

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

3231

Vragen van het lid **Amhaouch** (CDA) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht dat het spoor vol begint te raken volgens ProRail* (ingezonden 22 augustus 2018).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-Van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 14 september 2018).

Vraag 1

Kent u het bericht «ProRail: het spoor begint vol te raken»?¹ Zo ja, wat is uw reactie hierop?

Antwoord 1

Ja. Het spoor in Nederland is één van de drukst bereiden spoornetwerken ter wereld. Om aan de groeiende vraag te kunnen voldoen neem ik verschillende maatregelen.

Vraag 2

Deelt u de visie van ProRail dat er binnen tien jaar een capaciteitsprobleem dreigt? Zo ja, waar is die visie op gebaseerd?

Antwoord 2

Om de toenemende drukte op te vangen neem ik verschillende maatregelen voor extra capaciteit op het spoor. Met het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) is extra capaciteit gerealiseerd, bijvoorbeeld met de aanpassing van station Utrecht Centraal (Doorstroomstation Utrecht). Hiermee kan op het traject Eindhoven – Amsterdam elke 10 minuten een intercity rijden. De komende jaren wordt eveneens frequentieverhoging voorzien op andere corridors, zoals Schiphol – Utrecht – Arnhem/Nijmegen (SUN) en Den Haag – Breda – Eindhoven. Op trajecten zoals Groningen – Leeuwarden, Zwolle – Herfte en op de Maaslijn wordt de capaciteit uitgebreid. Met het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer komt meer capaciteit beschikbaar, onder meer door het geschikt maken van de infrastructuur voor 740 meter lange treinen.² Met de invoering van het European Rail Traffic Management System (ERTMS) zal de capaciteit van het bestaande

¹ NOS, 20 augustus 2018, «ProRail: het spoor begint vol te raken» (<https://nos.nl/artikel/2246806-prorail-het-spoor-begint-vol-te-raken.html>)

² Kamerstuk 29 984, nr. 782

spoor worden vergroot. Voorts komt meer opstelcapaciteit beschikbaar via het programma Behandelen en Opstellen. Voor een volledig overzicht van de maatregelen verwijs ik naar het MIRT (www.mirtoverzicht.nl).

Met een drukker wordend spoor is capaciteitsverdeling een uitdaging welke ProRail elk jaar in samenwerking met de vervoerders tot een goed einde brengt. Op korte termijn verwacht ik u te kunnen informeren over de evaluatie van het Besluit capaciteitsverdeling, waarin onder meer is gekeken naar mogelijkheden om de capaciteit optimaler te gebruiken. Ten slotte werk ik voor de periode na 2030 samen met de spoorsector, andere overheden en maatschappelijke organisaties aan het Toekomstbeeld OV om inzichtelijk te maken welke maatregelen op de lange termijn nodig zijn. Daarin spelen zowel investeren als beter benutten, innovatie en een brede blik naar eigentijdse ov-oplossingen een rol. Over de eerste contouren hiervan verwacht ik u in 2019 te kunnen informeren.

Vraag 3

Kunt u cijfermatig aangeven wat de capaciteit is (inclusief verruiming door gedeeltelijk gebruik van het European Railway Transport Management System (ERTMS) en wat de trend en de prognose zijn bij ongewijzigd beleid? Wilt u dit gesplitst naar goederenvervoer en personenvervoer weergeven en aangeven op welke gedeelten van het spoor de knelpunten het grootst zullen worden?

Antwoord 3

De capaciteit op het spoor is niet eenduidig met een cijfer weer te geven. De reden hiervoor is dat de benodigde capaciteit afhangt van de beschikbare infrastructuur, de ontwikkeling van de vervoersvraag en het materieel waarmee wordt gereden. Dat verschilt per situatie. In de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA)³ is gekeken naar vervoersknelpunten. Zoals bij antwoord 2 aangegeven, wordt bij het Toekomstbeeld OV inzichtelijk gemaakt op welke manier deze knelpunten kunnen worden voorkomen dan wel worden opgelost.

Vraag 4

Heeft ProRail u in het kader van de capaciteitsverdeling voor de dienstregeling van 2019 hierover geïnformeerd? Zo ja, wat was uw reactie? Wanneer wordt de Kamer bij die discussie betrokken?

Antwoord 4

Volgens de Europese regelgeving moet de beheerder (ProRail) de capaciteitsverdeling onafhankelijk uitvoeren en mag daarop geen invloed uitgeoefend worden. Ik heb daarin geen formele rol. Lidstaten moeten wel een kader vaststellen dat de beheerder hanteert bij de capaciteitsverdeling. In Nederland is dat (onder meer) het Besluit capaciteitsverdeling. Bij het antwoord op vraag 2 heb ik verwezen naar de evaluatie van dat besluit. Uiteraard spreek ik op tal van momenten met ProRail over de ontwikkelingen op het spoor.

Vraag 5

Deelt u de conclusie van ProRail dat er voldoende ruimte op het spoor is tot 2030 maar dat er voor de periode daarna oplossingen moeten komen?

Antwoord 5

Zie het antwoord op vraag 2.

Vraag 6

Deelt u de conclusie van ProRail dat extra spoor weinig zin heeft? Zo ja, geldt dat in gelijke mate voor personenvervoer en goederenvervoer op het spoor?

Antwoord 6

Of extra spoor de oplossing is voor een bepaald (capaciteits)probleem moet voor zowel personen- als goederenvervoer van geval tot geval afgewogen worden. Bij capaciteitsproblemen moet altijd breed gekeken worden naar

³ Kamerstuk 31 305 en 29 984, nr. 229

oplossingen in de richting van beter benutten, bredere mobiliteits/OV-oplossingen, innovatie, en/of investeren in extra infrastructuur.

Vraag 7

Kunt u aangeven hoe de procedure eruit ziet met betrekking tot de capaciteitsverdeling tussen personen- en goederenvervoer? Hoe liggen de verschillende rollen en verantwoordelijkheden van de betrokken instanties bij die verdeling?

Antwoord 7

Het capaciteitsverdelingsproces start met een periode waarin alle gerechtigden (personen- en goederenvervoerders, aannemers op het spoor en ProRail zelf voor het beheer en onderhoud van het spoor) (tot medio april) capaciteitsaanvragen kunnen doen. Daarna vindt overleg plaats tussen ProRail en gerechtigden om de aanvragen passend te maken. Vervolgens maakt ProRail een jaardienstverdeling die uiteindelijk (in medio augustus) uitmondt in een dienstregeling. Conflicterende capaciteitsaanvragen worden in dit proces door ProRail op basis van het Besluit capaciteitsverdeling opgelost. In dergelijke gevallen gaat ProRail eerst na of de aanvragen aan het zogenoemde minimumbedieningsniveau voldoen. Dit betreft een minimumaantal treinpaden waar gerechtigden uit een bepaald marktsegment voor elk traject per uur recht op hebben. Vervolgens kijkt ProRail naar het besluit capaciteitsverdeling en/of aanvullende regels in de Netverklaring van ProRail om te bepalen welke de hoogste prioriteit heeft.

Met de bekendmaking van de capaciteitsverdeling komt het jaarlijkse capaciteitsverdelingsproces voor de dienstregeling (grotendeels) ten einde. Gerechtigden die het niet eens zijn met de besluiten van ProRail kunnen een klacht indienen bij de Autoriteit Consument en Markt (ACM) en kunnen daarna eventueel ook nog beroep aantekenen bij de rechter. Voor een meer gedetailleerde beschrijving van het capaciteitsverdelingsproces en de verantwoordelijkheden en rollen verwijs ik naar de Netverklaring van ProRail.⁴

Vraag 8

Kunt u ten slotte aangeven of er voor 2019 al overeenstemming is rond het aanbod en de vraag met betrekking tot de capaciteitsverdeling tussen personen- en goederenvervoer?

Antwoord 8

Op 20 augustus heeft ProRail de capaciteitsverdeling voor 2019 bekend gemaakt, als afronding van het hierboven beschreven proces. Waar geen overeenstemming bereikt kon worden is de capaciteit door toepassing van de minimumbedieningsniveaus of door prioritering verdeeld.

⁴ https://www.prorail.nl/sites/default/files/netverklaring_2019_versie_1.0.pdf