

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)
11 april 2005	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/SPO/U.05.00692	2040511560
Onderwerp	2040511670
kamervragen	

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u de antwoorden toekomen op de vragen van de leden Van Hijum en Buijs en van het lid Gerkens ten aanzien van de dienstregeling 2007 en de ambities van het spoorvervoer.

De vragen betreffen alle de dienstregeling 2007 in relatie tot enerzijds de ambities in de Nota Mobiliteit en anderzijds de openstelling van de HSL-Zuid. Alvorens inhoudelijk in te gaan op de vragen wil ik eerst in samenhang een algemene toelichting geven.

Algemene toelichting

NS, ProRail en de goederenvervoerders zijn op dit moment samen bezig een nieuwe dienstregeling te ontwerpen voor het jaar 2007. Onder meer als gevolg van de ingebruikname van de HSL, de Betuweroute en de 4-sporigheid Amsterdam-Utrecht in dat jaar en de aansluiting daarvan op bestaand spoor, moet de treinenloop volledig opnieuw ontworpen worden. Hierbij vindt een integrale heroverweging plaats om een betrouwbaarder treindienst te maken die beter aansluit op de behoeften van reiziger en verlader, waarbij ook wordt gekeken naar de wensen van de decentrale overheden. Randvoorwaarden daarbij zijn onder andere klantattractiviteit, maakbaarheid en bijstuurbaarheid van de dienstregeling.

Aan deze grootschalige en logistiek complexe opdracht wordt inmiddels anderhalf jaar gewerkt door de spoorsector. Op dit moment zijn nog verschillende varianten van het herontwerp op hoofdlijnen in beeld.

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

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

Ik blijf graag bereid, zoals ik u in mijn brief van 21 december 2004 (DGP/SPO/U.04.04657) heb toegezegd, om u tijdig over de uitgangspunten van de dienstregelingwijziging te informeren. Op dit moment is mijn ministerie gestart met een inventariserend gesprek met de sector over de bouwstenen hiervoor. De spoorsector heeft mij nog geen plannen gepresenteerd noch besluiten genomen ten aanzien van de nieuwe dienstregeling. Het is voor mij dan ook niet mogelijk om in de beantwoording van de kamervragen vooruit te lopen op concrete wijzigingen in de dienstregeling op specifieke trajecten. Ik zal spoedig na afronding van deze gesprekken mijn toezegging gestand doen.

Hieronder licht ik toe op welke wijze ik toekomstige dienstregelingwijzigingen zal toetsen binnen de kaders van de concessies en wetgeving.

Het vervoerplan en de dienstregeling zullen inhoudelijk moeten voldoen aan de vereisten die daartoe gesteld zijn in de concessie. Artikel 9, onderdeel 1, van de concessie schrijft voor dat NS in het vervoerplan aangeeft in hoeverre en op welke wijze het aangeboden vervoer voldoet aan de vervoersvraag van en naar *enerzijds* de grote steden en de economische kerngebieden (in het bijzonder gedurende de spits) *en anderzijds* alle landsdelen. Het gaat hier dus om een motivering ten aanzien van de match tussen vervoersvraag en vervoersaanbod.

Gegeven deze match tussen vervoersvraag en vervoersaanbod, moet NS motiveren waarom het vervoersaanbod wijzigt ten opzichte van het daaraan voorafgaande dienstregelingjaar. Voor de dienstregeling 2007 gaat het dus om een toelichting op de wijziging in het vervoersaanbod ten opzichte van de dienstregeling 2006. Deze moet inzichtelijk worden gemaakt in het vervoerplan en is aan mijn instemming onderhevig. Het is daarbij niet de bedoeling de concrete dienstregeling te onderwerpen aan voorafgaande instemming, maar om te bezien of en op welke wijze NS aan de vervoersvraag voldoet.

NS moet bovendien voorgenomen wijzigingen in de dienstregeling minimaal eenmaal per jaar voor advies voorleggen aan de consumentenorganisaties en decentrale overheden en gemotiveerd aangeven hoe is omgegaan met deze adviezen. Bij tussentijdse structurele wijzigingen in de dienstregeling dient de NS mij vooraf te informeren en bovendien de consumentenorganisaties om advies te vragen.

Het is NS dus niet toegestaan om zomaar, ongemotiveerd wijzigingen aan te brengen in het vervoersaanbod in de dienstregeling. Eventuele wijzigingen in het vervoersaanbod in de dienstregeling zal ik toetsen aan de verplichtingen in de concessie. Binnen de kaders van de vervoerconcessie heeft NS uiteraard de vrijheid om zelf afwegingen en keuzes te maken om zodoende te optimaliseren en te rationaliseren. Zolang de dienstregeling voldoet aan de concessievoorschriften heb ik geen reden en geen grond om in te grijpen.

Daarnaast zal NS bij het ontwerp van de dienstregeling uiteraard ook moeten voldoen aan de voorschriften ten aanzien van de minimale bediening van stations (artikel 13 concessie). Voor de 'grote' stations gaat het hierbij om minimaal twee keer per uur in iedere richting.

Schriftelijk gestelde vragen

Ik kom dan nu tot de beantwoording van de vragen. Allereerst ga ik in op de vragen van de leden Van Hijum en Buijs over de treinverbinding tussen Zeeland en Schiphol.

1. Heeft u kennisgenomen van het bericht omtrent het mogelijk komen te vervallen van de rechtstreekse intercity tussen Zeeland en Schiphol¹?
1. Ja, hiervan heb ik kennis genomen.
2. Welke plannen heeft de NS om deze verbinding daadwerkelijk te schrappen?
2. Door de komst van de HSL-Zuid infrastructuur ontstaat er extra capaciteit. Het is mogelijk om de vrijkomende capaciteit op het hoofdrailnet in te zetten voor de verbetering van het vervoer, zoals bijvoorbeeld voor frequent stadsgewestelijk vervoer. Ik kan me goed voorstellen dat optimaal gebruik van rijksinfrastructuur er toe leidt dat de lange-afstandstreinen over de HSL rijden. Deze overwegingen waren juist onderdeel van de positieve afweging bij de keuze van kabinet en Kamer om de HSL aan te leggen. Overigens heeft NS op dit moment aan mij nog geen plannen gepresenteerd ten aanzien van de nieuwe dienstregeling en is het dus nog te vroeg om hier concrete uitspraken over te doen.
3. Deelt u de mening dat de komst van de HSL niet ten koste mag gaan van reguliere verbindingen tegen een normaal tarief?
3. Ook na de komst van de HSL moet NS aan de voorschriften in de vervoerconcessie voldoen. De vervoerconcessie garandeert verbindingen over het hoofdrailnet tegen een normaal tarief. Artikel 15 van de concessie bevat vereisten ten aanzien van de jaarlijkse tariefswijzingen. Het doel van de voorschriften in deze concessie is de reizigers die zijn aangewezen op de trein te beschermen tegen te grote tariefstijgingen door NS op het hoofdrailnet, gegeven het vervoersaanbod. De toegestane tariefstijging wordt beperkt voor de kaartsoorten waarvan wordt aangenomen dat vooral de reizigers zonder vervoersalternatief ze gebruiken. Het gaat hierbij onder meer om de tweede klas kaartjes (voor de niet-beschermdde kaartsoorten is NS vrij om de tarieven te bepalen). Zie verder het antwoord op vraag 2.
4. Hoe beoordeelt u het voornemen van de NS waarbij mensen een duurder alternatief opgedrongen krijgen, in het licht dat het gebruik van openbaar vervoer bevorderd moet worden?
4. Van opdringen is geen sprake. Er blijft een verbinding tegen normaal tarief over bestaand spoor en een duurdere, snellere verbinding over de HSL. Voor de verplichtingen rondom de dienstregelingswijzigingen verwijs ik u naar de

¹ Provinciale Zeeuwse Courant, 26 maart jl.

algemene toelichting.

5. Deelt u de mening dat in de afspraken met de NS de bereikbaarheid van alle regio's inzet van het beleid moet zijn en blijven, zoals vastgelegd in de concessie?
5. Ja, die mening deel ik. De bereikbaarheid van alle regio's is en blijft inzet van het beleid. Daarom zijn in de concessie voorschriften opgenomen over de bereikbaarheid van de grote steden, de economische kerngebieden en de landsdelen. Aan die voorschriften moet NS blijven voldoen. Zie verder de algemene toelichting.

Hieronder volgen de antwoorden op de vragen van het lid Gerkens over de ambities voor het spoorvervoer.

1. Wat is uw mening over de ambities van de spoorsector zoals genoemd in het artikel 'Dienstregeling 2007: geen hogere frequenties'?²
1. Zie voor een antwoord op deze vraag de algemene toelichting.
2. Kunt u aangeven hoe u ervoor zorgt dat de ambities in de Nota Mobiliteit ook door de spoorsector uitgevoerd worden? Bent u daarover in gesprek met de vervoerders?
2. Momenteel wordt de inspraakfase (PKB2) van de Nota Mobiliteit afgerond, waarna het kabinetsstandpunt zal volgen (PKB3). Uiteindelijk vindt het vastgestelde beleid haar weerslag in de begroting van Verkeer & Waterstaat. De begroting en de concessies vormen het toetsingskader voor het jaarlijks door de NS in te dienen vervoerplan en het door ProRail in te dienen beheerplan. Momenteel ben ik dus met NS in gesprek over het vervoerplan 2006. Voor het overige verwijs ik u naar de algemene toelichting.
3. Is het waar dat NS, Railion en ProRail onderhandelen over een 'voor iedereen aanvaardbare dienstregeling', waarbij 'geen voorrang gegeven wordt aan reizigersvervoer of goederenvervoer, korte of lange afstand, Randstad of regio en financieel gewin of publiek belang'? Hoe verhoudt zich dit tot de wens van de Kamer om reizigersvervoer voorrang te geven? Hoe verhoudt zich dit tot de ambities van de Nota Mobiliteit?
3. Optimalisatie van verschillende belangen in overleg is maatschappelijk wenselijk. Zoals beoogd met de nieuwe Spoorwegwet zijn vervoerders en beheerder op dit moment met elkaar in overleg om gezamenlijk tot een optimale dienstregeling te komen. In geval van conflicterende capaciteitsaanvragen over de hoofdspoorweginfrastructuur moet worden voldaan aan de verplichtingen zoals

² OV Magazine, nr.2, 2005

vastgelegd in het Besluit Capaciteitsverdeling Hoofdspoorweginfrastructuur. Dit besluit is vastgesteld in de Tweede Kamer.

Het capaciteitsverdelingsproces wordt ingevuld door ProRail in samenspraak met vervoerders. In het besluit is onder andere vastgelegd welke prioritering gehanteerd wordt bij de toekenning van capaciteitsaanvragen aan personenvervoerders, goederenvervoerders en/of de spoorwegbeheerder in situaties van overbelastverklaring. Wanneer er sprake is van een overbelastverklaring, omdat partijen er in onderling overleg niet uit kunnen komen, dan dient ProRail in eerste instantie bij de verdeling van capaciteit rekening te houden met de minimumniveaus voor personenvervoer en goederenvervoer, zoals opgenomen in artikel 8 van het Besluit Capaciteitsverdeling. Bij conflicterende capaciteitsaanvragen dient vervolgens verdeeld te worden op basis van de prioriteitsvolgorde, zoals opgenomen in artikel 10 van het besluit. Hierin is het stadsgewestelijk personenvervoer als eerste opgenomen in de prioriteitsvolgorde. Deze verdelingsregels worden alleen toegepast wanneer de vervoerders en de beheerder in onderling overleg niet tot overeenstemming kunnen komen. Partijen moeten dus eerst proberen er gezamenlijk uit te komen en dat is precies wat ze nu proberen te doen.

In alle gevallen geldt dat NS bij dienstregelingwijzingen moet blijven voldoen aan de voorschriften in de concessie. Of er nu wel of geen overeenstemming is bereikt tussen vervoerders en beheerder ten aanzien van de capaciteitsverdeling.

4. Is het waar dat de rechtstreekse intercityverbinding tussen Rotterdam en Amsterdam dreigt te verdwijnen en de reizigers zullen moeten kiezen tussen de duurdere HSL of de tragere sneltrein?³ Bent u bereid er voor te zorgen dat deze intercityverbinding behouden blijft en te voorkomen dat reizigers tussen deze twee steden de dupe worden van de HSL-Zuid? Zo nee, waarom niet?
4. NS heeft nog geen definitieve plannen gepresenteerd ten aanzien van de nieuwe dienstregeling. Daarom is het dus te vroeg om hier nu uitspraken over te doen. Voor een verdere beantwoording van deze vraag verwijs ik u naar de algemene toelichting en het antwoord op de vragen 2,3,4, van de leden Van Hijum en Buijs hierboven.
5. Kunt u aangeven wat uw positie is in het aangeven van hoofdlijnen en prioriteiten voor de spoorsector? Bent u bereid uw politieke verantwoordelijkheid te nemen en sturing te geven?

³ Trouw, 24 maart jl.

5. Zie voor een beantwoording van deze vraag de algemene toelichting.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT

mw drs M.H. Schultz van Haegen