

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
Datum	Bijlage(n)
10 oktober 2001	3 rapporten (niet elektronisch)
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/M/MV/U.01.02729	-
Onderwerp	
aanbieden rapporten Evaluatie Prorail, ToeRGoed 2005 en Waardestudie.	

Geachte voorzitter,

Het doet mij genoegen, u hierbij een drietal rapporten aan te bieden die betrekking hebben op het gebruik van het Nederlandse spoorwegnet. Het gaat om de evaluatie over een aantal jaren van Prorail, de studie ToeRGoed 2005 en de Waardestudie die gericht is op de maatschappelijke waarde van het spoorvervoer voor de komende jaren.

Tevens geef ik aan hoe ik denk te komen van Waardestudie en ToeRGoed 2005 naar een aangepast beleidskader voor capaciteitstoewijzing.

Evaluatie Prorail

De langstlopende studie is de Evaluatie van Prorail. Deze meerjarige evaluatie, die begint bij de dienstregeling 1990/91 en eindigt bij de dienstregeling 1999/2000, is door Railned met medewerking van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer uitgevoerd.

Prorail is het eerste pakket van samenhangende spoorinfrastructuurprojecten behorende bij het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (ter grootte van f 6,3 mld). Bij de aanbidding van het Tweede Tactisch Pakket in 1995 aan de Tweede Kamer is een gedegen evaluatie aangekondigd. Gelet op de aard van het Prorail-pakket gaat het om een programma-evaluatie die zich uitstrekt over meer jaren.

De evaluatie gaat overigens niet in op de problemen die zich het afgelopen jaar op het spoor hebben voorgedaan. Ik benadruk graag dat het hier gaat om de effecten van de Prorail-infrastructuur in de periode tot en met de dienstregeling 1999/2000.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6

Telefoon +31 70 351 6171
Telefax +31 70 351 7063

De conclusies uit de evaluatie betekenen op hoofdlijnen dat de oorspronkelijk met Prorail beoogde doelstellingen, zoals reizigersgroei vooral in en naar de Randstad, het rijden van meer treinen en een grotere differentiatie in treinsoorten, zijn gehaald. Ook zijn nieuwe stations geopend, die qua gebruik zeer uiteen lopen. Wel blijkt dat het vervoerbedrijf andere keuzes heeft gemaakt dan destijds bij de plannen was gedacht. Sinds de verzelfstandiging ligt de nadruk wat meer op het sneltreinverkeer hetgeen deels ten koste gaat van het stoptreinverkeer. Daarnaast heeft het goederenvervoer per spoor van de extra Prorail-infrastructuur mee kunnen profiteren, hoewel Prorail vooral een op reizigersvervoer gericht pakket van maatregelen was en destijds geen grote groei van het goederenvervoer werd voorzien.

Op een aantal punten, zoals de betrouwbaarheid en de kwaliteit van het voor- en natransport, zijn er echter nog knelpunten te constateren. Tevens is uit de evaluatie gebleken dat de vervoermarkt zeer dynamisch is, met een snel wisselende samenstelling van reizigers. De trein heeft in de Randstad marktaandeel kunnen behouden. Hier zijn in het kader van Prorail verbeteringen mogelijk geworden en is de markt ook het grootst. Voor het gehele land daarentegen is sprake van een lichte teruggang in aandeel in het personenvervoer per trein. Hier zijn de mogelijkheden per spoor anders dan in verstedelijkte gebieden.

Een en ander betekent dat de planning en prioriteitstelling van infrastructuur en de wijze waarop het Rijk afspraken maakt met de vervoerder(s) met de dynamische markt en de marktkansen voor spoor nadrukkelijk rekening dient te worden gehouden. Immers, ook in het NVVP staat de klant centraal en wordt een zakelijke benadering rond de inzet van het openbaar vervoer gekozen. De Prorail-investeringen maken ook een verdere groei van het spoorvervoer mogelijk, zowel van personen- als van goederenvervoer.

Met het pakket is tevens een uitstekende basis gelegd voor een betere benutting van de spoorinfrastructuur en het waarmaken van de doelstellingen uit het prestatiecontract.

Gezien de beleidslijnen in het NVVP en de noodzaak tot een zakelijke benadering van het openbaar vervoer, acht ik evaluatie van groot belang. Inzicht in de daadwerkelijke ontwikkelingen vormt, evenals visie op de toekomstige kwaliteit van het spoorvervoer, een grondslag voor zakelijke en doordachte beleidsbeslissingen t.a.v. infrastructuur.

De ervaringen en conclusies uit deze evaluatie zal ik dan ook betrekken bij het project met de werknaam "Benutten en bouwen 2003-2015". Tevens heb ik met de taakorganisaties afspraken gemaakt over een permanente monitoring van de ontwikkelingen in het spoorvervoer. Op bepaalde tijdstippen zal dan over meerdere jaren een bredere evaluatie plaats vinden. Ook voor de thans in uitvoering zijnde projecten zullen deze afspraken gelden.

ToeRGoed 2005

De tweede studie waarvoor ik uw aandacht wil vragen is ToeRGoed 2005, het vervolg op de studie ToeRGoed van vorig jaar waarover ik u geïnformeerd heb met mijn brief van 23 mei 2000, kenmerk DGP/M/MV/U.00.01614. Met deze nieuwe studie, uitgevoerd door Railned, wordt beoogd een verder inzicht te verkrijgen in de gevolgen van verschillende prioriteiten voor te onderscheiden deelmarkten van het goederen-

en het personenvervoer. Het is immers niet mogelijk om op het, in omvang relatief beperkte, Nederlandse spoorwagennet alle gewenste treindiensten te bieden.

Welke varianten zijn gezien?

De studie had betrekking op vier varianten. De eerste geeft ruimte voor een volledige groei van het goederenvervoer in het perspectief van Transport in Balans, waarbij het personenvervoer in de restcapaciteit afgewikkeld moet worden. Variant 2 is het zogenoemde Achtergrondscherp dat door Railned is ontwikkeld met het oog op een zo groot mogelijke groei voor personen- én goederenvervoer. Variant 3 is de NS-aanvraag voor capaciteit om aan het Prestatiecontract te kunnen voldoen, maar met een basisniveau voor het goederenvervoer. Variant 4 ten slotte realiseert volledig de wensen van NS Reizigers, waarbij voor goederenvervoer de restcapaciteit beschikbaar is.

Welke keuze is gemaakt?

Van de vier onderzochte mogelijkheden om verschillende deelmarkten te prioriteren zijn er twee niet geschikt bevonden voor realisatie. Variant 1 biedt weliswaar goederenvervoer veel ruimte maar maakt het reizigersvervoer zo goed als onmogelijk. En variant 4 biedt onvoldoende groeimogelijkheden voor het goederenvervoer. Dan resteren de varianten 2 en 3 als grondslag voor het aanpassen van het Interimbesluit capaciteitstoewijzing spoorvervoer.

Beide varianten ontlopen elkaar niet veel in de mogelijkheid groei te realiseren, waarbij de vervoerwaarde van variant 2 overigens wel hoger is dan die van variant 3. Op deze conclusie baseer ik het beleidskader voor de verdeling van capaciteit op het spoor, zoals hieronder toegelicht.

De groei van het goederenvervoer zal gefaciliteerd worden kwalitatief betere paden in combinatie met het beter benutten van deze paden. Voor het reizigersvervoer is nog een beperkte kwantitatieve groei mogelijk. Overigens is op de meest kritische baanvakken meer groei vrijwel niet mogelijk tot de komst van Betuweroute en HSL-Zuid.

Is er nog specifieke infrastructuur nodig?

Er is inderdaad enige extra infrastructuur nodig. Een intensievere benutting van het bestaande spoorwegnet vraagt enkele relatief kleine investeringen, bekend onder het acroniem EPO.

“E” staat hierbij voor Energievoorziening. Door het toegenomen aantal treinen zal de voeding van de bovenleiding verzwaard moeten worden.

“P” staat voor perronverlenging. Door het inzetten van langere treinen met meer zitplaatsen, zullen perrons verlengd moeten worden.

“O” staat voor opstel terreinen. NSR heeft een aantal materieelbestellingen lopen. Dit toegevoegde materieel zal ergens opgesteld moeten worden.

In het kader van het Overgangscontract II waren deze investeringen al voorzien. Daarom is reeds f 450 mln. beschikbaar gesteld voor deze maatregelen.

Waardestudie Capaciteitstoedeling Spoor

Gelijktijdig met ToerGoed 2005 is door de Policy Research Corporation een studie verricht naar het verschil in maatschappelijke waarde van de onderscheiden varianten. Er is dus niet naar gestreefd de absolute waarde van elk der varianten te berekenen. De conclusie is dat de varianten 2 en 3 elkaar niet veel ontlopen in maatschappelijke waarde. Dit is in overeenstemming met de conclusie van ToerGoed 2005. Ook is uit de Waardestudie gebleken dat de beleidsmatig gekozen prioriteitsvolgorde van de belangrijkste deelmarkten, zoals gehanteerd in het Interimbesluit, geen aanpassing behoeft.

Deze volgorde is: 1. stadsgewestelijk personenvervoer, 2. internationaal personenvervoer, 3. conventioneel goederenvervoer, 4. nationaal personenvervoer, 5. zwaar goederenvervoer, 6. streekgewestelijk personenvervoer.

Van studies naar beleidskader

De aanbevelingen uit Waardestudie en ToerGoed 2005 zullen hun neerslag vinden in een aanpassing van het Interimbesluit capaciteitstoewijzing spoorwegen dat van kracht blijft tot de invoering van de nieuwe Spoorwegwet. Om de gewenste vervoerdoelstellingen te realiseren zullen in de relatie tot vervoerders prikkels worden ontwikkeld en contracten worden afgesloten.

Er wordt geen keuze gemaakt voor de lijnvoering uit een der varianten. Een optimum wordt bereikt door een mix te realiseren door uit variant 2 de beleidsmatig gewenste prioriteiten voor de deelmarkten over te nemen, terwijl uit variant 3 het principe wordt overgenomen dat de commerciële en logistieke regie bij de vervoerder(s) ligt. Dit houdt de bestending in van de situatie dat NS Reizigers, de overige personenvervoerders en de goederenvervoerders zelf hun dienstregeling ontwerpen en indienen bij Railned, waarbij Railned ook capaciteit reserveert voor later in te dienen aanvragen voor goederentreinen.

De regels voor capaciteitstoedeling houden in dat het principe van het Interimbesluit capaciteitstoewijzing spoorwegen uit 2000 wordt bestendigd en dat enige artikelen worden aangescherpt ter waarborging van de belangen van reizigers en goederen.

- Prioriteitstelling voor beslissen bij conflicterende aanvragen.
- Minimumniveau voor goederen in termen van kwantiteit en kwaliteit.
- Minimumniveau voor reizigers in termen van kwantiteit en kwaliteit.

De definitie van de te onderscheiden reizigersmarktsegmenten wordt aangepast overeenkomstig de aanbevelingen van ToerGoed 2005 en gebaseerd op de verwachte aantallen in- en uitstappers, alsmede de verzorgingsfunctie van stations.

In de relatie met NS Reizigers zal het prestatiecontract (na 1 januari 2002: pre-concessie) nader worden ingevuld op beleidsmatig gewenste prioriteitstelling per deelmarkt. Daarbij komt een precisering van het minimum voorzieningenniveau per deelmarkt en een specificatie van de groeidoelstelling per deelmarkt in lijn met mijn brief aan de Kamer over de Herbezinning spoor.

Ook worden prikkels ontwikkeld die ertoe moeten leiden dat vervoerders de bestaande infrastructuur beter benutten. Dit is niet altijd met onmiddellijke ingang mogelijk.

- Aanscherping reserveringssysteem goederenpaden.
- Op termijn wellicht differentiatie in de gebruiksvergoeding ten behoeve van benutting.

Het Besluit tot aanpassing van het Interimbesluit capaciteitstoewijzing spoorwegen zal, na advies van de Raad van State, aan u worden aangeboden.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

T. Netelenbos