

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

109

Vragen van het lid **Amhaouch** (CDA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het in zicht zijn van het spoorplafond* (ingezonden 22 augustus 2019).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-Van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 27 september 2019). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2018–2019, nr. 3958.

Vraag 1

Kent u het bericht «Halfjaarcijfers NS: Reizigersgroei zet door, spoorplafond in zicht»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Op welke modellen, cijfers en berekeningen zijn de nieuwe prognoses van de Nederlandse Spoorwegen (NS) gebaseerd? Is hoeverre zijn deze prognoses betrouwbaar? Welke prognose vindt u het meest betrouwbaar en van welke prognose gaat u uit, die van de Nationale Markt en Capaciteits Analyse (NMCA) of die van de NS?

Antwoord 2

De prognoses van NS in het hierboven aangehaalde persbericht zijn gebaseerd op berekeningen van NS. Voor de planning van meerjarige investeringen in infrastructuur (wegen, vaarwegen en spoorwegen) hanteert het Rijk de NMCA.

Vraag 3 en 5

Hoe kan het dat uit de prognose van de NS blijkt dat het plafond in 2027 wordt bereikt en in de NMCA, die door het Rijk gehanteerd wordt bij het bepalen van de noodzakelijke infrastructuur, staat dat dit in 2030 is? Kunt u aangeven waarop gebaseerd is dat als de trend van het eerste halfjaar doorzet het plafond zelfs al in 2025 kan worden bereikt? Wat is de oorzaak hiervan?

¹ Halfjaarbericht NS, 16 augustus 2019 (<https://nieuws.ns.nl/halfjaarcijfers-ns-reizigersgroei-zet-door-spoorplafond-in-zicht/>)

Antwoord 3 en 5

In het persbericht van NS maakt NS melding van een hoge groei in het aantal reizigerskilometers per spoor in de afgelopen jaren. Deze groei ligt boven de verwachte groei op basis van de NMCA. De NMCA rekent gemiddeld met 1 tot 2 procent groei van het aantal reizigerskilometers per jaar tot 2030. NS berekent op basis van hun model (waarbij dus wordt gerekend met hogere groei in de afgelopen jaren) dat het door de NMCA verwachte aantal reizigerskilometers met de trein eerder wordt gehaald dan in het jaar 2030, namelijk 2027. Daarnaast geeft NS aan wat het effect is van extrapolatie van deze hoge groei naar de toekomst. In dat geval komt het jaar 2025 in beeld. Het is echter geen gegeven dat de groei van de afgelopen jaren zich ongewijzigd doorzet. De NMCA maakt – in lijn met Rijksbrede afspraken – gebruik van de groeiscenario's zoals opgesteld door het CPB en PBL. Deze worden elke vier jaar geactualiseerd om een zo realistisch mogelijk beeld te kunnen schetsen.

Vraag 4

Kunt u aangeven wat precies de verschillen in de modellen zijn? Hoe wordt in de prognoses van de NS en de NMCA bijvoorbeeld rekening gehouden met mogelijke veranderingen in de elementen economische groei en tevredenheid over het vervoermiddel trein?

Antwoord 4

Beide verkeer- en vervoersmodellen maken gebruik van aannames over economie, demografie en de aantrekkelijkheid van het OV. Beide modellen geven een verwachting voor het aantal reizigerskilometers op het spoor. De NMCA laat zien wat de ontwikkeling in o.a. economie en demografie betekent voor de groei op de weg en het spoor in 2030 en 2040. De NMCA maakt hierbij gebruik van een bandbreedte om de verwachte groei weer te geven op basis van de groeiscenario's (hoog en laag) van het CPB en PBL. Hiermee wordt in de NMCA-prognoses rekening gehouden met verschillende voorspellingen ten aanzien van economie en demografie. NS gebruikt haar model om bedrijfsbeslissingen te nemen, bijvoorbeeld voor het bepalen van de materieelbehoefte voor de komende 10 jaar. NS gebruikt hiervoor hogere economische groeicijfers dan in de NMCA. Het actuele inzicht van NS is dat de (geplande) materieelbeschikbaarheid de komende tien jaar aansluit op de materieelbehoefte, ook als rekening wordt gehouden met de hogere groei in het aantal reizigers per spoor over de afgelopen jaren.

Vraag 6

Kunt u de top 10 van trajecten aangeven waar het capaciteitsprobleem het grootst is en zal toenemen? Hoeveel van de capaciteitsproblemen van de top 10 vallen buiten de spits?

Antwoord 6

De door NS geconstateerde hoge groeicijfers op het spoor bevestigen mijn beeld van de groeiende vraag naar openbaar vervoer en het goederenvervoer dat ook van het spoor gebruik maakt. De trein is in trek. Om dat succes vast te houden neem ik, samen met vele sectorpartners en decentrale overheden, maatregelen. Zo zal met de maatregelen die we nu in het MIRT hebben voorzien het gebruik van het spoor doorgroeien, onder andere doordat we op meer plekken hoogfrequent gaan rijden. Uiteraard bekijk ik altijd samen met ProRail en andere partijen of er mogelijkheden zijn om projecten te versnellen. Dat is maar zeer beperkt mogelijk omdat de projecten een lange voorbereidings- en uitvoeringsplanning kennen. Wel voer ik al gesprekken met ProRail en NS over de mogelijkheden om met aanvullende kleine aanpassingen aan de infrastructuur nog beter in te spelen op de groei. Dit is mogelijk nog op kortere termijn in te passen omdat het dan gaat om kleinere maatregelen. Bij de gekozen aanpak is het voor mij van belang dat dit past binnen de contouren van het Toekomstbeeld OV. De besluitvorming over infrastructuur verloopt via het MIRT, waarbij ik dit najaar weer spreek met de verschillende decentrale bestuurders.

Vraag 7

Wat vindt u van de bewering van Van Boxtel (president-directeur NS) dat het budget voor ProRail versneld beschikbaar moet komen om knelpunten in de infrastructuur voor 2027 op te lossen? Is dit inderdaad nodig? Zo ja, waar blijkt dit uit?

Antwoord 7

In de NMCA is een kaartje opgenomen van de trajecten waarop een potentieel capaciteitsknelpunt (zitplaatskans) wordt geconstateerd. Dat is geen top 10. Net als op de weg geeft de NMCA een beeld van de knelpunten in de spits. Onderstaande trajecten kennen de drukste treinen verspreid over de spits.

Haarlem – Amsterdam Sloterdijk (IC),
HSL-Zuid: Rotterdam Centraal – Schiphol (IC),
Utrecht Centraal – Amsterdam Amstel/Bijlmer (IC),
Dieren – Arnhem (IC),
Oss – 's-Hertogenbosch (IC),
Helmond – Eindhoven (IC),
Woerden – Breukelen (sprinter).

Vraag 8, 9, 10 en 11

Voor hoeveel geld zijn er nieuwe treinen besteld in de afgelopen vijf jaar? Hoeveel hiervan vervangt materiaal en hoeveel is additioneel materiaal? Kunt u aangeven wat op dit moment de verhoudingen zijn in de investeringen in enkel- en dubbeldekstreinen en hoe deze verhoudingen zich de afgelopen vijf jaar hebben ontwikkeld?

Deelt u de mening dat om de capaciteit op het spoor te bevorderen het verstandig zou zijn dat het pas-toe-of-leg-uit-principe wordt toegepast, zodat investeringen in dubbeldekstreinen als de standaard worden gezien? Kunt u uw antwoord toelichten?

Kunt u aangeven wanneer de tijdens het Verslag algemeen overleg (VAO) Spoor van 18 april 2019 toegezegde afschrift van de toelichting van de NS op de vragen die spelen over investeringen in dubbeldekstreinen naar de Kamer wordt gestuurd?

Antwoord 8, 9, 10 en 11

Volgens informatie van NS heeft NS de afgelopen jaren voor € 2,7 miljard aan nieuwe treinen aangeschaft (FLIRT, SNG, ICNG-binnenland, ICNG-België). Zoals aangegeven in antwoord 4 voorziet NS hiermee in de materieelbehoefte voor de komende 10 jaar. Ik heb tijdens het Verslag Algemeen Overleg (VAO) van 18 april 2019 aan de Kamer toegezegd om bij de aanbidding van de Voortgangsrapportage HSL-Zuid (vóór 1 oktober) een brief van NS te sturen over toepassing van het «pas- toe-of-leg-uit-principe» bij investeringen in dubbeldekstreinen. Dit naar aanleiding van de motie van de leden Amhaouch (CDA) en Schonis (D66) hierover. In mijn reactie op deze brief zal ik ingaan op uw vraag over het aandeel vervanging versus additioneel (vraag 8), de ontwikkeling in de verhouding dubbeldeks/enkeldeks (vraag 9) en toepassing van het «pas-toe-of-leg-uit-principe »bij de aanschaf van dubbeldekkers (vraag 10).

Vraag 12

Kunt u aangeven hoe het staat met het beperken van de piekdruk in de trein door druktes te verspreiden via gewijzigde aanvangstijden, bijvoorbeeld door collegetijden of werktijden beperkt te verschuiven? Bent u in gesprek met werkgevers en onderwijsinstellingen om de handen ineen te slaan om het reismoment te spreiden? Hoeveel prioriteit heeft deze oplossingsrichting voor u?

Antwoord 12

De aanpak van de hyperspits en het zoeken naar mogelijkheden om de vervoerscapaciteit in de spits beter te benutten door spreiding van openings- en collegetijden heeft mijn nadrukkelijke aandacht. Het goed benutten van bestaande capaciteit is belangrijk en is daarom in de Contouren van het Toekomstbeeld OV opgenomen als één van de kernpunten van het OV-beleid. Ook in het Klimaatakkoord is de aanpak van de hyperspits door middel van gewijzigde aanvangstijden een belangrijk speerpunt.

In de MIRT brief van 6 juni 2019 heb ik daarnaast aangegeven optimale benutting van de bestaande capaciteit, met een onderwijsaanpak voorop, nadrukkelijk te agenderen in de Bestuurlijke Overleggen MIRT. De ervaring leert dat voor aanpassen van collegetijden grote inzet, vasthoudendheid en samenwerking nodig is van een groot aantal partijen, waaronder regionale overheden, vervoerders, onderwijsinstellingen en studentenmedezeggenschapsorganisaties. Om tot (implementatie van) goede maatregelen te komen is lokaal maatwerk nodig, omdat er grote verschillen zijn in doelgroepen, reisgedrag en geografie. Met verschillende grote steden en regio's worden afspraken gemaakt om de mogelijkheden in kaart te brengen.