

Vergaderjaar 2005–2006

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 32

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATER-STAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 maart 2006

Op 23 februari 2006 heb ik met de Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat een Algemeen Overleg gevoerd over het spoor, meer in het bijzonder over het vervoerplan 2006, het beheerplan 2006 en de dienstregeling 2007. Tijdens dit overleg heb ik toegezegd dat ik het proces rond de dienstregeling 2007 zal beschrijven, en dat ik de mondelinge vragen over datzelfde onderwerp – waarop ik tijdens het AO vanwege tijdsdruk niet meer heb kunnen reageren – schriftelijk zou beantwoorden. In deze brief treft u de toegezegde informatie aan.

Beschrijving proces

In onderstaande tabel is globaal het proces rond een wijziging van een dienstregeling voor jaar N weergegeven.

DATUM/PERIODE	GEBEURTENIS/ACTIE
Vanaf maart N-2 Gedurende N-2	NS stelt eerste concept dienstregeling voor jaar N op. NS overlegt met decentrale overheden en consumentenorganisaties over hun wensen voor de dienstregeling N.
Oktober N-2	NS vraagt advies van consumentenorganisaties over concept-dienstregeling N.
Januari N-1	NS bekijkt in hoeverre de reacties van decentrale overheden, consumentenorganisaties en andere partijen aanleiding zijn voor aanpassing van de voorgenomen dienstregeling.
Medio maart N-1	Op basis van het uurpatroon dient NS, samen met de andere vervoerders op het spoor, bij capaciteitsmanager ProRail de capaciteitsaanvraag voor het BasisUurPatroon voor jaar N in.
Medio juni	NS vraagt advies aan consumentenorganisaties in Locov over de uitgewerkte jaardienstregeling.
Eind juli N-1	Vervoerders dienen op basis van de voor de gehele dag in detail uitgewerkte dienstregeling hun capaciteitsaanvraag voor de jaardienst (24*7; ofwel voor 24 uur en 7 dagen per week) voor jaar N in bij ProRail.

DATUM/PERIODE	GEBEURTENIS/ACTIE
Medio oktober N-1	NS zendt de dienstregeling 2 maanden voor ingangsdatum en stuurt een toets op de minimumeisen uit de Vervoerconcessie mee.
Vóór 1 november N-1	NS dient vervoerplan voor het jaar N in bij VenW. In het vervoerplan moet NS beschrijven hoe het bedrijf in jaar N zijn zorgplicht invult. Onderdeel hiervan is een beschrijving van de wijzigingen in de dienstregeling ten opzichte van N-1.
Vóór 1 januari N	Instemming VenW met vervoerplan.

Normaliter zendt NS mij medio oktober de dienstregeling met daarbij een toets op de minimumeisen uit de Vervoerconcessie. Daar waar de dienstregeling niet aan de eisen voldoet, moet zij onderbouwd en voorzien van een advies van consumentenorganisaties en decentrale overheden een verzoek tot ontheffing indienen. In november legt NS mij het Vervoerplan voor waarin zij onder meer de wijzigingen in de dienstregeling ten opzichte van het voorgaande jaar beschrijft. Wanneer ik daar niet tevreden mee ben, stem ik hiermee niet in en kunnen deze niet worden ingevoerd.

Omdat de aanpassing van de dienstregeling voor 2007 een fundamentele wijziging betreft is het tijdschema formeel weliswaar hetzelfde, maar heb ik met NS afgesproken het overleg over de dienstregeling eerder te laten plaatsvinden. Dat is onder meer geschied door middel van de doorkijk in het Vervoerplan 2006 en de openbaarmaking van de Locov-adviesaanvraag. In oktober 2005 heb ik NS een brief gestuurd met de uitgangspunten waaraan ik de nieuwe dienstregeling zal toetsen. Naast de concessievoorwaarden zijn dat onder meer de filosofie achter het plan «Benutten & Bouwen» en de concrete doorwerking daarvan zoals die in Nota Mobiliteit gestalte heeft gekregen. Belangrijk is daarbij de wijze waarop de te verwachten vervoersgroei zal worden gefaciliteerd: niet door nieuwe grootscheepse infrastructuuruitbreidingen op touw te zetten, met alle daaraan verbonden kosten en langdurig verstorende bouwactiviteiten, maar door een meer eenvoudige en robuuste opzet van de dienstregeling, opdat over het bestaande spoor meer mensen vervoerd kunnen worden. In de Nota Mobiliteit is nadrukkelijk die laatste weg ingeslagen en op basis van dit gegeven heeft NS de dienstregeling 2007 opgesteld.

Het nu voorliggende «Ontwerp 2007» is een eerste stap op weg naar het eindbeeld waaraan die filosofie ten grondslag ligt. Verdere stappen zullen volgen in 2008–2009, wanneer geleidelijk aan de hogesnelheidslijn en de Betuweroute in vol bedrijf komen. Een volgend moment is 2012, het jaar waarin de Hanzelijn in dienst komt. Met de nu voorgestelde dienstregelingsopzet kan NS tot in 2012 de te verwachten reizigersgroei aan.

Ik heb u eerder aangegeven dat ik de dienstregeling niet ambitieus genoeg vond. Indien nu wordt gekozen voor een dienstregeling die verder gaat, zoals de filosofie is van «Benutten & Bouwen», dan zullen ook de negatieve consequenties (reistijdverlengingen op andere plaatsen, toename overstappen) groter worden. Gelet hierop, en op de beleidsuitgangspunten waaraan ik toets, is er op dit moment voor mij geen aanleiding om aan de hoofdopzet van de nieuwe dienstregeling te willen tornen. De komende jaren kunnen, zoals hierboven beschreven, verdere stappen worden gemaakt. Wel wil ik, gezien de uitgangspunten die ik ook vooraf aan de NS heb meegegeven en gehoord de discussie met uw Kamer, in overleg treden met NS om te bezien hoe op het punt van de bereikbaarheid van de landsdelen nog enkele verbeteringen kunnen worden bereikt. Tot slot zal ik bezien welke doorkijk op de korte termijn (2008/2009) kan worden gemaakt om inzicht te krijgen in de verdere ambities die voor die korte termijn nog gerealiseerd kunnen worden.

Momenteel beraadt NS zich op de adviezen van de consumentenorganisaties en decentrale overheden. Ik heb NS gevraagd mij medio maart op de hoogte te stellen van haar reacties, waarbij zij – indien zij afwijkt van het advies – dit motiveert¹. Op basis van deze informatie, als ook de uitkomst van het debat met uw Kamer, vorm ik mij een oordeel over de voorgenomen dienstregeling. Ik zal hierna zo spoedig mogelijk het gesprek met NS aangaan. Dit met het oog op de inpasbaarheid in de logistieke processen van ProRail, andere spoorvervoerders en NS.

Zoals bovenstaand gemeld, krijg ik formeel de dienstregeling met de toets op het minimum voorzieningenniveau medio oktober en de beschrijving van de wijzigingen in het aangeboden vervoer in het vervoerplan 2007 (voor 1 november). Dit laatste behoeft mijn instemming.

Beantwoording mondelinge vragen uit AO

Onderstaand vindt u mijn antwoorden op de vragen van uw Kamer die tijdens het Algemeen Overleg van 23 februari 2006 om tijds technische redenen niet aan de orde zijn gekomen.

Er is gevraagd naar de wisselwerking tussen decentrale overheden en NS. Zoals hierboven gemeld, is de consultatie vroeg op gang gekomen. NS heeft twee jaar lang met de overheden en consumentenorganisaties overlegd over de nieuwe dienstregeling. Mij hebben geen signalen bereikt dat deze samenwerking niet goed zou lopen, zoals gesuggereerd werd in het AO van 23 februari. Het is echter onvermijdelijk dat bij een wijziging van de dienstregeling er sprake is van wensen die onverenigbaar zijn met andere wensen of externe randvoorwaarden.

De vraag of station Amsterdam Centraal het extra aantal overstappers wel aankan, nu de intercity Utrecht-Amsterdam-Haarlem vervalt, berust waarschijnlijk op een misverstand. In de dienstregeling 2007 vervalt de intercity Utrecht-Amsterdam niet, maar rijdt hij in plaats van naar Haarlem in de toekomst door naar Alkmaar. Omdat de vervoersstroom vanuit Utrecht richting de Kop van Noord-Holland groter is dan naar Haarlem alleen (circa 70% versus 30%), leidt dit gegeven eerder tot minder overstappers op Amsterdam Centraal.

Er is mij gevraagd of ik van mening ben dat NS niet moet beknibbelen op de verbindingen van en naar de landsdelen. De vervoerconcessie verplicht NS te zorgen voor goede verbindingen met de landsdelen. Weliswaar zijn de meeste verbeteringen in de voorliggende dienstregeling 2007 geconcentreerd in de (brede) Randstad, maar ook op de uitlopers van het net is wel degelijk sprake van vooruitgang. Zo verdubbelt bijvoorbeeld voor de Limburgse steden het aantal intercity's naar 2 per uur en wordt daar ook de frequentie van de Sprinters verhoogd. Bovendien profiteren in zijn algemeenheid de landsdelen van de hogere bedrijfszekerheid die door deze dienstregeling wordt mogelijk gemaakt. Zoals hierboven ook al aangegeven, zal ik het gesprek met de NS aangaan over de bereikbaarheid van de landsdelen.

Nu in de voorgenomen dienstregeling 2007 intercity's vaker stoppen, is de vraag gesteld of dat niet gecompenseerd kan worden door ze tussen stations sneller te laten rijden. Een spoorwegnet heeft de meeste capaciteit wanneer alle treinen even hard rijden en even vaak stoppen (metro-systeem). In dat geval kunnen treinen met circa 3 minuten tussenruimte opvolgen. Juist de verschillen in snelheid en de veelheid aan treinsoorten die de huidige dienstregeling kenmerkt, zorgt ervoor dat veel meer tussenruimte nodig is en de capaciteit van veel baanvakken slecht wordt benut. In de nieuwe opzet komen er minder soorten treinen met minder grote snelheidsverschillen. Daardoor ontstaat ruimte voor verdere groei

¹ Zie ook de brieven aan NS en ProRail waarvan op 8 maart 2006 (kamerstuk 29 984, nr. 31) kopieën aan de Tweede Kamer zijn gestuurd.

(treinen kunnen dichter achter elkaar rijden en dus kunnen er meer treinen rijden) en wordt voldaan aan de voorwaarde uit de vervoerconcessie dat het aangeboden vervoer gericht moet zijn op groei. In dat beeld past het niet om door het opvoeren van de rijsnelheid weer grotere snelheidsverschillen te introduceren.

Hiermee samenhangend is de vraag gesteld waarom er geen extra inhaalsporen worden gebouwd om meer treinen mogelijk te maken. Om groei en punctualiteitsverbetering te accommoderen is òf een forse investering in de infrastructuur nodig (bij de start van de studie «Benutten & Bouwen» werd door de sector circa € 40–50 mld geschat) òf een meer eenvoudige en robuuste opzet van de dienstregeling in combinatie met een aantal gerichte infrastructurele maatregelen (Herstelplan Spoor). In de Nota Mobiliteit is voor dit laatste gekozen. De opzet van de dienstregeling 2007 zoals die nu voorligt, past in de uitgangspunten van Benutten & Bouwen en dit beleid uit de Nota Mobiliteit. De keuzes die NS in dienstregeling 2007 maakt om groei op het bestaande spoorwegnet mogelijk te maken, zijn dan ook een logisch gevolg van beleidskeuzes die de afgelopen periode, met instemming van uw Kamer, zijn gemaakt.

Gevraagd is voorts in hoeverre de noodzaak om vaker over te stappen zich verhoudt tot de toegankelijkheid van spoorvervoer voor reizigers met een functiebeperking. Allereerst merk ik op dat het beeld dat met de nieuwe dienstregeling veel vaker moet worden overgestapt niet juist is. Weliswaar vervallen bepaalde rechtstreekse verbindingen, maar veelal komen daar andere voor in de plaats. Ook heeft NS, meer dan voorheen, de keuze van de verbindingen die door een rechtstreekse trein worden bediend laten bepalen door de grootste vervoersstroom. Dat alles maakt dat het aantal reizen waarbij moet worden overgestapt met 1 procent stijgt. Specifiek voor reizigers met een functiebeperking geldt dat op 107 stations in Nederland assistentie aan reizigers met een functiebeperking wordt geboden (voor 84 stations betreft dit een verplichting uit de vervoerconcessie). Het overstappen vindt met de nieuwe dienstregeling vooral plaats op de grotere stations. Op deze stations is nu al assistentieverlening aanwezig (evenals liften e.d.).

Ook is mijn oordeel gevraagd over het toenemen van de rijtijden in de nieuwe dienstregeling. Inderdaad wordt op een aantal verbindingen de reistijd enkele minuten langer, maar het algemene beeld dat de treinen langzamer gaan rijden klopt niet. Kenmerk van de nieuwe dienstregeling is dat de normen voor rijtijden en stationnementstijden, die in de loop van de jaren steeds meer zijn verkort, samen met de capaciteitsmanager opnieuw zijn vastgesteld en wederom consequent worden toegepast. Dat is als volgt in zijn werk gegaan. Als eerste stap is de algemene toeslag op de rijtijd teruggebracht van 7% naar 5%. Vervolgens zijn, daar waar dat nodig is gebleken, rijtijden of stationnementstijden specifiek op de praktijk afgestemd. Het resultaat hiervan is in een aantal gevallen een verlenging van de rijtijd, maar het leidt op landelijk niveau niet tot gemiddeld langere reistijden. Wel is er, doordat de speling nu exact daar wordt ingezet waar die nodig is, winst aan punctualiteit en betrouwbaarheid.

Gevraagd is waarom er geen goederenvervoer van de Brabantroute naar de Betuweroute verschuift, want op de Brabantroute wordt gerekend met hetzelfde volume goederenvervoer als momenteel. Binnen het overleg van de spoorsector hebben de goederenvervoerbedrijven aangegeven dat zij graag in de eerste periode na ingebruikneming van de Betuweroute de (uitwijk)mogelijkheid willen openhouden om toch met goederentreinen over de Brabantroute te rijden. Op voorstel van de goederenvervoerders hebben de gezamenlijke partijen in de spoorsector onderzocht of het mogelijk is om een dienstregeling te ontwikkelen waarin met die wens

rekening wordt gehouden. Dat is mogelijk gebleken, zij het met beperkingen: de goederenpaden die in de dienstregeling 2007 op de Brabantroute gereserveerd zijn bieden geen groeimogelijkheden en zijn van mindere kwaliteit dan momenteel.

Tenslotte de vraag of het in zijn algemeenheid niet wrang is dat sneltreinen geschrapt worden vanwege homogeniseren, maar dat trage goederentreinen wel kunnen blijven rijden. Goederentreinen zijn over het algemeen niet traag, ze zijn alleen trager dan reizigerstreinen op de momenten dat zij optrekken of afremmen. Daarom is het van belang dat goederentreinen, wanneer zij eenmaal rijden, niet meer hoeven te stoppen om in te voegen of om andere treinen te laten passeren.

Daarom is er in de dienstregelingpatronen naar gestreefd om een zogenaamde «groene golf» te creëren voor goederentreinen op belangrijke routes.

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus