappen van trein naar bus en van bus naar trein. Voor de (beperkte) groep reizigers die dit traject afleggen bepaald niet een ideale situatie, zeker gezien de beperkte fysieke afstand tussen Nijverdal en Nijverdal West. Wel zal de wachttijd zoveel mogelijk worden gecentreerd op het huidige station Nijverdal waar voor reizigers de meeste voorzieningen zijn.

Om dit ongerief enigszins te beperken zal er in de ochtendspits wel een extra busdienst rijden van Nijverdal naar Raalte om de scholierenstroom naar Raalte te faciliteren met een minimum aan reistijdverlies.

Met ingang van de dienstregeling 2013 wijzigt de situatie in Zwolle ingrijpend. Niet alleen komt dan de Hanzelijn in gebruik, maar ook de capaciteitsvergroting van Zwolle in het kader van de tweede fase van het Herstelplan Spoor (o.a. de aanleg van een vierde perron) wordt afgerond. Bovendien zal de (dubbelsporige) tunnel in Nijverdal in gebruik kunnen worden genomen waarmee de directe verbinding tussen Zwolle en Twente wordt hersteld. NS wil deze geheel nieuwe situatie tevens benutten om de voor reizigers snelle aansluitingen op de Intercity's in Zwolle te herstellen.

Vanuit de commissie is ook gevraagd waarom er in dit geval geen overbelastverklaring is afgegeven en of dat niet had kunnen helpen. Overbelastverklaring vindt plaats door ProRail als het niet mogelijk is om alle capaciteitsaanvragen te honoreren. Na een overbelastverklaring moet ProRail een capaciteitsstudie doen en een capaciteitsvergrotingsplan maken.

In dit geval is de benodigde aanpassing van de infrastructuur (vierde perron) al in gang is gezet. Het heeft daarom geen toegevoegde waarde als NS voor het dienstregelingjaar 2010 een bedieningspatroon had aangevraagd met een «verschoven» deel Nijverdal-West-Zwolle. Het is duidelijk dat dit op dit moment niet past. Een «onmogelijke» capaciteitsaanvraag met vervolgens een overbelastverklaring, een capaciteitsstudie en een capaciteitsvergrotingsplan zou daar niets aan veranderen of de aanpassing van de infrastructuur in Zwolle versnellen.

Overigens is het de vraag of uitsluitend het driejarige probleem in Nijverdal, zonder het Herstelplan Spoor en de Hanzelijn, voldoende reden zou zijn geweest voor de aanpassing in Zwolle.

Amsterdam Centraal

Tijdens het AO van 22 april en 20 mei jl. heb ik toegezegd uw Kamer schriftelijk te informeren over hoe de 30 miljoen euro voor de aanpassing van station Amsterdam CS bijdraagt aan de kabinetsambitie van 5% reizigersgroei (vraag mw. Roefs PvdA fractie).

In het Actieplan Groei op het Spoor heb ik de ambitie om de groei vast te houden door het gebruik van de trein aantrekkelijker te maken voor steeds meer mensen. In het actieplan zijn maatregelen opgenomen die alle onderdelen van de reis beslaan die de reiziger tegenkomt, zoals ook voor- en natransport van de trein. Ook overstappen maakt vaak deel uit van een treinreis, daaraan kan het Actieplan niets veranderen. Wel kan de overstap aangenamer worden gemaakt. Uit onderzoek blijkt dat de wachttijden een lage waardering krijgen binnen het totale klantoordeel. Daarom bevat het Actieplan zowel maatregelen gericht op het veraangemen als het verkorten van de wachttijden. Dit zorgt ervoor dat reizigers de overstap minder bezwaarlijk vinden en vergroot de aantrekkingskracht van het spoor. Bovendien vergroten bepaalde maatregelen het gevoel van veiligheid van de reizigers op de stations. Het rijk en de spoorsector zijn reeds druk bezig met het verbeteren van de stations en de overstapvoorzieningen zoals de 6 grote nieuwe sleutelprojecten (NSP's).

Hoewel het in oude luister herstellen van het station Amsterdam CS geen onderdeel uitmaakt van het Actieplan Groei op het Spoor, vind ik dus wel dat het verbeteren van de wachtruimtes bijdraagt aan het aantrekkelijker maken van de trein voor veel mensen. Het past daarmee in de groei-ambitie en het crisispakket dat ik heb opgesteld. Bovendien vind ik het een mooi welkom voor internationale bezoekers die via Schiphol en Amsterdam CS ons land binnenkomen en een belangrijk visitekaartje voor het openbaar vervoer.

Nachtnet en besloten vervoer

Tijdens het Algemeen overleg op 20 mei jl. heb ik aan de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat toegezegd dat ik schriftelijk zou terugkomen op de vragen van de Commissie over het Nachtnet en over besloten vervoer.

Het Nachtnet is expliciet geen onderdeel van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet. Ik ben dus geen opdrachtgever. Het Nachtnet betreft ofwel eigen business van NS, ofwel het vindt plaats in opdracht en met subsidie van decentrale overheden.

Jarenlang bestond het Nachtnet uit de verbinding Rotterdam–Den Haag–Amsterdam–Utrecht. Deze dienst biedt NS op eigen initiatief en voor eigen rekening en risico aan. Recent zijn er twee uitbreidingen geweest.

- Aan het bestaande Nachtnet in de Randstad is de verbinding Rotterdam–Utrecht toegevoegd. Ook dit heeft NS gedaan op eigen initiatief en voor eigen rekening en risico.
- Daarnaast is NS gestart met een Nachtnet in de provincie Noord-Brabant. Dit is een initiatief van de provincie, die bijdraagt aan de exploitatiekosten.

De SP heeft ook andere uitbreidingen geopperd, bijvoorbeeld in Noord-Holland en rond Arnhem en Nijmegen. Naar aanleiding daarvan heb ik toegezegd met NS te zullen bespreken welke mogelijkheden er zijn voor uitbreiding van het Nachtnet. NS heeft mij gemeld geïnteresseerd te zijn in uitbreiding van het Nachtnet mits het betaalbaar en sociaal veilig is. Verdere uitbreiding is volgens NS mogelijk als daar een rendabele businesscase voor te maken is – eventueel met subsidie – en de problemen rond sociale veiligheid, die zich ook reeds nu al voordoen, opgelost worden. Ook de benodigde capaciteit voor het onderhoud aan de spoorinfrastructuur in de nacht speelt in de mogelijkheden een rol. Maar nogmaals: ik kan NS op grond van de concessie geen opdracht geven tot uitbreidingen van het Nachtnet.

NS heeft recent besloten in de zomer van 2009 te experimenteren met een nachttrein Enschede–Schiphol. In tegenstelling tot eerdere berichten is deze trein niet langer exclusief bedoeld voor KLM-reizigers. NS meldt over deze trein het volgende:

- De trein stopt in Almelo, Hengelo, Deventer, Apeldoorn en Amersfoort. Reizigers kunnen gewoon een NS-kaartje kopen voor deze trein.
- De trein rijdt van maandag 29 juni tot en met zaterdag 29 augustus.
- De trein rijdt zes dagen per week, niet in de nacht van zondag op maandag.
- De treinkaartjes van NS zijn geldig.
- De trein kent een aankomst vanuit Enschede te Schiphol 03.15 uur, vertrek Schiphol richting Enschede circa 03.30 uur.

Op basis van de uitkomsten van dit experiment bepaalt NS of deze trein onderdeel wordt van het reguliere Nachtnetaanbod en tegen welke voorwaarden.

Als er naast het openbaar vervoer en het goederenvervoer ruimte voor is, kan er op het spoorweginet ook besloten vervoer plaatsvinden. Denk bijvoorbeeld aan museumtreinen en skitreinen. Ook andere vormen van besloten vervoer passen zonder meer in de bestaande ordening. Bij de nachttrein Enschede – Schiphol is, in tegenstelling tot eerdere berichten, er echter geen sprake van besloten vervoer.

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