

# 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)
9 oktober 2007	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
VENW/DGP-2007/8355	07-VW-B-073
Onderwerp	
Capaciteitsverdeling op het spoor	

Geachte voorzitter,

Hierbij zend ik u mijn antwoorden op de vragen die de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat mij ter voorbereiding op ons algemeen overleg van aanstaande woensdag heeft gesteld. Voordat ik inhoudelijk inga op de vragen zal ik eerst een korte toelichting geven op het capaciteitsverdelingsproces op het spoor en de rol- en verantwoordelijkheidsverdeling daarbinnen.

## **Proces capaciteitsverdeling**

De capaciteitsverdeling is een verantwoordelijkheid van ProRail binnen de geldende wet- en regelgeving. ProRail ontvangt van alle vervoerders (gerechtigden) aanvragen voor capaciteit. Vervolgens verdeelt ProRail de capaciteit. Daarbij houdt ProRail er rekening mee dat er ook capaciteit nodig is voor onderhoudswerkzaamheden. Het is immers niet alleen in het belang van de reizigers dat er zo veel mogelijk treinen rijden, maar ook dat die treinen rijden over goed onderhouden infrastructuur. ProRail verdeelt de beschikbare capaciteit conform de artikelen 4, 5 en 6 van het Besluit Capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur zoals mijn ambtsvoorganger die met uw Kamer heeft besproken (hierna de AMvB capaciteit). In de programmatiefase probeert ProRail alle aanvragen te honoreren. Als dit niet lukt dan start ProRail de coördinatiefase waarbij ProRail en de gerechtigden proberen te komen tot een verdeling waarmee iedereen kan instemmen. Als dit niet lukt, dan verklaart ProRail bepaalde baanvakken overbelast, conform art. 7 van de AMvB capaciteit. In het geval van overbelastverklaring geldt art. 8 waarin de minimale bedieningsniveaus worden genoemd. Aan deze niveaus moet minimaal worden voldaan.

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

Telefoon 070 351 61 71  
Fax 070 351 78 95

De eventueel resterende capaciteit wordt verdeeld volgens een bepaalde volgorde, conform art. 10 van de AMvB capaciteit. Deze volgorde noem ik hier voor de volledigheid

- a. Stads-gewestelijk openbaar vervoer
- b. Internationaal openbaar vervoer, niet zijnde hogesnelheidspersonenvervoer, met uitzondering van vervoer per nachttrein
- c. Conventioneel goederenvervoer
- d. Nationaal openbaar vervoer
- e. Zwaar goederenvervoer
- f. Snel goederenvervoer
- g. Streek-gewestelijk openbaar vervoer
- h. Hogesnelheidspersonenvervoer
- i. Besloten personenvervoer

Ik ben voornemens om deze prioriteitsvolgorde binnen het kader van de evaluatie van de spoorwetgeving, die conform het plan van aanpak eind 2008 moet leiden tot een kabinetsstandpunt, nadrukkelijk te bezien.

Indien ProRail besluit de infrastructuur overbelast te verklaren, dan moet ProRail een capaciteitsanalyse opstellen en vervolgens een capaciteitsvergrotingsplan. Hiervoor heeft ProRail telkens 6 maanden de tijd. Dit conform art. 7 van de AMvB capaciteitsverdeling en richtlijn 2001/14 EG

De NMa Vervoerkamer treedt op als toezichthouder op het proces van capaciteitsverdeling. Vervoerders kunnen bij de NMa Vervoerkamer bezwaar maken tegen het besluit van ProRail. In deze fase zitten we nu. De behandeling van de bezwaren kan leiden tot aanpassingen van de capaciteitsverdeling. Pas daarna is de capaciteitsverdeling definitief. Ik heb geen bevoegdheid om in het proces van capaciteitsverdeling te interveniëren. Wel heb ik partijen nog eens nadrukkelijk opgeroepen om alsnog oplossingen te vinden voor specifieke knelpunten, daar waar mogelijk door middel van meer nachtelijk onderhoudswerk.

Naar ik van ProRail heb begrepen zullen er in 2008 200.000 meer treinen rijden dan in 2007 (in totaal 3 miljoen). Meer treinen leiden tot meer onderhoud. ProRail heeft in overleg met de vervoerders gezocht naar een balans tussen beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid van spoorwerkers. In het debat over outputsturing heb ik aangegeven dat ik het onwenselijk vind om af te wijken van de hoge doelstellingen op het vlak van veiligheid van de werkers op het spoor.

#### **Antwoorden**

Hieronder vindt u de antwoorden op vragen van de vaste kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat over de capaciteitsverdeling op het spoor. Om deze vragen te kunnen beantwoorden heb ik, gezien de rolverdeling, in veel gevallen informatie gevraagd aan ProRail.

1. Deelt u de mening van ProRail dat "de grenzen van het spoornetwerk zijn bereikt"? Zo neen, waarom niet?
1. De capaciteit van het spoorwegnet wordt bepaald door een groot aantal factoren, zoals de vormgeving van de dienstregeling, het materieel, beschikbare infrastructuur, alsmede ruimte die nodig is voor het onderhoud. Voor de korte termijn is, binnen de genoemde factoren, op een aantal plaatsen en tijden de door de vervoerders gevraagde capaciteit in totaal groter dan wat er beschikbaar is. Hiervoor zullen op maat gesneden oplossingen worden gezocht in het overleg tussen ProRail en vervoerders.

De algemene stelling dat de grenzen van het spoorwegnetwerk zijn bereikt, doet mijns inziens geen recht aan het feit dat dit slechts voor bepaalde routes, plaatsen en tijden geldt. Voor de langere termijn breng ik, in het kader van de landelijke markt- en capaciteitsanalyse spoor, maatregelen in beeld die nodig zijn voor een kwaliteitssprong op het spoor (binnen de bovengenoemde factoren). Op basis hiervan kan het kabinet richtinggevend besluiten nemen.

2. Is het waar dat het steeds intensievere gebruik van het spoor leidt tot extra onderhoud?
2. Ja. Een intensievere benutting van het spoorwegnet en een gewenste hoge mate van betrouwbaarheid vergt meer en adequaat onderhoud en dus extra onderhoudscapaciteit.
3. Vanaf welk moment was de overbelastverklaring te voorzien?
3. De verdeling van de capaciteit van het spoor is een langdurig proces. Voor de dienstregeling 2008 is dit al in 2006 gestart. Overbelastverklaringen zijn hierin niet in een vroeg stadium te voorzien. ProRail als capaciteitsverdelers tracht zo goed mogelijk alle aanvragen van vervoerders en voor het onderhoud op de beschikbare capaciteit te passen. Pas als de partijen daar niet uit komen is ProRail genooddaakt (een deel van) de infrastructuur overbelast te verklaren. Het moment waarop de overbelastverklaring is te voorzien is nooit exact te bepalen. Een overbelastverklaring wordt op het allerlaatste moment afgegeven. Partijen zijn namelijk intensief met elkaar in overleg om te bekijken wat mogelijk is. Dit is conform het proces dat ik heb beschreven in de inleidende alinea en overeenkomstig de AMvB Capaciteit en richtlijn 2001/14 EG.

De oorzaken achter een overbelastverklaring zijn divers. Soms heeft dit met de fysieke capaciteit van het spoor te maken. Veelal spelen andere factoren een rol. Hiervoor start ProRail direct na een overbelastverklaring een capaciteitsanalyse en capaciteitsvergrotingsplan. Deze onderzoeken mogen maximaal een jaar duren.

Op 7 september 2007 heeft ProRail mij geïnformeerd over het onderhoudsrooster en de daarmee gepaarde gaande overbelastverklaringen voor delen van de infrastructuur. Deze brief heb ik op 11 september 2007 aan uw Kamer verzonden.

4. Kunt u aangeven op welke manier ProRail u heeft gewaarschuwd voor deze overbelasting en hoe u daar op gereageerd heeft? Kunt u deze documenten openbaar maken?
4. De verdeling van de capaciteit is een verantwoordelijkheid die nadrukkelijk in de spoorsector is gelegd. ProRail legt hierover in eerste instantie verantwoording af aan de vervoerders zelf. Het verdelingsproces staat onder direct toezicht van de NMa Vervoerkamer. Vervoerders en beheerders kunnen over het capaciteitsverdelingsproces bij de NMa Vervoerkamer klachten indienen.

ProRail heeft mij op 7 september 2007 geïnformeerd dat de kans groot was dat er voor een aantal specifieke situaties geen overeenstemming bereikt zou worden met de betrokken gerechtigden. Deze brief heb ik op 11 september 2007 aan uw kamer verzonden.

5. Wat zijn de gevolgen van de capaciteitsproblemen op het spoor voor de kabinetsdoelstelling van 5 procent reizigersgroei per jaar op het spoor?
5. Het kabinet heeft de ambitie om de huidige groei van het OV per spoor (circa 5% in 2005 en 2006) deze kabinetsperiode vast te houden. Daarvoor stel ik momenteel een Actieplan op, in samenwerking met de spoorsector, decentrale overheden, consumentenorganisaties, het bedrijfsleven en de kennisinstituten. Het Actieplan zal korte termijn-maatregelen bevatten om het OV per spoor aantrekkelijk te maken voor steeds meer mensen, en ook maatregelen om de groei op het spoor en in de treinen te faciliteren.  
Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 1 doet de algemene stelling dat de grenzen van het spoorwegnetwerk zijn bereikt, mijns inziens geen recht aan het feit dat dit slechts voor bepaalde routes, plaatsen en tijden geldt.
6. Wat zijn de precieze gevolgen van de overbelasting op de aangevraagde treindiensten?
6. Na een overbelastverklaring honoreert ProRail de capaciteitsaanvragen conform de procedures van de AMvB Capaciteit (zie hiervoor de inleidende alinea).

Volgens ProRail kunnen van de door de NS aangevraagde 34.000 treinen per week, slechts 10 treinen wekelijks (0,03%) en 30 treinen eens per 2 weken (0,04%) niet rijden. De uitval van de genoemde 30 treinen vindt voornamelijk plaats op een aantal enkelsporige trajecten waar in één nacht per 2 weken het onderhoud wordt gedaan.

Volgens opgave van ProRail is voor een aantal andere reizigersvervoerders het aantal niet gehonoreerde paden (vooral op enkelsporige baanvakken) per 2 weken:

- Syntus: 7 treinen
- Arriva: 33 treinen (waarvan 12 op het traject Dordrecht – Geldermalsen. Arriva heeft daar treinpaden aangevraagd tot half twee 's nachts. Hierdoor blijft weinig tijd over voor het onderhoud)
- Connexxion: 7 treinen op de Valleilijn (zie ook vraag 15)
- Veolia: 8 treinen op de Maaslijn

Daarnaast vallen er op de Valleilijn elke werkdag 6 treinen uit: drie voor 7 uur 's ochtends en drie na 7 uur 's avonds. Dit komt omdat Railion en Connexxion conflicterende aanvragen hebben ingediend en volgens de regels van capaciteitstoedeling heeft goederenvervoer in zo'n geval, na toepassing van de minimale bedieningsniveaus, voorrang boven streekgewestelijk vervoer.

Deze verdeling is overigens nog niet definitief. Het is nog niet bekend of de vervoerders bezwaar maken bij de NMa Vervoerkamer.

7. Wat zijn de gevolgen voor de dienstregeling 2008? Welk aantal treinen kan niet rijden en wat is daarvan het effect op de kwaliteit van de dienstregeling (qua aansluitingen en reistijden)?
7. Voor treinen die uitvallen heeft dit vanzelfsprekend effect op aansluitingen en reistijden. Overigens, zou bij tijdige en adequate informatievoorziening dit effect grotendeels tenietgedaan kunnen worden.
8. Klopt het dat de capaciteitstoedeling en het onderhoudsrooster 2008 voor de Nederlandse Spoorwegen (NS) in de praktijk zal betekenen dat er wekelijks een honderdtal ritten geschrapt wordt en dat de dienstregeling van 200 treinen verslechtert?
8. Zie het antwoord op vraag 6.
9. Is het waar dat er wekelijks 200 treinen van de NS worden getroffen door de nieuwe verdeling? Kunnen hiervan 100 treinen rijden als ProRail het onderhoud gedurende de nacht doet? Zo ja, bent u bereid ervoor zorg te dragen dat dit onderhoud in de nacht zal plaatsvinden?
9. Zie het antwoord op vraag 6.
10. Kunt u aangeven op welke trajecten de 200 treinen rijden die in de dienstregeling 2008 vertraging oplopen?
10. Zie het antwoord op vraag 6.

11. Kunt u inzichtelijk maken wat de treinreiziger zal merken van het feit dat niet alle capaciteitsaanvragen door ProRail zijn gehonoreerd?
11. Zie het antwoord op vraag 6.
12. Bij hoeveel van de 200.000 treinen die er in 2008 ten opzichte van 2007 meer gaan rijden gaat het om personentreinen?
12. Volgens ProRail gaat het om ca. 3000 personentreinen extra.
13. Kunt u aangeven in hoeverre er een toename van goederenvervoer en personenvervoer is? Wat is hierbij de bijdrage van de Betuweroute?
13. Goederenvervoer laat de laatste jaren groeicijfers zien van 5-8 % per jaar. De verwachting is dat deze groei ook zeker volgend jaar doorzet. Om de precieze toename voor volgend jaar 2008 te kwantificeren op basis van de gereserveerde treinpaden is onbetrouwbaar. Het overgrote deel van de goederenritten kent een korte planningscyclus en wordt vaak 48 uur van tevoren ingelegd. De treinpaden voor goederen in de dienstregeling 2008 zijn dus niet maatgevend voor het te verwachten goederenvolume in 2008. Goederenvervoerders hebben in 2008 ook treinpaden aangevraagd op de Betuweroute. Zonder Betuweroute kunnen zij hun groei niet realiseren en wordt de druk op het gemengde net hoger.
14. Ziet u mogelijkheden om meer passagierstreinen te laten rijden door goederentreinen te verschuiven naar periodes buiten de spits?
14. Bij de verdeling van de capaciteit heeft ProRail al zoveel mogelijk rekening gehouden met het laten rijden van personentreinen in de spits door het verschuiven van goederentreinen naar periodes buiten de spits. Dit heeft mede te maken met de prioriteitsvolgorde uit de AMvB Capaciteit. Zoals gezegd ben ik voornemens om deze prioriteitsvolgorde binnen het kader van de evaluatie van de spoorwetgeving, die conform het plan van aanpak eind 2008 moet leiden tot een kabinetsstandpunt, nadrukkelijk te bezien.
15. Klopt het dat goederentreinen voorrang krijgen boven regionale passagierstreinen en dat er daarom een aantal treinen van Connexion is geschrapt op de verbinding Amersfoort-Ede?
15. Ja. Voor wat betreft de Valleilijn geldt dat er door de regionale vervoerder Connexion als door goederenvervoerders gezamenlijk meer capaciteit is aangevraagd dan op dit baanvak beschikbaar is. Dit heeft ertoe geleid dat ProRail dit baanvak overbelast heeft verklaard, waardoor de AMvB capaciteit en de daarin neergelegde capaciteitsverdelingsregels van toepassing worden. Op grond hiervan heeft het goederenvervoer voorrang boven het regionale personenvervoer. Dit

heeft tot consequentie dat, volgens ProRail, 6 van de 150 persontreinen per dag niet kunnen rijden (3 vóór 07.00 uur en 3 na 19.00 uur).

Indien partijen niet tevreden zijn met het besluit van ProRail, dan kunnen zij bij de NMa Vervoerkamer in beroep gaan.

Zie verder het antwoord op vraag 22.

16. Zijn er ook verzoeken van goederenvervoerders niet gehonoreerd? Zo ja, hoeveel treinen betreft dit en voor welke baanvakken?
16. Van ProRail heb ik begrepen dat er op weekbasis ca. 10 aangevraagde goederentreinen niet kunnen rijden. Ik heb begrepen dat Railion inmiddels een klacht heeft ingediend bij de NMa Vervoerkamer.
17. Zijn er ook capaciteitsproblemen voor het goederenvervoer per spoor van en naar zeehavens en industrie centra? Zo ja, om welke aantallen goederentreinen gaat het?
17. Het systeem voor de verdeling van de capaciteit is dusdanig dat vervoerders al in 2006 aanvragen moeten indienen voor 2008. Voor goederenvervoerders is dit over het algemeen heel moeilijk in te schatten, omdat ze dan nog niet overzien welke treinen daadwerkelijk nodig zijn. Consequentie hiervan is dat de goederenvervoerders ruim aanvragen. Het niet honoreren van, volgens ProRail, ca. 10 aanvragen zal naar verwachting geen problemen opleveren voor het goederenvervoer per spoor van en naar de zeehavens en industrie centra. Volgens Railion zal dit betekenen dat enkele havens en industriegebieden soms in de nacht niet bereikbaar zijn. Het gaat dan om 1 à 2 nachten per 1 of 2 weken.
18. Waarom is de baanvakcapaciteit van de Betuweroute niet in de capaciteitsberekeningen van ProRail meegenomen?
18. Ik neem aan dat hier sprake is van een misverstand. De baanvakcapaciteit van de Betuweroute is wel degelijk in de capaciteitsberekeningen van ProRail meegenomen. Als uitgangspunt is gekozen dat er in 2008 over de BR 1 trein per uur per richting kan rijden (op dit moment is dat nog 1 per 2 uur), zodra de treinen van leverancier Bombardier succesvol de treinbaantesten hebben afgerond. Naar verwachting kan in het voorjaar 2008 de capaciteit worden opgeschaald.
19. Kunt u aangeven wat de gevolgen van de capaciteitsverdeling zijn voor de bereikbaarheid van station Eindhoven en de doorgaande treinen die dit station aandoen op doordeweekse dagen in de daluren? Wat zijn de gevolgen voor het nachtnet in Brabant?

19. Aanvankelijk leek het er inderdaad op dat er treinuitval zou zijn rondom Eindhoven. NS en ProRail zijn echter verder met elkaar in gesprek gegaan met als mogelijk resultaat dat er geen enkele trein van en naar station Eindhoven in 2008 komt te vervallen. Wellicht dat er op dinsdag voor 7 treinen een overstap nodig wordt. Hierover wordt nog nader overleg gevoerd.

Volgens ProRail is het nachtnet in Noord-Brabant in de nacht van donderdag op vrijdag capacitair inpasbaar. Het is nog niet zeker dat NS een nachtnet gaat rijden in Noord-Brabant. NS is hierover nog in onderhandeling met de provincie.

20. Hoeveel en welke treinen rond Eindhoven kunnen niet rijden op dinsdagen in verband met werkzaamheden? Hoeveel passagiers ondervinden hiervan hinder en hoe groot is die hinder? Zijn er alternatieven onderzocht zoals het concentreren van de werkzaamheden in een kortere periode of het uitvoeren van werkzaamheden 's nachts?
20. Zie het antwoord op vraag 19.
21. Zijn er voor het traject Leiden-Woerden ook gevolgen voor de reeds voor 2008 aangekondigde reistijdwinst in verband met het nog niet volledig in bedrijf zijn van de Betuwelijn?
21. Op de lijn Leiden - Woerden vindt geen (misschien sporadisch) goederenvervoer plaats. Het wel of niet in bedrijf zijn van de Betuweroute heeft dus geen impact op de lightrailverbinding Leiden - Woerden.
22. Betreffen de zes treinen die op de Valleilijn (Amersfoort-Ede) niet kunnen rijden, treinen die al rijden in de bestaande dienstregeling 2007? Zo ja, bent u van mening dat er geen sprake van mag zijn dat het aanbod van passagierstreinen in de dienstregeling 2008 verslechtert in het licht van de doelstelling om te komen tot 5 procent reizigersgroei per jaar?
22. Van de zes treinen die niet kunnen rijden, zitten er twee in de bestaande dienstregeling 2007. Vier treinen betreffen treinen die nu niet in de dienstregeling zitten. Dit komt doordat Connexxion op deze trajecten (Amersfoort - Ede/Wageningen en Amersfoort - Barneveld) in de dienstregeling 2008 van een halfuurdienst naar een kwartierdienst overgaat.

Het totaal aantal treinen zal op de betreffende trajecten enorm toenemen (een verdubbeling), doordat Connexxion 4 in plaats van 2 treinen per uur zal gaan rijden. Van de in totaal 150 treinen die per dag zijn aangevraagd door Connexxion vallen er 6 uit. Er is dus geen sprake van een verslechtering in de dienstregeling 2008 in het licht van de 5% groei, omdat de situatie tussen 06.00 uur en 07.00 uur en tussen 19.00 uur en 20.00 uur blijft zoals die in 2007 is (namelijk 2 treinen per uur). Verder zullen 4 Connexxion treinen per uur gaan rijden, in plaats van nu 2 treinen.



23. Hoe verhouden de beperkingen op de Valleilijn zich tot de aan Connexxion verstrekte concessie? Klopt het dat Connexxion door de capaciteitstoewijzing van ProRail voor 2008 niet kan voldoen aan deze concessie?
23. Zie voor de consequenties voor de capaciteit het antwoord op vraag 6. Het is de verantwoordelijkheid van de betrokken decentrale overheid of Connexxion al dan niet voldoet aan de concessie.
24. Welke maatregelen gaat u specifiek nemen op de overbelast verklaarde trajecten (trajecten Amersfoort-Ede en Arnhem-Zevenaar)?
24. Hier kan ik nu nog niet specifiek ingaan. Dit is namelijk afhankelijk van de resultaten van de capaciteitsanalyse en het capaciteitsvergrotingsplan dat ProRail gaat opstellen (conform de besproken procedure in de inleiding).
25. Welke maatregelen gaat u treffen om ervoor zorg te dragen dat het spoorwegnetwerk wordt uitgebreid?
25. Zie antwoord 24.
26. Hoe lang duurt het opstellen van een capaciteitsvergrotingplan?
26. Zie antwoord 24.
27. Is er bereidheid om op zeer korte termijn met andere partijen dan alleen ProRail te inventariseren of, en zo ja welke 'slimme' onderhoudsmethoden voor het spoor uitkomst kunnen bieden, zodat er voor 2008 geen sprake hoeft te zijn van treinitval?
27. ProRail werkt aan innovatiever en efficiënter onderhoud. Daartoe heeft ProRail onder meer vorig jaar een prijsvraag uitgeschreven. Ook de spooraanneemers nemen initiatief naar ProRail en komen met ideeën om efficiënter onderhoud te plegen.
28. Is het mogelijk om projecten of onderdelen van projecten toe te passen op het HRN, zoals 'Compact en Slagvaardig', dat heeft gezorgd voor een verbeterde beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de railinfrastructuur op de lokale lijn "Emmerlijn"?
28. In het kader van de landelijke markt en capaciteitsanalyse wordt gezien wat de kansen en mogelijkheden voor een kwaliteitssprong op het spoor zijn. Daar waar onderdelen van initiatieven als 'Compact en Slagvaardig' kunnen bijdragen, wordt daar ook gebruik van gemaakt.

29. Wanneer kunt u meer informatie verschaffen over de resterende onduidelijkheden, de technologische en financiële risico's en over de implementatiestrategie voor ERTMS?
29. In november start mijn departement het overleg met de spoorsector om deze onduidelijkheden en risico's in kaart te brengen. Ik zal u zo spoedig mogelijk de hoogte brengen van de vorderingen daarbij.

Inmiddels heb ik het ERTMS-implementatieplan van de spoorsector als concept ingediend bij de Europese Commissie, vergezeld van de ook naar u verzonden rapportages van Arcadis en Booz Allen Hamilton. Zo gauw ik meer weet over de planning van het vervolgproces bij de Europese Commissie, namelijk de realisatie van een Europese overall visie op de implementatie van ERTMS, zal ik u daarover informeren.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings