

Vergaderjaar 2011–2012

29 893

Veiligheid van het railvervoer

Nr. 128

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 25 januari 2012

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹ hebben enkele fracties de behoefte om enkele vragen en opmerkingen voor te leggen aan de minister van Infrastructuur en Milieu over het ontwerpbesluit tot wijziging van het besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur (Kamerstuk 29 893, nr. 125).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 24 januari 2012. Vragen en antwoorden, voorzien van een inleiding, zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Snijder-Hazelhoff

Adjunct-griffier van de commissie,
Israel

¹ Samenstelling:

Leden: Gent, W. van (GL), Snijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), voorzitter, Slob, A. (CU), Haverkamp, M.C. (CDA), Aptroot, Ch.B. (VVD), Samsom, D.M. (PvdA), Jansen, P.F.C. (SP), Graus, D.J.G. (PVV), Ouwehand, E. (PvdD), Rouwe, S. de (CDA), Kuiken, A.H. (PvdA), Bashir, F. (SP), Mos, R. de (PVV), Tongeren, L. van (GL), Monasch, J.S. (PvdA), Dekken, T.R. van (PvdA), Dijkgraaf, E. (SGP), Veldhoven, S. van (D66), Koolmees, W. (D66), ondervoorzitter, Jong, L.W.E. de (PVV), Leegte, R.W. (VVD), Caluwé, I.S.H. de (VVD) en Holtackers, M.P.M. (CDA).

Plv. Leden: Braakhuis, B.A.M. (GL), Houwers, J. (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink, E.E. (CU), Koopmans, G.P.J. (CDA), Lucas, A.W. (VVD), Smeets, P.E. (PvdA), Gerven, H.P.J. van (SP), Bontes, L. (PVV), Hazekamp, A.A.H. (PvdD), Bochove, B.J. van (CDA), Groot, V.A. (PvdA), Ulenbelt, P. (SP), Agema, M. (PVV), El Fassed, A. (GL), Dijkers, S.W. (PvdA), Jacobi, L. (PvdA), Staaij, C.G. van der (SGP), Ham, B. van der (D66), Verhoeven, K. (D66), Bemmél, J.J.G. van (PVV), Lodders, W.J.H. (VVD), Boer, B.G. de (VVD) en Werf, M.C.I. van der (CDA).

I VRAGEN EN OPMERKINGEN VANUIT DE FRACTIES

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de VVD

De leden van de VVD-fractie hebben thans geen vragen of opmerkingen over het genoemde ontwerpbesluit.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de PvdA

De leden van de PvdA-fractie hebben met instemming kennisgenomen van het genoemde ontwerpbesluit. Deze leden zijn positief over de voorgenomen aanpassing van het besluit, maar willen de minister nog wel enkele vragen ter verheldering voorleggen.

De leden van de PvdA-fractie vragen, met het oog op het feit dat het genoemde ontwerpbesluit enkel ziet op de capaciteitsproblemen tijdens de spitsperiode, of zich ook buiten de spitsperiode capaciteitsproblemen voordoen. Zo ja, welke problemen gaan zich naar verwachting voordoen en op welke trajecten zal hiervan sprake zijn?

Deze leden constateren dat het traject Dordrecht–Lage Zwaluwe–Roosendaal–Belgische grens het enige traject is waar op de korte termijn capaciteitsproblemen zullen ontstaan. Worden er maatregelen genomen om dit probleem op de middenlange termijn op te lossen? Zo ja, welke? Zo nee, waarom niet?

De leden van de PvdA-fractie vragen de minister om toe te lichten wat zij gaat doen indien de verwachting niet uitkomt dat de maatregelen, die in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer worden genomen, op tijd worden uitgevoerd waardoor de afwikkeling van het goederenvervoer over de gewijzigde routes toch problematisch verloopt.

Deze leden vragen de minister tot slot toe te lichten wanneer het onderzoek naar de houdbaarheid van het huidige regelgevend kader, dat op de eerste pagina van de nota van toelichting wordt genoemd, aan de Kamer wordt gezonden.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de PVV

De leden van de PVV-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het genoemde ontwerpbesluit. De leden van de PVV-fractie vinden het, gezien de maatregelen in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor en het voorgenomen besluit tot verdere decentralisatie van het hoofdrailnet, van zeer groot belang dat de capaciteitsverdeling op een duidelijke en heldere manier is vastgelegd, zodat er in de praktijk geen conflicten kunnen ontstaan. Deze leden vinden dat dit nog niet goed is geregeld in het voorgenomen besluit en hebben leggen om die reden een aantal vragen en opmerkingen over het genoemde ontwerpbesluit voor aan de minister.

Ten aanzien van de wijzigingen van de prioriteitsvolgorde van de deelmarkten van het vervoer, vinden de leden van de PVV-fractie het merkwaardig dat er onderscheid wordt gemaakt tussen stadswestelijk, streekwestelijk en nationaal openbaar vervoer. De leden van de PVV-fractie vragen of het niet eenvoudiger is om gewoonweg onderscheid te maken tussen intercity's en stoptreinen. Wat deze leden betreft verdient de grootste reizigersstroom altijd voorrang, dan gaat het hier dus om intercity's. Zeker nu de minister voornemens is om de exploitatie van enkele stoptreijnlijnen in het land over te hevelen naar andere spoorvervoerders, is het noodzakelijk daar meteen heldere regels over te stellen.

Hoe zit het bijvoorbeeld als de intercity naar Groningen vertraging oploopt en in hetzelfde tijdspad geraakt als de stoptrein? Wie heeft er dan voorrang?

Wat de leden van de PVV-fractie betreft heeft het nationale vervoer altijd voorrang op het internationale vervoer. Het kan toch immers niet zo zijn dat mensen in een propvolle trein op weg naar hun werk vertraging oplopen, vanwege bijvoorbeeld een trein vol met vakantiegangers. Dat brengt de leden van de PVV-fractie ook meteen bij de vraag in hoeverre de huidige capaciteitsverdeling op het spoor een belemmering vormt voor uitbreiding van het personenvervoer op bepaalde trajecten. Deze leden krijgen namelijk de laatste tijd steeds meer verontrustende mails met beelden van overvolle treinen en recentelijk was daar ook een noodoproep van het NS-personeel zelf, dat ondermeer de trein naar Breda capaciteit te kort kwam. Graag ontvangen de leden van de PVV-fractie daarop een reactie van de minister.

Verder vinden de leden van de PVV-fractie dat al het personenvervoer over het hoofdrailnet in principe te allen tijde voorrang heeft op het goederenvervoer, ook buiten de spits. Sowieso vinden deze leden de scheiding die er gemaakt wordt tussen vervoer binnen of buiten de spits erg merkwaardig, aangezien er sprake is van een systeem van kettingvertraging in de dienstregeling waardoor een vertraging opgelopen buiten de spits door zal werken tot in de spits. Indien bijvoorbeeld de intercity tussen Amsterdam en Maastricht 's middags om twee uur vertraging oploopt doordat een goederentrein dan voorrang heeft, dan werkt dit ook door in de spits voor de intercity terug van Maastricht naar Amsterdam later op de middag. Daarom stellen de leden voor om geen onderscheid te maken tussen spits of geen spits. Is de minister hiertoe bereid? Daarnaast vragen deze leden waarom het snelle goederenvervoer de laagste prioriteit heeft, terwijl dat toch juist iets is wat deze leden graag stimuleren en het personenvervoer het minste hindert. Bovendien vragen de leden van de PVV-fractie waarom het goederenvervoer buiten de spits om voorrang zou moeten krijgen op het personenvervoer op het hoofdrailnet. Volgens deze leden dient het goederenvervoer zoveel mogelijk over de Betuweroute afgewikkeld te worden en de daarvoor nog aan te wijzen noordelijke en zuidelijke goederenrouteringen en dus zo min mogelijk over het hoofdrailnet. In dat kader stellen de leden van de PVV-fractie dan ook voor om voor het hoofdrailnet de hele dag bij de reguliere capaciteitsaanvraag de volgende prioriteitsindeling te hanteren.

1. Intercity
2. Stoptrein
3. Internationaal personenvervoer
4. Snel goederenvervoer
5. Conventioneel goederenvervoer
6. Zwaar goederenvervoer

Deze leden vinden het belangrijk om zoveel mogelijk gebruik te maken van de reguliere capaciteitsaanvraag en stellen daarom voor om ruime marges te hanteren bij het vrijgeven van tijdspaden om zodoende conflicten in de capaciteitsverdeling tot een minimum te beperken. De leden van de PVV-fractie zijn zich ervan bewust dat dit op gespannen voet staat met de ambitie om de infrastructuur zoveel mogelijk te benutten, maar de leden zijn van mening dat zoveel mogelijk moet worden vermeden dat tijdspaden elkaar kruisen, zodat nodeloze vertraging voor de reizigers wordt vermeden. De leden vinden het daarbij overigens wel belangrijk dat bij vertragingen ook zoveel mogelijk deze prioriteitsverdeling wordt gehanteerd, zonder dat daarbij treinen nodeloos op elkaar wachten. Indien een vertraagde intercity gehinderd wordt door een stoptrein, dan dient deze hem bij de eerstvolgende mogelijkheid te laten

passeren, zodat de oorspronkelijke dienstregeling zo snel mogelijk weer kan worden hersteld. Wel pleiten de leden ervoor om hierbij actief fikse boetes uit te delen aan de veroorzaker van de vertraging (in voorgaand voorbeeld dus de intercity). Zodoende houden de verschillende vervoerders op het spoor elkaar scherp en wordt het verstoren van elkaars tijdsfad hard afgestraft. Bovendien is een mogelijk neveneffect dat dit een stimulans is voor vervoerders om te investeren in het ERTMS, omdat zij dan in staat zijn dichter op elkaar te rijden en zodoende meer speling te creëren in hun tijdsfaden. Is de minister het hiermee eens? Indien er zich een vertraging voordoet als gevolg van een verstoring waar geen van de vervoerders schuld aan heeft, zoals een koperdiefstal, blikseminslag of zelfdoding, dan gaat het bovenstaande natuurlijk niet op. Wel is het daarbij van belang dat het treinverkeer na de verstoring en het vrijmaken van stilgevallen treinen op het traject zoveel mogelijk weer op gang wordt gebracht conform de reguliere prioriteitsverdeling. Kan de minister aangeven of dit gebeurt?

De leden van de PVV-fractie vragen in hoeverre de nieuwe geluidswetgeving (SWUNG) en het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen een belemmering vormen voor de eerder voorgestelde capaciteitsverdeling in het geval van verstoringen. Kan de minister dit toelichten? De leden zijn benieuwd in hoeverre de uitzonderingspositie in de prioriteitsvolgorde op de route Dordrecht–Lage Zwaluwe–Roosendaal–Belgische grens voor mogelijke verstoringen kan zorgen in de dienstregeling van het personenvervoer ook op andere tracés van het hoofdrailnet. De leden van de PVV-fractie verwijzen hierbij naar de eerder gememoreerde problematiek van de kettingvertraging, waarbij een vertraging opgelopen op dit traject doorwerkt in de dienstregeling elders. Deze leden vernemen graag welke aanpassingen er qua infrastructuur of huidige dienstregeling nodig zijn om deze uitzonderingspositie ongedaan te maken.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van het CDA

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het genoemde ontwerpbesluit en leggen de minister graag een aantal vragen voor.

De leden van de CDA-fractie vragen de minister waarom is gekozen voor de in artikel 10, derde lid van het ontwerpbesluit aangegeven prioriteit. Dit gezien het feit dat de minister in het verslag van het schriftelijk overleg inzake de wijziging van het besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur d.d. 8 december 2010 (Kamerstuk 29 893, nr. 112) heeft aangegeven dat in de Randstad de concessie voor het hoofdrailnet de maximale prioriteit heeft. In het derde lid van dit artikel staat het nationaal openbaar vervoer echter op de derde plaats. Kan de minister aangeven hoe dit te verklaren is?

De minister geeft aan dat het wijzigingsbesluit gericht is op de korte termijn. De leden van de CDA-fractie vragen waarom dit het geval is. Dit gezien de ambitie van het kabinet voor maatregelen ten aanzien van verbetering van de capaciteitsverdeling voor de korte en middellange termijn. Kan de minister aangeven hoe zij de capaciteitsverdeling op de middellange termijn vorm geeft?

De leden van de CDA-fractie vragen waar en hoe vaak overbelaste situaties voorkomen. Kan de minister over die twee punten duidelijkheid geven? Hoe wordt nu met overbelaste situaties omgegaan?

De minister geeft aan dat het besluit kan worden aangepast, mochten in de komende jaren onoverkomelijke capaciteitsproblemen dreigen. Wanneer is er sprake van onoverkomelijke capaciteitsproblemen?

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de ChristenUnie

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het genoemde ontwerpbesluit. Deze leden vinden het een goede zaak dat dit ontwerpbesluit ter uitvoering van het amendement Slob¹ separaat aan de Kamer wordt voorgelegd, zodat de Kamer zich kan uitspreken over de aanwijzing van trajecten waar goederenvervoer ook in de spits voorrang blijft houden bij de capaciteitsverdeling in overbelaste situaties.

In het voorstel wordt nog steeds onderscheid gemaakt tussen stadsgevestelijk en streekgevestelijk openbaar vervoer. Genoemde leden vragen waarom de minister dit onderscheid nog hanteert nu de NS alleen nog onderscheid maakt tussen sprinters en intercity's. Deelt de minister de mening dat stads- en streekgevestelijk openbaar vervoer inmiddels zijn geïntegreerd, wat ook blijkt uit structuur van de Wet personenvervoer waarin alle bevoegdheden op het gebied van openbaar vervoer van de gemeenten zijn verschoven naar provincies en stadsregio's? Deelt de minister de mening dat er geen inhoudelijk argument is om nog langer het onderscheid te maken tussen stads- en streekgevestelijk spoorvervoer?

Ook vragen de leden van de ChristenUnie-fractie waarom goederenvervoer in het voorstel in de spits voorrang heeft op hogesnelheidsvervoer terwijl er tegelijkertijd contractuele afspraken bestaan tussen het Rijk en de spoorvervoerder over te behalen reistijden en frequenties?

Voorts zijn deze leden van mening dat ook buiten de spits voorrang moet worden gegeven aan reizigersvervoer met uitzondering van specifiek aangewezen goederencorridors. Er is immers al een minimumcapaciteit voor goederentreinen gegarandeerd. Als er dan een knelpunt ten aanzien van capaciteit ontstaat, dan moet dit knelpunt zo snel mogelijk worden opgelost. Anders zou de situatie kunnen ontstaan dat door de groei van het goederenvervoer gesneden moet worden in het aanbod reizigers-treinen. Genoemde leden zouden liever zien dat in het systeem van capaciteitsverdeling in overbelastingssituaties rekening wordt gehouden met de reeds in eerdere jaren toebedeelde en benutte capaciteit. Deze leden vragen het besluit hierop aan te passen.

Ook vragen deze leden hoe de prioriteitsvolgorde zich verhoudt tot regionale investeringen in het spoorwagennet. Deelt de minister de mening dat het niet zo kan zijn dat de regio investeert in capaciteitsuitbreiding voor het reizigersvervoer en deze capaciteit uiteindelijk wordt benut voor goederenvervoer als gevolg van de prioriteitsvolgorde in dit besluit?

Concreet wijst het voorliggende besluit één traject (Dordrecht–Lage Zwaluwe–Roosendaal–Belgische grens) aan waar ook in de spits goederentreinen in de capaciteitsverdeling in overbelaste situaties voorrang blijven houden. Dit traject is aangewezen aan de hand van het feitelijk en op korte termijn te verwachten gebruik van het goederenvervoer op de betreffende baanvakken. Het valt genoemde leden op dat in de toelichting niets wordt gezegd over het feitelijke en te verwachten gebruik voor reizigerstreinen, terwijl in het beleidsvoornemen voor de hoofdrailnetconcessie staat dat er overal op het hoofdrailnet minimaal twee keer per uur een trein gaat rijden. Op het traject Dordrecht–

¹ Amendement Slob d.d. 29 september 2010 over het stellen van regels voor de capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur ten aanzien van onder meer minimale niveaus van capaciteit en prioriteitscriteria (Kamerstuk 32 289, nr. 11).

Roosendaal rijden momenteel buiten de spits echter slechts twee intercity's en één sprinter. Er is daarom ook groei van het reizigersvervoer te verwachten. Genoemde leden vragen daarom om een nadere onderbouwing met cijfers voor zowel reizigers als goederentreinen en de garantie dat het voorliggende besluit niet ten koste gaat van de ambitie in het beleidsvoornemen voor het hoofdtrilnet. In het licht van dit beleidsvoornemen stellen genoemde leden voor om met dit wijzigingsbesluit artikel 8 lid 1 sub a onderdeel 2 te wijzigen zodat ook buiten de spits twee paden per richting voor reizigerstreinen tussen kleine stations zijn gegarandeerd.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen, gezien de analyse dat er op korte termijn knelpunten te verwachten zijn op het traject Dordrecht–Lage Zwaluwe–Roosendaal–Belgische grens, of de betreffende baanvakken conform de EU-richtlijn¹ inmiddels overbelast zijn verklaard. Zo nee, waarom niet? Ook vragen deze leden wat het knelpunt betekent voor de voorgestelde frequenties binnen het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Klopt het dat binnen het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer uiteindelijk twee van de zes sprinters tussen Rotterdam en Dordrecht zullen moeten keren in Zwijndrecht door een capaciteitsprobleem? Wordt dit capaciteitsprobleem veroorzaakt door het in dit besluit genoemde knelpunt voor goederentreinen ten zuiden van Dordrecht?

Tot slot vragen de leden van de ChristenUnie-fractie welke maatregelen er nodig zijn om het knelpunt tussen Dordrecht en Roosendaal op te lossen. Zijn er korte termijn maatregelen mogelijk of is de enige oplossing de realisatie van de ROBEL-lijn (goederenspoorlijn Rotterdam België)? Ook vragen deze leden naar de relatie van dit besluit met het standpunt van de minister dat de VEZA-boog (goederenspoorlijn Zeeland Antwerpen) niet nodig is omdat er geen capaciteitsknelpunt zou zijn. Is er nu of in de nabije toekomst wel of geen knelpunt rond Roosendaal? Klopt het dat de realisatie van de VEZA-boog het knelpunt tussen Dordrecht–Lage Zwaluwe–Roosendaal–Belgische grens verkleint?

II REACTIE VAN DE MINISTER

De leden van de PvdA-fractie vragen zich af of zich ook buiten de spitsperiode capaciteitsproblemen voordoen. Zo ja, welke problemen gaan zich naar verwachting voordoen en op welke trajecten zal hiervan sprake zijn?

Antwoord:

Dit wijzigingsbesluit heeft alleen betrekking op de verdelingsregels bij mogelijke capaciteitsproblemen in de spits in de regio. In de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) die ik in juni aan uw kamer heb gestuurd, heb ik een overzicht gegeven van mogelijke toekomstige infrastructurele knelpunten op het spoor in de regio. De NMCA heeft met name een indicatieve functie. Ik laat nu onderzoeken in hoeverre er daadwerkelijk capaciteitsknelpunten gaan ontstaan (ook buiten de spits) en, indien dat het geval is, welke maatregelen daarvoor kunnen worden genomen. Zoals ik eerder aan uw kamer heb bericht, wil ik in 2012 afspraken maken met de decentrale overheden over de eventueel noodzakelijke aanpak indien uit de analyse blijkt dat knelpunten zullen ontstaan. Dit gebeurt in het kader van het Programma Beter Benutten.

De leden van de PvdA-fractie en PVV-fractie en ChristenUnie-fractie willen weten welke maatregelen ik neem om het capaciteitsprobleem op het traject Dordrecht–Lage Zwaluwe–Roosendaal–Belgische grens op te lossen.

¹ Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur (PbEG L 75).

Antwoord:

Op dit moment en in de nabije toekomst wordt er geen capaciteitsprobleem verwacht op deze route. De prioriteitsvolgorde is hier ongewijzigd vanwege de consequenties voor goederen bij een potentieel capaciteitsprobleem. Als bij aanvragen voor de jaardienst van het komende jaar of de nabije toekomst blijkt dat er een capaciteitsprobleem ontstaat, zal ProRail de infrastructuur overbelast verklaren en een capaciteitsanalyse en een capaciteitsvergrotingsplan opstellen. Deze plannen bepalen welke maatregelen genomen moeten worden.

De leden van de PvdA-fractie vragen de minister om toe te lichten wat zij gaat doen indien de verwachting niet uitkomt dat de maatregelen, die in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) worden genomen, op tijd worden uitgevoerd waardoor de afwikkeling van het goederenvervoer over de gewijzigde routes toch problematisch verloopt.

Antwoord:

Vooralsnog loopt de uitwerking van PHS conform planning, zoals aangegeven in de zesde voortgangsrapportage van PHS van 10 oktober 2011 (Kamerstuk 32 404, nr. 55). Indien er zich echter onverhoopt vertragingen gaan voordoen, dan kan dit betekenen dat de periode waarop het ontwerpbesluit betrekking heeft langer zal gelden. Indien zich dan capaciteitsproblemen voordoen, wordt de procedure gevolgd zoals beschreven in het antwoord op vraag 2.

De leden van de PvdA-fractie willen weten wanneer het onderzoek naar de houdbaarheid van het huidig regelgevend kader aan de kamer zal worden toegezonden.

Antwoord:

Ik verwacht u rond de zomer van 2012 over de uitkomsten van dit onderzoek te kunnen informeren.

De leden van de PVV- en ChristenUnie-fractie vragen zich af of het onderscheid tussen stadswestelijk, streekwestelijk en nationaal openbaar vervoer kan worden vervangen door een onderscheid tussen intercity's en stoptreinen.

Antwoord:

Het is mogelijk een indeling in intercity's en stoptreinen te maken maar een onderscheid tussen randstedelijke stoptreinen en intercity's en regionale stoptreinen en regionale intercity's blijft noodzakelijk om in de regio ook ruimte te bieden aan het goederenvervoer. Met het nu voorliggende besluit geef ik invulling aan het kabinetsstandpunt over de spoorwegwetgeving en de wens van de kamer om verdelingsregels in het besluit zelf op te nemen. Uw voorstel voor een andere indeling van de deelmarkten zal ik meenemen in het onderzoek naar de houdbaarheid van het regelgevend kader waarin een meer integrale heroverweging van de capaciteitsverdelingsregels plaatsvindt.

De leden van de PVV-fractie vragen zich af wie er voorrang heeft als een intercity in het pad van een stoptrein geraakt. De leden van de PVV-fractie vinden het belangrijk dat bij vertragingen ook zoveel mogelijk deze prioriteitsverdeling wordt gehanteerd, zonder dat daarbij treinen nodeloos op elkaar wachten.

Antwoord:

Bij verstoorde situaties waarin ProRail het treinverkeer moet bijsturen, geldt het besluit spoorverkeer, waarin is gesteld dat «een gestoord verloop van het treinverkeer zo spoedig mogelijk wordt hersteld.»

Daarnaast staan in de Netverklaring van ProRail verdere algemene principes. Bijvoorbeeld dat bij versperringen de pijn naar rato wordt verdeeld over de verschillende vervoerders waarmee de capaciteitsverdeling op basis van het besluit capaciteitsverdeling wordt gerespecteerd. In afhandelingsafspraken, die deel uitmaken van de toegangsovereenkomst leggen beheerder en vervoerders op detailniveau de afhandelingsstrategie voor de afhandeling van specifieke verstoringen vast. Vervoerders houden bij het maken van die afspraken rekening met het aantal reizigers dat getroffen wordt.

De leden van de PVV-fractie stellen dat het nationale vervoer altijd voorrang heeft op het internationale vervoer omdat het internationale vervoer vooral vakantiegangers zou betreffen.

Antwoord:

Internationaal personenvervoer per trein is een waardevolle aanvulling op andere vormen van grensoverschrijdend vervoer. Dit betreft niet vooral vakantiegangers. Juist voor zakenreizigers is de trein op middellange afstanden een waardevol en snel alternatief voor bijvoorbeeld auto of vliegtuig. Ik kies er daarom voor om internationaal vervoer relatief hoog in de lijst voor prioritering van capaciteit te plaatsen.

De leden van de PVV-fractie vragen zich af in hoeverre de huidige capaciteitsverdeling op het spoor een belemmering vormt voor uitbreiding van het personenvervoer op bepaalde trajecten.

Antwoord:

De capaciteitsverdelingsregels zijn bedoeld om in geval van een capaciteitsconflict de beschikbare capaciteit te kunnen verdelen. Daarnaast moet ProRail zoals toegelicht in het antwoord op vraag 2 dan de betreffende infrastructuur overbelast verklaren. ProRail voert twee studies uit om oplossingen voor de overbelast verklaarde infrastructuur te genereren. De bestaande regels voorzien dus juist in een proces om uitbreiding van vervoer mogelijk te maken door de capaciteit aan de vraag aan te passen.

De leden van de PVV-fractie stellen dat al het personenvervoer over het hoofdrailnet in principe te allen tijde voorrang heeft op het goederenvervoer, ook buiten de spits.

Antwoord:

De voorliggende wijziging regelt dat in een overbelaste situatie het personenvervoer in de spits in heel Nederland een hogere prioriteit heeft dan het goederenvervoer, met uitzondering van de route Dordrecht-Roosendaal waar de prioriteitsvolgorde ongewijzigd blijft. Buiten de spits moet er buiten de Randstad voldoende ruimte zijn voor het goederenvervoer per spoor. Dit omdat dit segment van groot belang is voor de aantrekkelijkheid van onze mainports en daarmee voor onze economie. Tevens ontlast het goederenvervoer per spoor andere modaliteiten zoals de weg.

De leden van de PVV-fractie stellen voor om geen onderscheid te maken tussen spits of geen spits.

Antwoord:

Ik wil dit onderscheid niet laten vervallen. Het is van belang om in de regio buiten de spits voldoende ruimte te blijven houden voor het goederenvervoer per spoor zoals toegelicht bij het antwoord op vraag 9. Ik denk met het voorliggende besluit een goede balans tussen de belangen van beide soorten te hebben gevonden en schep met dit besluit

meer ruimte voor personenvervoer op die tijdstippen (namelijk in de spits) waar er veel vraag is naar personenvervoer.

De leden van de PVV-fractie vragen zich af waarom het snelle goederenvervoer de laagste prioriteit heeft.

Antwoord:

Hier is bij de opstelling van het besluit voor gekozen omdat deze markt nog in ontwikkeling was. Conventioneel goederenvervoer is de grootste markt, waarna zwaar goederenvervoer volgt. Het faciliteren van vervoer over het spoor voor deze markten verlicht de filedruk op de weg. Bij de wijziging van het besluit in 2004 was de verwachting dat het snelle goederenvervoer zich zou ontwikkelen. Er is tot nu toe echter geen aanvraag voor snel vervoer gedaan en de verwachting is dat die op korte termijn ook niet komt. Bij het onderzoek naar de houdbaarheid van het regelgevend kader zal gekeken worden of alle in het besluit benoemde categorieën nog moeten worden opgenomen.

De leden van de PVV-fractie vragen zich af waarom het goederenvervoer buiten de spits voorrang zou moeten hebben op het personenvervoer op het hoofdrailnet.

De Betuweroute kan immers het goederenvervoer afhandelen.

Antwoord:

Ik deel de mening van de PVV-fractie dat de Betuweroute zoveel mogelijk goederenvervoer moet afhandelen. Er zijn echter bestemmingen zoals België/Frankrijk die niet bereikt kunnen worden via de Betuweroute en daarnaast moet de aan- en afvoer naar de Betuweroute van goederenvervoer gefaciliteerd worden. Als onderdeel van PHS zijn dan ook goederenroutes ontwikkeld waarvan de Betuweroute een belangrijk onderdeel uitmaakt. Zoals aangegeven in de toelichting bij het besluit, studeer ik op de houdbaarheid van het huidige regelgevend kader in relatie tot PHS. Ik zal de capaciteitsverdelingsregels tijdig voor ingebruikname van de PHS-corridors herzien, maar zie geen aanleiding om nu vooruitlopend op dit onderzoek de regels aan te passen.

De leden van de PVV-fractie willen ruime marges hanteren bij het vrijgeven van paden zodat tijdspaden elkaar niet kruisen.

Antwoord:

ProRail verdeelt de capaciteit zodanig dat paden elkaar niet kruisen. Ze hanteert daarbij veiligheidsmarges voor de afstand van treinen op basis van de kenmerken van een trein. Ik ben het met de PVV eens dat het spoor een constantere betrouwbaarheid moet hebben. ProRail werkt daarom in samenspraak met de vervoerders aan het robuuster maken van het spoor.

De leden van de PVV-fractie stellen dat een boete bij vertraging vervoerders scherp houdt en een stimulans vormt voor de introductie van ERTMS. ERTMS maakt immers dat treinen dichter op elkaar kunnen rijden en creëert speling.

Antwoord:

Ik deel de mening van de PVV-fractie dat het zinvol is om vervoerders te prikkelen om niet (onnodig) te vertragen. ProRail onderzoekt de mogelijkheden van een bonus/malus systematiek bij vertragingen met vervoerders conform het veroorzakersprincipe. Nu al wordt een vervoerder gecompenseerd bij vertraging, maar een vervoerder kan nu nog niet worden aangesproken bij het veroorzaken van een vertraging. Met betrekking tot ERTMS in relatie tot PHS, ontvang ik zoals bekend, in 2013 een ERTMS-implematievoorstel van de spoorsector, waarin rekening wordt

gehouden met de behoefte aan capaciteitsgroei en met de mogelijkheden die ERTMS daar wellicht voor kan bieden. Op basis daarvan ik zal besluiten over de verdere implementatie van ERTMS in Nederland.

De leden van de PVV-fractie vragen in hoeverre de nieuwe geluidswetgeving (SWUNG) en het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen een belemmering vormen voor de eerder voorgestelde capaciteitsverdeling in het geval van verstoringen.

Antwoord:

De nieuwe geluidswetgeving (SWUNG) en het nog vast te stellen Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen bevatten beide zogenaamde «plafondregelingen». Daardoor wordt per spoorlijn een plafond vastgelegd als grens voor het maximale geluid, respectievelijk het maximale risico, dat de omgeving van die spoorlijn mag ondervinden. Binnen die geluid- en risicoplafonds is alle vervoer toegestaan. Deze beide regelingen vormen derhalve geen belemmering voor de capaciteitsverdeling in het geval van verstoringen, mits het vervoer qua geluid en risico binnen de vastgelegde plafonds blijft. Bij een kleine verstoring is het meestal mogelijk om dit binnen de bestaande plafonds op te lossen. Bij grotere langdurige verstoringen kan een ontheffing worden aangevraagd voor het baanvak waarover wordt omgereden.

De leden van de CDA-fractie vragen zich af hoe de positie van nationaal personenvervoer in de prioriteitsvolgorde zich verhoudt tot de maximale prioriteit die de minister wil geven aan de concessie voor het hooftrailnet in de randstad.

Antwoord:

De leden van de CDA-fractie veronderstellen dat ik in de randstad de hooftrailnet concessie maximale prioriteit wil geven. Dat is niet zo, ik wil in het gehele land vervoer op het hooftrailnet mogelijk maken. Ik zal de verschillende deelmarkten waaronder nationaal openbaar vervoer en stadsgewestelijk openbaar vervoer uit het besluit capaciteitsverdeling toetsen op de vereisten uit de nieuwe concessie zodra ik het debat hierover met uw kamer heb gevoerd en er meer duidelijkheid is over de definitieve contouren van de concessie.

De leden van de CDA-fractie vragen mij hoe ik de capaciteitsverdeling op middellange termijn wil vormgeven.

Antwoord:

In het onderzoek naar de houdbaarheid van het huidig regelgevend kader (zoals ook aangegeven in het antwoord op vraag 12) bekijk ik of deze regels voor de middellange termijn veranderd moeten worden en zoja, hoe.

De leden van de CDA-fractie willen weten waar en hoe vaak overbelastverklaringen worden afgegeven en hoe daarmee om wordt gegaan.

Antwoord:

De overbelastverklaringen zijn gepubliceerd op de website van ProRail (www.prorail.nl). Het gaat in totaal om 69 overbelastverklaringen op diverse trajecten en emplacementen in de periode 2006–2014. ProRail verricht binnen 6 maanden na de afgifte van een overbelastverklaring een capaciteitsanalyse en stelt binnen de 6 maanden daarna een capaciteitsvergotingsplan op. Deze studies geven oplossingsmogelijkheden voor het ontstane knelpunt.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen zich af waarom goederenvervoer in het voorstel in de spits voorrang heeft op hogesnelheidsvervoer terwijl er tegelijkertijd contractuele afspraken bestaan tussen het Rijk en de spoorvervoerder over te behalen reistijden en frequenties?

Antwoord:

De minimale bedieningsniveaus in de Vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet, zijn tevens opgenomen als minimale bedieningsniveaus in het huidige Besluit Capaciteitsverdeling (artikel 8 lid 1b) zodat dit vervoer bij een overbelastverklaring als eerste capaciteit krijgt toebedeeld. Indien hier bovenop extra hogesnelheidsvervoer onderdeel uitmaakt van de capaciteitsaanvraag, kent dit een lagere prioriteit in de toekenning van capaciteit op basis van de prioriteringsregels.

De leden van de ChristenUnie-fractie zouden liever zien dat in het systeem van capaciteitsverdeling in overbelastingssituaties rekening wordt gehouden met de reeds in eerdere jaren toebedeelde en benutte capaciteit. Deze leden vragen het besluit hierop aan te passen.

Antwoord:

Ik neem deze suggestie mee in het onderzoek naar de houdbaarheid van het huidige regelgevend kader (zoals aangegeven in het antwoord op vraag 12) en wil daarin eerst de effecten van zo'n maatregel analyseren alvorens die over te nemen.

Ook vragen deze leden hoe de prioriteitsvolgorde zich verhoudt tot regionale investeringen in het spoorwegnet. Deelt de minister de mening dat het niet zo kan zijn dat de regio investeert in capaciteitsuitbreiding voor het reizigersvervoer en deze capaciteit uiteindelijk wordt benut voor goederenvervoer als gevolg van de prioriteitsvolgorde in dit besluit?

Antwoord:

Ik begrijp dat een regio die investeert in capaciteit die ook wil kunnen gebruiken. Met de voorliggende verruiming van de prioriteit in de spits faciliteer ik dat ook.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen om een nadere onderbouwing met cijfers van reizigers- en goederentreinen op het traject Dordrecht–Roosendaal en de garantie dat het voorliggende besluit niet ten koste gaat van de ambitie in het beleidsvoornemen voor het hoofdrailnet om binnen en buiten de spits twee keer per uur een trein te laten rijden.

Antwoord:

In onderstaande tabellen zijn de afgelopen jaren gerealiseerde en verwachte goederen en reizigers treinen weergegeven (in aantallen treinen per jaar).

Tabel 1: Baanvak Dordrecht–Lage Zwaluwe (aantallen treinen per jaar: bron ProRail)

	Reizigers	Goederen	R+G
2011	84 500	14 950	99 450
2012	88 850	14 900	103 750
2013	84 500	14 850	99 350
2014	84 500	14 800	99 300

Tabel 2: Baanvak Lage Zwaluwe–Roosendaal (aantallen treinen per jaar: bron ProRail)

	Reizigers	Goederen	R+G
2011	42 700	3 850	46 550
2012	47 050	4 700	51 750
2013	42 700	5 600	48 300
2014	42 700	6 450	49 150

Zoals weergegeven in bovenstaande tabellen is de vervoersgroei op deze baanvakken beperkt. ProRail geeft aan dat deze groei en de ambitie uit het beleidsvoornemen om de gehele dag door twee keer per uur een personentrein te laten rijden past binnen de bestaande capaciteit.

De leden van de ChristenUnie-fractie stellen voor om – in het licht van het beleidsvoornemen voor de nieuwe hoofdrailnet concessie – artikel 8 lid 1 sub a onderdeel 2 van het besluit capaciteitsverdeling te wijzigen zodat ook buiten de spits twee paden per uur per richting voor reizigerstreinen tussen kleine stations zijn gegarandeerd.

Antwoord:

In het concept beleidsvoornemen voor de vervoerconcessie heb ik het voornemen opgenomen om de minimale bediening op grote stations de gehele dag op twee keer per uur per richting te zetten. Voor de overige stations op het hoofdrailnet heb ik het voornemen om de minimale bediening op te hogen naar twee keer per uur per richting op werkdagen tot 20.00 uur. Dit heeft te maken met de vervoersvraag. Na 20.00 uur en in het weekend is de vervoersvraag tussen kleine stations gewoonweg te laag.

Na voorhang van het beleidsvoornemen voor de nieuwe vervoerconcessie op het hoofdrailnet in de Tweede Kamer, start het proces van concessieverlening. In dit proces werk ik de concessiebepalingen nader uit en parallel de wijzigingen van wet- en regelgeving die nodig zijn (zoals de minimale bediening tussen kleine stations) om de uiteindelijke concessie-eisen te faciliteren.