

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)
27 maart 2006	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/SPO/U.06.00633	2050607300/2050607330
Onderwerp	
Kamervragen	

Geachte voorzitter,

Bijgaand treft u de antwoorden aan op de vragen van het lid Gerkens en de aanvullende vragen van het lid Dijkema met betrekking tot de benutting van de spoorverdubbeling tussen Amsterdam en Utrecht.

Ik begin met de vragen van lid Gerkens.

1. Wat is uw reactie op het bericht dat de NS tot 2009 geen extra treinen zal laten rijden tussen Amsterdam en Utrecht terwijl de spoorverdubbeling wel meer capaciteit biedt?
1. Dat NS tot 2009 geen extra treinen laat rijden tussen Utrecht en Amsterdam is onjuist. In het bericht wordt dit beeld ook genuanceerd. Om een beeld te vormen ten aanzien van het nut van de extra infrastructurele capaciteit is het echter nodig om naar meer aspecten te kijken dan naar het aantal personentreinen. Met extra capaciteit zijn allerlei verbeteringen denkbaar, bijvoorbeeld extra goederentreinen, de betrouwbaarheid, de tijdligging van bestaande treinen en directere routes voor treinen. Daarnaast zal het effect van infrastructurele uitbreiding over een langere periode moeten worden gezien om definitieve conclusies te trekken.

Een aantal voorbeelden van verbeteringen in het geval van de spoorverdubbeling Amsterdam-Utrecht en de Utrechtboog, onder meer op basis van de door NS voorgenomen dienstregeling 2007/2009, zijn:

- elk uur één stoptrein extra

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 6591

- twee keer per uur een trein tussen Utrecht en Schiphol. Dit betreft in de spits een verlegging van de bestaande treinen tussen Utrecht en Amsterdam. Buiten de spits betreft het extra treinen. Deze rechtstreekse verbinding bestond voorheen niet: reizigers moesten vanuit Utrecht voor de richting Schiphol overstappen in Duivendrecht. Vanaf 2009 worden hier nog twee treinen per uur bijgevoegd
- binnen het spoornetwerk voor goederenvervoer vormt Amsterdam-Utrecht het samenlooptraject van twee secundaire routes, te weten tussen Amsterdam en Zuid-Nederland en tussen Rotterdam en Noord-Nederland en grensovergang Benthem. Doordat ook reizigerstreinen druk gebruik maken van het traject Amsterdam-Utrecht is de capaciteit voor het goederenvervoer te beperkt. De ingebruikname van de spoorverdubbeling in 2007 betekent dat deze beperking vervalt. Met de extra capaciteit kunnen de beide goederenroutes onafhankelijk van elkaar de gehele dag worden benut

AANTAL TREINEN PER UUR PER RICHTING	2005	2006	2007	2009
Intercity Nijmegen – Den Helder	2	2	2	2
Intercity Maastricht/Heerlen – Haarlem	2	2		
Intercity Maastricht/Heerlen – Alkmaar (spits: Schagen)			2	2
Intercity Eindhoven – Amsterdam (spits)	2*			
Intercity Eindhoven – Schiphol		2	2	2
Intercity Utrecht – Schiphol				2
Stoptrein Utrecht – Uitgeest	2	2		
Sprinter Rhenen – Amsterdam Zuid/WTC			2	
Sprinter Rhenen – Breukelen				2
Stoptrein Rotterdam – Breukelen – Amsterdam	1	1		
Sprinter Rotterdam – Breukelen – Uitgeest			2	2
TOTAAL REIZIGERSTREINEN	7+2*	9	10	12
Goederenpaden Amsterdam – Utrecht	1	1	2	2
Goederenpaden Rotterdam – Amersfoort (via Breukelen – Amsterdam Bijlmer)	2	2	2	2
TOTAAL GOEDERENPADEN	3	3	4	4
TOTAAL	10+2*	12	14	16

Bron: NS en ProRail

* alleen in de spits

- Voor de langere termijn verwacht ik op basis van de analyses die gemaakt zijn in het kader van de Nota Mobiliteit een groei van het reizigersvervoer tot 2020 met circa 40-50% op de drukste corridors in de spits. Mede als gevolg van de investeringen wordt het mogelijk gemaakt deze groei te accommoderen.

2. Deelt u de mening dat juist door het vergroten van het aanbod van treinen de vraag hiernaar toe zou kunnen nemen? Bent u bereid dit nader te onderzoeken en te overwegen om meer treinen tussen Amsterdam en Utrecht te laten rijden? Zo neen, waarom niet?
2. Het vergroten van het aanbod van reizigerstreinen heeft naar verwachting een beperkt effect op de vraag. Dat effect is kleiner als de frequenties al hoog zijn. Ik zie geen aanleiding dit nader te onderzoeken. Het is aan NS om de vervoervraag te analyseren en het vervoeraanbod hierop af te stemmen. Dit werkt NS uit in haar vervoerplan en legt dat mij ter instemming voor. Voor het vaststellen van het aanbod in de vorm van de dienstregeling doet NS onder meer markt- en verkoopanalyses om de gemiddelde vraag van reizigers per tijdblok per dag per traject vast te stellen. Via een continu proces van tellingen in de trein en observaties van de conducteurs wordt bovendien periodiek en waar mogelijk per direct op veranderingen ingespeeld.
3. Was bekend bij de investering van een miljard euro in de aanleg van de Utrechtboog en de spoorverdubbeling dat er weinig extra vraag was naar deze verbinding? Zo ja, waarom hebben deze investeringen plaatsgevonden? Zo neen, wat is hier gewijzigd?
3. De discussie over het nut en de noodzaak van de aanleg van de spoorverdubbeling Amsterdam-Utrecht en de Utrechtboog is indertijd gevoerd in het kader van de doorlopen tracéwetprocedure (Tracébesluit dateert van april 1995). Op dat moment gold een aantal uitgangspunten en verwachtingen, zoals bijvoorbeeld:
 - de context van SVV II (Rail 21), de PKB Schiphol en het aanmerken van de verbinding Amsterdam – Rhein/Main (HSL-Oost) als sleutelverbinding in het Trans-Europese Netwerk van Hogesnelheidstreinverbindingen
 - een drietreinensysteem (met snelheidsverhoging van de Intercity- en sneltreinen tot 160 km/u) en de HSL-oost (met snelheden tot 200 km/u) op een aangepast bestaand tracé
 - prognoses voor het aantal verplaatsingen per trein op een gemiddelde werkdag in 2010 tussen 93.000 en 102.000. Landelijk was de verwachting dat het treinverkeer zou groeien van 14,4 miljard reizigerskilometers in 1994 naar circa 18 miljard in 2010.

Hierin is onder meer het volgende gewijzigd:

- het systeem is/wordt veranderd: NS werkt vanaf 2007 niet meer met een drietreinensysteem (met daarnaast de HSL) maar met een tweetreinensysteem (met daarnaast de HSL) dat grotendeels met dubbeldeksmaterieel wordt gereden.
- de (verwachte) reizigersaantallen zijn lager. Volgens gegevens van NS zijn in 2005 op een gemiddelde werkdag op het drukste trajectdeel circa 66.000 reizigers vervoerd in beide richtingen. NS verwacht in 2007 en 2009 respectievelijk 85.000 en 81.000 reizigers. De lagere aantallen voor 2009 ten opzichte van 2007 hebben te maken met de verwachting dat bij de start van het vervoer over de HSL-zuid een deel van de reizigers verschuift naar de HSA-treinen.

4. Ziet u een verband tussen de nauwelijks gebruikte Hemboog en de lage prognoses voor de Utrechtboog? Zo ja, bent u bereid uw beleid dusdanig te wijzigen dat bij de aanleg van nieuwe spoorwegen er ook geïnvesteerd wordt in het bevorderen van het gebruik hiervan? Zo neen, waarom niet?
4. Ik ben van mening dat geen sprake is van een beperkt gebruik van de Utrechtboog (zie het antwoord op vraag 1).
5. Welke maatregelen gaat u nemen om het gebruik van het spoor tussen Amsterdam en Utrecht te stimuleren?
5. Volgens de analyses die gemaakt zijn in het kader van de Nota Mobiliteit zal het reizigersvervoer tot 2020 groeien met circa 40-50% op de drukste corridors in de spits. Ik ben niet voornemens aanvullende specifieke maatregelen te nemen om het gebruik van het spoor tussen Amsterdam en Utrecht te stimuleren (zie ook mijn antwoord op vraag 2).

Ik kom dan nu toe aan de beantwoording van de vragen van het lid Dijkema.

1. Klopt het bericht dat de NS, ondanks het gerealiseerde extra spoor, van plan is om tot 2009 nauwelijks extra treinen op het traject Amsterdam-Utrecht te laten rijden? Zo ja, rechtvaardigt het beleid van de NS om tot 2009 één extra stoptrein per uur op het traject Amsterdam-Utrecht te laten rijden, de investering van de overheid van circa één miljard euro in de spoorverdubbeling?

1. Voor mijn reactie op het bericht dat de NS, ondanks het gerealiseerde extra spoor, van plan is om tot 2009 nauwelijks extra treinen op het traject Amsterdam-Utrecht te laten rijden, verwijs ik u naar mijn antwoord op vraag 1 van het lid Gerken. Uit dat antwoord blijkt dat de investering verbeteringen van het spoorvervoer oplevert.

De discussie over het nut en de noodzaak van de investering is in de jaren '90 gevoerd op basis van een procedure als vastgelegd in de Tracéwet. Op basis van de toenmalige uitgangspunten en verwachtingen (zie het antwoord op vraag 3 van het lid Gerken) was de investering in de aanleg van de spoorverdubbeling Amsterdam-Utrecht en de Utrechtboog gerechtvaardigd. Ik zie - mede op basis van de (verwachte) verbeteringen en de mogelijkheden die de infrastructuur voor de toekomst biedt - geen aanleiding daar een andere mening over te hebben.

2. Is het niet zo dat destijds op voordracht van de NS is besloten om tot spoorverdubbeling op het traject Amsterdam-Utrecht over te gaan? Zo ja, vindt u het niet merkwaardig dat op een van drukste trajecten van het land de NS met het argument komt dat de marktvraag bepalend is? Zo neen, waarom niet?

2. De spoorverdubbeling Amsterdam-Utrecht was onderdeel van Rail 21. Rail 21 was een plan van NS, die in die tijd zowel vervoerder als infrabeheerder was. NS heeft dus inderdaad de spoorverdubbeling voorgesteld. Vervolgens is Rail 21, inclusief de spoorverdubbeling, door de overheid overgenomen in SVV II. Zowel NS als de overheid baseerden zich op de toen beschikbare inzichten en verwachtingen.

Ik vind dat de marktvraag op alle trajecten bepalend moet zijn voor het aantal treinen dat rijdt (zie ook mijn antwoord op vraag 2 van het lid Gerkens). Ik vind het argument van NS dan ook niet merkwaardig.

3. Deelt u de mening dat het niet alleen aan de NS is om te analyseren of er op het extra spoor van het traject Amsterdam-Utrecht extra treindiensten moeten worden ingezet? Zo ja, bent u bereid om de discussie met de NS hierover aan te gaan? Zo nee, waarom niet?
3. Het is aan NS om de vervoervraag te analyseren en het vervoeraanbod hierop af te stemmen. Dit werkt NS uit in haar vervoerplan (zie hoofdstuk 1 van het vervoerplan 2006) en dit wordt aan mij voorgelegd ter instemming (zie antwoord op vraag 2 van het lid Gerkens). Als ik hier aanleiding toe zie, zal ik hierover de discussie met NS aangaan. Deze aanleiding zie ik op dit moment niet.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs