

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

De voorzitter van de commissie,
J. F. Snijder-Hazelhoff

De adjunct-griffier van de commissie,
M. Y. Israel

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, bliksemingslag 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 stilgefallen 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 is van onoverkomelijke capaciteitsproblemen?

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 reizigersstreinen. 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 spoorweginfrastructuur. 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 – 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

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)

het beleidsvoornemen voor het hoofdrailnet. 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?

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).