

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
3 december 2007	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
VENW/DGP-2007/8593	-
Onderwerp	
Capaciteitsverdeling op het spoor	

Geachte voorzitter,

Hierbij zend ik u mijn antwoorden op de vragen die de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat inzake de capaciteitsverdeling op het spoor heeft gesteld. De antwoorden zijn een vervolg op mijn antwoorden op eerdere vragen van de commissie die ik u bij brief van 9 oktober (met kenmerk VENW/DGP-2007/8355) heb doen toekomen. In de antwoorden uit mijn brief van 9 oktober is helaas een fout geslopen. De vragen waren op vrijdag 5 oktober ontvangen en de antwoorden moesten op dinsdag 9 oktober worden verzonden om tijdig bij uw Kamer te zijn voor het algemeen overleg van 10 oktober. In de hectiek die het gevolg was van de poging om uw Kamer op dergelijke korte termijn goed te informeren heeft de gebruikelijke kwaliteitsborging op mijn ministerie gefaald. Ik betreur dit zeer en zal al het mogelijke doen om herhaling te voorkomen.

1. Bent u bekend met de visie van Connexxion dat het antwoord in uw brief van 9 oktober over de capaciteitsverdeling van het spoor feitelijk onjuist is aangezien voor 2008 exact dezelfde dienstregeling is aangevraagd als wordt gereden in 2007?
1. Ja, na verzending van mijn brief van 9 oktober is het mij bekend geworden dat de informatie die ik u heb verstrekt inzake de door Connexxion aangevraagde dienstregeling niet juist was. Connexxion heeft inderdaad voor 2008 dezelfde capaciteit aangevraagd als in 2007. Door de tijdsdruk waaronder de antwoorden geleverd moesten worden om deze voor het algemeen overleg van 10 oktober aan u te kunnen doen toekomen heeft de gebruikelijke kwaliteitsborging op mijn ministerie gefaald. Ik betreur dit.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Postbus 20901 2500 EX Den Haag
Bezoekadres : Plesmanweg 1-6, Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895
Internet www.minvenw.nl

2. Klopt het dat er derhalve sprake is van een verslechtering ten opzichte van de huidige situatie en dat Connexxion hierdoor in de problemen komt met de concessieverlener?

2. Ja, dat klopt. In het proces van capaciteitsverdeling is het ProRail gebleken dat niet alle aanvragen volledig kunnen worden gehonoreerd. ProRail heeft daarop conform wet- en regelgeving de infrastructuur overbelast verklaard en de capaciteit conform de prioriteitsvolgorde uit het Besluit Capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur (hierna de AmvB Capaciteit) verdeeld. Ik heb u de systematiek waarmee ProRail de capaciteit verdeelt en de werking van de AmvB Capaciteit in mijn brief van 9 oktober toegelicht. Het gevolg van de verdeling conform de AmvB Capaciteit is dat Connexxion in de dienstregeling 2008 minder treinpaden toegewezen krijgt dan in de dienstregeling 2007. Daarmee is sprake van een geringe verslechtering van het treinaanbod op de Valleilijn. Hoe lang er sprake zal zijn van de ongewenste verslechtering hangt af van de uitkomsten van de door ProRail op te stellen capaciteitsanalyse en het vervolgens door ProRail op te stellen capaciteitsvergrotingsplan.

De provincie Gelderland, de concessieverlener voor de Valleilijn, heeft mij laten weten dat zij voornemens is Connexxion evenredig te korten op de exploitatiebijdrage. Ik heb geen inzicht in de concessie van Connexxion en kan dus ook niet beoordelen of deze korting op grond van de concessie terecht is. Echter, de AmvB Capaciteit met daarin de prioriteringsregels zoals deze bij een overbelastverklaring door ProRail worden toegepast was voor het verlenen van de concessie aan Connexxion al van kracht. Zowel de concessieverlener als de concessiehouder konden voor verlening en aanvaarding van de concessie weten dat het uitvoeren van de vervoerdiensten plaatsvindt op voorwaarde dat ProRail de benodigde capaciteit kan verdelen.

Ondanks het feit dat de AmvB Capaciteit bekend was bij de provincie Gelderland en Connexxion acht ik het in het algemeen ongewenst dat als gevolg van de prioriteringsregels bestaande personentreinen worden geschrapt. Zoals ik u reeds eerder heb toegezegd ga ik zo snel mogelijk kijken welke aanpassingen nodig zijn aan de AmvB Capaciteit om problemen in de toekomst te voorkomen. Ik zal hierbij ook de mogelijkheden bezien om het spoorgoederenvervoer te concentreren op een aantal lijnen zodat het aantal conflicterende capaciteitsaanvragen van goederen- en personenvervoerders wordt beperkt. Ik heb ProRail gevraagd aan te geven op welke plaatsen komend jaar een overbelastverklaring dreigt en of daarbij het risico bestaat dat bestaande personentreinen geschrapt moeten worden.

3. Hoe kan de regionale concessieverlener de verantwoordelijkheid nemen voor het al dan niet voldoen van Connexxion aan de concessie terwijl de besluitvorming van ProRail over de capaciteitsverdeling het voor Connexxion niet mogelijk maakt te voldoen aan de huidige concessie?

3. Zie mijn antwoord op vraag 2.

Ik merk daarbij op dat de capaciteit op het spoor niet onbeperkt is, waardoor het kan voorkomen dat niet altijd overal alle treinen die vervoerders en overheden wensen ook kunnen rijden. Niets staat overigens de concessieverlener en concessiehouder in de weg om alsnog in de verleende concessie op te nemen dat de verplichtingen van de concessiehouder gelden voor zover ProRail de benodigde capaciteit heeft verdeeld.

4. Bent u bekend met het feit dat ProRail bereid is gebleken het nachtelijk onderhoud op de Valleilijn in 2008 te beperken tot één nacht in de twee weken?
4. Ja, ProRail heeft mij laten weten dat zij bereid en in staat is om het nachtelijk onderhoud op de Valleilijn in 2008 te beperken tot één nacht in de twee weken. ProRail heeft als beheerder van het spoor de taak om te proberen alle ingediende capaciteitsaanvragen te honoreren. Ook de capaciteit die nodig is voor het onderhoud aan het spoor is hierbij inbegrepen. De uitkomst van dit proces is in het geval van de Valleilijn helaas dat een overbelast verklaring nodig was en de capaciteit wordt verdeeld volgens de prioriteitsstelling uit de AmvB Capaciteit. Inmiddels heeft een hoorzitting bij ProRail plaatsgevonden waarbij Connexxion en Railion hun standpunt aan ProRail hebben toegelicht. De uitkomst van deze hoorzitting is geweest dat ProRail haar eerdere verdeling heeft gehandhaafd.
5. Deelt u de mening dat het mogelijk moet zijn de 12 goederentreinen die per twee weken zijn aangevraagd, zo in te plannen dat de aangevraagde capaciteit van Connexxion gewoon toegewezen kan worden? Vindt u het stelselmatig uitvallen van 6 passagierstreinen omdat een goederenvervoerder niet bereid is eens in de twee weken om te rijden met één goederentrein acceptabel?
5. Ik ben niet in de positie om te twijfelen aan de uitkomst van de capaciteitsverdeling door ProRail. Als Connexxion van mening is dat ProRail bij de verdeling van de capaciteit niet juist te werk is gegaan staat haar de weg naar de NMa Vervoerkamer open. De prioriteitsstelling uit de AmvB Capaciteit bij een overbelastverklaring laat ProRail geen andere optie dan voorrang te geven aan de goederentreinen. Zoals ik u in mijn brief van 9 oktober en tijdens het algemeen overleg van 10 oktober al heb toegezegd ga ik deze prioriteitsstelling zo spoedig mogelijk, en in ieder geval bij de evaluatie van de spoorwetgeving tegen het licht houden.
6. Wat is uw reactie op de stelling van Connexxion dat door het feit, dat (inter)nationaal goederenvervoer ook op regionale lijnen voorrang krijgt boven het regionaal personenvervoer, een verantwoorde exploitatie van regionale spoordiensten tot een tombola wordt en aanbesteding van dergelijke lijnen zinloos is zolang dit risico niet wordt weggenomen?
6. Ik deel de mening van Connexxion op dit punt niet. De door Connexxion aangehaalde voorrang van goederenvervoer boven regionaal personenvervoer geldt alleen in het geval er sprake is van een overbelast verklaring. Dat is op verreweg de meeste infrastructuur niet het geval. Daarbij dienen concessieverleners en concessiehouders rekening te houden met de bestaande wetgeving. Voor regionale vervoerdiensten

bestaat in geval van een overbelast verklaring het risico dat deze niet geheel uitvoerbaar blijken. Dit was echter voor de aanbesteding van de regionale concessies al bij alle betrokkenen bekend. De AmvB Capaciteit is immers al per 1 januari 2005 in werking getreden. Er worden komende jaren vele inspanningen verricht om de groei van het spoorwegvervoer te accommoderen, waarbij ook de mogelijkheid wordt onderzocht om het spoorgoederenvervoer te concentreren op een aantal lijnen. Ondanks alle inspanningen zullen er situaties blijven waarin het totaal aan aanvragen de beschikbare capaciteit overstijgen. In die situaties zal ProRail keuzes moeten maken op basis van de prioriteitsvolgorde uit de AmvB Capaciteit. Die volgorde kunnen we aanpassen ten faveure van het personenvervoer, maar er zal altijd een partij zijn die een deel van haar wensen niet gehonoreerd krijgt. Het is dan ook van belang dat alle vervoerders in de contracten of concessies die zij aangaan rekening houden met de bestaande spoorwetgeving.

7. Bent u bereid de capaciteit van de Valleilijn op korte termijn uit te breiden tot dubbelspoor?

7. Nu er sprake is van een overbelastverklaring van de Valleilijn voor het dienstregelingsjaar 2008 moet ProRail binnen zes maanden een capaciteitsanalyse opstellen, en daarna binnen zes maanden een capaciteitsvergrotingsplan. Naar aanleiding van de overbelastverklaring voor het dienstregelingsjaar 2007 zijn er al een capaciteitsanalyse en capaciteitsvergrotingsplan opgesteld. Uit deze analyses en plannen moet blijken wat de specifieke oorzaken zijn van het opgetreden capaciteitstekort op de lijn. Ik acht het niet verstandig om hierop vooruit te lopen en al uitspraken te doen over eventuele oplossingen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Camiel Eurlings