

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA Den Haag

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

Ons kenmerk
IenM/BSK-2011/128917

Uw kenmerk
2011Z17252

Datum 26 september 2011
Betreft Kamervragen Tiel/Nijmegen-Elst-Arnhem

Geachte voorzitter,

Hiermee beantwoord ik de vragen van lid Slob (ChristenUnie) d.d. 8 september 2011 over de overbelastverklaring van de spoorlijnen Nijmegen/Tiel-Elst-Arnhem.

1. Kent u het bericht «Spoor bij Elst vanaf eind 2013 te vol»?

1. Ja

2. Wat is uw mening over het feit dat een al meer dan 100 jaar bestaande treindienst die maatschappelijk relevant is, niet meer uitgevoerd zou kunnen worden ten gevolge van een capaciteitstekort? Onderschrijft u de stellingname dat het een concessionele taak is van ProRail om te zorgen voor voldoende capaciteit van de railinfrastructuur op het hoofdrailnet?

2. Het is nog niet duidelijk of deze treindienst niet meer als doorgaande treindienst kan worden uitgevoerd. ProRail onderzoekt op dit moment met betrokken partijen welke mogelijkheden er zijn om alle gewenste treinen te laten rijden.

ProRail is verantwoordelijk voor de beschikbaarheid van en het verdelen van de capaciteit op de spoorweginfrastructuur. Als er een capaciteitstekort is of dreigt, dan dient eerst onderzocht te worden wat de beste oplossing is. ProRail voert daartoe een capaciteitsanalyse en capaciteitsvergrotingplan uit. Die oplossing kan bestaan uit infrastructuuraanleg maar ook uit alternatieve maatregelen zoals een andere dienstregeling. Bij dit soort maatregelen vindt altijd een kostenbaten afweging plaats, waarbij de effecten voor alle reizigers bekeken worden. Over kleine infrastructurele maatregelen kan door ProRail zelf worden beslist. Voor grotere maatregelen maken het Rijk en de verantwoordelijke regionale overheden een afweging.

3. Herinnert u zich het schriftelijk overleg d.d. 8 december 2010 over de Wijziging Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur (Kamerstuk 29 893 nr. 112) en de notitie Slimmer, Sneller en Zuiniger op het spoor van het oud-lid Cramer d.d. 11 oktober 2008 en uw reactie daarop (Kamerstuk 29 984, nr. 164), waarin uitgebreid is stilgestaan bij de dreigende knip bij Elst?

Ons kenmerk
IenM/BSK-2011/128917

3. Ja, die herinner ik me. De leden van de ChristenUnie fractie vragen om in het besluit capaciteitsverdeling op te nemen dat ProRail tot een overbelastverklaring overgaat als in de nabije toekomst een capaciteitstekort zal ontstaan. In de wijziging van het besluit capaciteitsverdeling waaraan u refereert, heb ik nadere regels opgenomen over de overbelastverklaring voor de nabije toekomst. Op verzoek van de leden van de ChristenUnie fractie in het debat op 13 januari 2011 heb ik de motivaties om tot een overbelastverklaring over te gaan in het besluit capaciteitsverdeling zelf opgenomen (art 7a, lid 2). Deze regels zijn naar verwachting vanaf januari 2012 van kracht. Vooruitlopend op deze regels heeft ProRail op basis van de Europese richtlijn 2001/14 voor het traject Tiel-Elst-Arnhem al een overbelastverklaring voor de nabije toekomst afgegeven. De overbelastverklaring voor de nabije toekomst is gepubliceerd op de website van ProRail.

4. Deelt u de mening dat al enkele jaren bekend is dat de spoorverbinding Tiel-Arnhem bij Elst geknipt dreigt te worden? Hoe lang is al bij u en ProRail bekend dat de Provincie Gelderland als belanghebbende en concessieverlener van deze verbinding geen knip in de regionale treindienst Tiel-Arnhem bij Elst wenst?

4. Ja, in de Stadsregiorail plannen uit december 2003 is opgenomen dat er in Elst een keervoorziening zal worden aangelegd, zodat de treindienst Tiel-Elst-Arnhem geknipt kan worden in Elst. In het door mijn voorganger ondertekende Tracébesluit Sporen in Arnhem is ervan uitgegaan dat de treinverbinding Tiel-Arnhem in Elst wordt opgeheven en niet doorrijdt naar Arnhem. De regionale overheden hebben in het Tracébesluit aangegeven het plan te hebben om de doorgaande treinverbinding Tiel-Arnhem te handhaven. In het ontwerp van Sporen in Arnhem is dan ook (fysieke) ruimte gereserveerd om de daarvoor benodigde aanpassingen te realiseren.

Vorig najaar heeft de provincie Gelderland in het bestuurlijk overleg tussen de regionale bestuurders en mijn ambtsvoorganger (Nationaal Mobiliteitsberaad van 23 september 2010) aangegeven de verbinding Tiel-Elst-Arnhem in aanloop naar PHS zo lang mogelijk als doorgaande treindienst in stand te willen houden.

5. Deelt u de mening dat als ProRail de verbindingen Tiel-Elst-Arnhem en Nijmegen-Elst-Arnhem conform de EU-regelgeving aangaande overbelastverklaringen tijdig overbelast had verklaard, het knippen van de verbinding Tiel-Elst-Arnhem in Elst niet nodig was geweest omdat dan op dit moment het capaciteitsvergrotingsplan al klaar had kunnen zijn en maatregelen tijdig gereed hadden kunnen zijn? Hoe ziet u dit in relatie tot de concessionele verantwoordelijkheden van ProRail?

5. Het is op dit moment nog niet duidelijk of het knippen van de verbinding noodzakelijk is. ProRail onderzoekt op basis van de overbelastverklaring

samen met de betrokken regionale overheden en vervoerders alle mogelijke creatieve en innovatieve oplossingen om de doorgaande treindienst Tiel-Arnhem in stand te houden. ProRail heeft de wettelijke taak om tot een overbelastverklaring over te gaan op het moment dat ze formele capaciteitsaanvragen van alle vervoerders en/of concessieverlenende overheden van een voldoende detailniveau heeft. Dat was eind april 2011 het geval. De overbelastverklaring volgde kort daarna op 9 juni 2011.

Ons kenmerk
IenM/BSK-2011/128917

6. Kunt u toelichten of en zo ja, waarom de handelswijze van ProRail naar uw mening toch in lijn is met voornoemde EU-regelgeving? Indien u dit niet vindt, welke conclusies trekt u hieruit?
6. De handelwijze van ProRail is in lijn met de Europese Regelgeving. Zodra ProRail formele capaciteitsaanvragen had, is ze tot overbelastverklaring overgegaan.
7. Deelt u de analyse dat het enkele jaren knippen van deze verbinding in Elst tot onherstelbaar reizigersverlies en een structureel lagere kostendekkingsgraad kan leiden? Zo nee, waar baseert u dat op?
7. Het is nog te vroeg om te concluderen dat de doorgaande treindienst Tiel-Arnhem geknipt gaat worden. ProRail onderzoekt nog welke oplossingen er zijn voor het dreigende capaciteitstekort en betreft bij de weging van de oplossingen de effecten op (de aantallen) reizigers.
8. Bent u bereid ProRail met spoed een aanwijzing te geven om maatregelen te nemen zodat alle gewenste treinen tussen Arnhem en Nijmegen vanaf 2013 kunnen blijven rijden, inclusief een doorgaande verbinding Tiel-Elst-Arnhem?
8. Nee, ik wacht de uitkomsten af van de capaciteitsstudies die ProRail op dit moment uitvoert. Mocht uit de studies van ProRail blijken dat een grotere infrastructurele maatregel noodzakelijk is om alle gewenste personentreinen te laten rijden dan zal ik samen met de verantwoordelijke regionale overheden een afweging maken.
9. Schrijft u samen met ProRail de reizigers tussen Tiel en Arnhem nog steeds met een hoofdletter R?
9. Jazeker! ProRail is op zorgvuldige wijze en in goed overleg met de concessieverlenende overheden oplossingen aan het verkennen voor het toekomstige capaciteitsknelpunt, waarbij ze de effecten voor alle reizigers meeweegt.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen