

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

967

Vragen van de leden **Paulus Jansen** en **Bashir** (beiden SP) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de halvering van de bediening van station Utrecht Lunetten per 15 december 2013* (ingezonden 4 december 2013).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 16 januari 2014).

Vraag 1

Klopt het dat de NS-sprinters op het traject Utrecht–Tiel met ingang van 15 december a.s. niet meer zullen stoppen op station Utrecht Lunetten, waardoor de bediening van dit station wordt gehalveerd?

Antwoord 1

Dit klopt gedeeltelijk, namelijk in de richting Utrecht. Dit is gebleken bij de definitieve capaciteitsverdeling voor 2014 die ProRail in augustus 2013 bekend heeft gemaakt.¹

ProRail gebruikt planningsnormen voor het beoordelen en goedkeuren van een dienstregeling zoals die tot stand komt op basis van de capaciteitsaanvragen van alle vervoerders. Aan de hand van deze normen toetst ProRail of een geplande dienstregeling zodanig in elkaar zit dat ze in de praktijk uitvoerbaar is en geen veiligheidsrisico's met zich meebrengt.

De aanrijding bij Amsterdam Singelgracht heeft ProRail ertoe gebracht om in het proces van capaciteitsverdeling de planningsnormen vanaf 2014 scherper toe te passen en meer tijd in te bouwen tussen twee treinen. Doel hiervan is, conform de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid, conflicten in de planning te voorkomen en de kans op rood sein conflicten te verminderen. Dit leidt ertoe dat ProRail niet alle capaciteitsaanvragen op dit traject volledig kan honoreren.

Op de lijn Utrecht–Geldermalsen rijden nu vier Sprinters per uur. Twee keer per uur zouden in de richting Utrecht Centraal een Sprinter en een goederentrein in 2014 volgens de plannormen 1 minuut te dicht na elkaar kruisen. Daar

¹ Vervoerders kunnen bij ProRail capaciteit aanvragen. Als er genoeg ruimte is, honoreert ProRail alle aanvragen. Als de vervoerders meer capaciteit aanvragen dan er beschikbaar is, probeert ProRail samen met de betrokken vervoerders een oplossing te vinden. Lukt dat niet, dan verdeelt ProRail de beschikbare capaciteit op basis van wettelijke regels. De ACM ziet toe op een eerlijk verloop van het verdeelproces.

komt bij dat het vanwege de verbouwing van Utrecht CS en de zuidzijde niet meer mogelijk is met een goederentrein te halteren op Utrecht Goederen emplacement. De goederentrein die conflicteert met de Sprinter moet dus wel door en beperkt daarmee de oplossingsruimte. Daarom kan NS met ingang van dienstregeling 2014 de twee kruisende Sprinters niet meer rijden en daardoor het station Utrecht Lunetten minder bedienen. In de richting Utrecht Centraal stoppen er elk uur twee in plaats van vier treinen op het station, zeven dagen per week.

Deze beperking geldt alleen in de richting Utrecht Centraal omdat de treinen elkaar in die richting ter hoogte van het station Utrecht moeten kruisen. Met het niet stoppen te Lunetten in de richting Utrecht kan de noodzakelijke ruimte tussen de kruisende treinen gerealiseerd worden. Op deze manier voldoet de dienstregeling aan de norm. Deze situatie treft op een gemiddelde werkdag ruim 1500 reizigers. In de andere richting is en blijft de bediening vier keer per uur.

ProRail is bezig de infrastructuur zodanig aan te passen (vrije kruising en extra sporen) dat de goederentrein en de Sprinter elkaar ongelijkvloers kruisen. Daarmee is er geen planningsconflict meer en kan ProRail geheel aan de capaciteitsaanvragen op dit traject tegemoet komen. ProRail heeft mij laten weten ernaar te streven dit eind 2015 gerealiseerd te hebben.

Vraag 2

Klopt het dat deze verslechtering van de dienstregeling het gevolg is van de nieuwe planningsnormen van ProRail, waardoor er één minuut extra nodig is voor een pad voor een goederentrein tussen Geldermalsen en Utrecht?

Antwoord 2

Zie mijn antwoord op vraag 1.

Vraag 3

Verandert er per 15 december a.s. iets aan de feitelijke (fysieke) situatie op het baanvak? Zo nee, waarom is deze ingreep dan nodig?

Antwoord 3

De feitelijke (fysieke) situatie op het baanvak verandert niet. Wel is de toepassing van de normen veranderd. ProRail heeft mij gemeld zo spoedig mogelijk de feitelijke (fysieke) situatie op het baanvak te veranderen om het probleem op te lossen (zie mijn antwoorden op de vragen 1 en 2).

Vraag 4

Hoe hoog was het percentage vertraagde treinen op het baanvak Utrecht–Geldermalsen vice versa over 2013 en hoe verhoudt dit zich tot de vertragingen op andere, vergelijkbare baanvakken?

Antwoord 4

Elk baanvak heeft zijn eigen kenmerken (aantal en type treinen, ligging, kruisingen, toegestane snelheden, lengte etc.). Baanvakken zijn dus niet of nauwelijks met elkaar vergelijkbaar. Dit blijkt uit het feit dat het probleem van een beperking van de bediening van een station zich alleen op dit baanvak voordoet.

De punctualiteit (grens: 5 minuten vertraging) voor de periode 1 januari 2013 t/m 30 november 2013 is als volgt:

Geldermalsen–Utrecht 95,8%

Utrecht–Geldermalsen 95,2%

Hoofdrailnet totaal 93,8% (dus Intercity's en Sprinters).

Vraag 5

Hoeveel van de beschikbaar gestelde goederentreinpaden in 2013 zijn daadwerkelijk gebruikt?

Antwoord 5

De realisatie van dienstregeling 2013 is 25 goederentreinen op een gemiddelde werkdag in beide richtingen tezamen.²

Vraag 6

Zijn in het besluitvormend proces door vervoerders en Prorail alternatieven voor deze halvering onderzocht?

Antwoord 6

ProRail heeft in nauwe samenwerking met de vervoerders veel alternatieven onderzocht. Tot hun spijt hebben partijen geen manier kunnen vinden om alle capaciteitsaanvragen van alle vervoerders te honoreren zonder andere nadelige gevolgen.

Vraag 7

Is overwogen om in elk geval tijdens de (brede) spitsen prioriteit te geven aan de reizigerstreinen? Welke gevolgen zou dat hebben voor de overige vervoerders?

Antwoord 7

ProRail en de vervoerders hebben veel alternatieven overwogen (zie mijn antwoord op vraag 6), en zijn in overleg tot deze uitkomst gekomen. Als partijen er onderling uitkomen, is het niet nodig dat ProRail de formele prioritering op basis van de AMvB Capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur toepast. Overigens zou de uitkomst in dat geval niet anders zijn geweest.

Vraag 8

Onderschrijft u dat alles op alles gezet moet worden om te voorkomen dat de bediening van station Lunetten voor anderhalf jaar gehalveerd wordt? Wat gaat u daaraan doen?

Antwoord 8

Om te beginnen wil ik benadrukken dat de veiligheid op het spoor van het grootste belang is. Het Nederlandse spoorwagennet is één van de drukst bereiden en tegelijk één van de veiligste van de hele Europese Unie³ en dat wil ik samen met de sector graag zo houden. Natuurlijk zijn voor de reizigers onder andere ook de capaciteit en de betrouwbaarheid van het spoor van groot belang. De Lange Termijn Spooragenda noemt als doelen voor het spoor de realisatie van een aantrekkelijk product voor de klant, het verbeteren van de kwaliteit van het spoorstelsel inclusief de veiligheid en de capaciteit van het spoorstelsel. Dit is de uitdaging waar de sector voor staat. Dit betekent dat bij een aanscherping van de veiligheidsmaatregelen steeds de gevolgen voor de reizigers en de verladers in beeld moeten zijn en dat de afwegingen transparant gemaakt worden.

Ik ben met u eens dat het wenselijk is om de bediening van station Lunetten zo snel mogelijk weer op het oude niveau te krijgen. Daarom heb ik een dringend beroep op ProRail en NS gedaan om maximaal te zoeken naar mogelijkheden om de hinder voor de reizigers van zowel het vernieuwde onderhoudsrooster als de scherpere toepassing van de plannormen nog in 2014, maar zeker vanaf 2015 kleiner te maken. De spoorsector is zich bewust van deze uitdaging en gaat alle opties grondig verkennen. Ik zal erop toezien dat de sector er alles aan doet wat redelijkerwijs mogelijk is om de overlast voor de reizigers te beperken. Ik heb er bij ProRail en NS op aangedrongen om samen de reizigers zo goed mogelijk en tijdig te informeren over de

² Door het opnemen van goederenpaden in de dienstregeling en het bij de capaciteitsverdeling aanwijzen van voor het ad hoc goederenvervoer gereserveerde paden zorgt ProRail dat er op het spoorwagennet ook voor nieuwe toetreders capaciteit voor het rijden goederentreinen beschikbaar is en blijft. Dit is onderdeel van de regels.

³ Zie onder andere het «Intermediate report on the development of railway safety in the European Union 2013» van de Safety Unit van het European Railway Agency, waarin Nederland na Cyprus (CT) en Groot-Brittannië (UK) het laagste aantal fatalities scoort: <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Documents/SPR%202013%20Final%20for%20web.pdf>, pag. 4, fig. 4.

reismogelijkheden. Want de reizigers zijn juist in bijzondere omstandigheden gebaat bij adequate informatie en een concreet handelingsperspectief.