

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 1952

Vragen van het lid **Cramer** (ChristenUnie) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over *spoorboekloos rijden*. (Ingezonden 4 februari 2009)

1 Kent u het bericht «Spoorboekloos treinen voorlopig onmogelijk»?<sup>1</sup>

2 Wat is de reden dat het spoorboekloos treinen nu toch niet mogelijk blijkt in 2010 tussen Utrecht en Eindhoven? Bij het formuleren van het voornemen om 12 treinen per uur te laten rijden was toch al bekend dat dit traject ook goederenvervoer kent?

3 Indien er sprake is van een sterkere groei van het goederenvervoer dan verwacht, heeft deze groei dan ook gevolgen voor de capaciteit voor extra persontreinen op andere trajecten en voor de groeiambities voor het personenvervoer uit het coalitieakkoord?

4 Indien er sprake is van een verkeerde inschatting van de capaciteit van de infrastructuur op dit traject; is er dan ook mogelijk elders op het net de capaciteit voor de komende jaren te hoog ingeschat? Zo ja, wat betekent dit voor de kabinetsambities voor groei van het personenvervoer op het spoor en de geplande investering van 4,5 mrd uit de Mobiliteitsaanpak?

5 Ziet u mogelijkheden om door versneld aanleggen van inhaalsporen, seinverdichting e.d. de capaciteit op dit traject voor 2010 te vergroten?

6 Wat is de stand van zaken van de projecten uit de Tweede Fase Herstelplan Spoor op de corridor Utrecht–Eindhoven? Worden deze projecten op tijd opgeleverd?

7 Op welke wijze zou er in 2011 mogelijk wel ruimte beschikbaar zijn voor spoorboekloos rijden?

8 Is de corridor Utrecht–Eindhoven inmiddels conform EU Richtlijn 2001/14, artikel 22, lid 1 en de motie-Cramer (29 893-56) onverwijld overbelast verklaard? Zo nee, waarom niet?

<sup>1</sup> NU.NL 29 januari 2009.

### Antwoord

Antwoord van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat) (ontvangen 17 maart 2009)

1 Ja, dit bericht is mij bekend.

2 De spoorsector heeft in het plan Ruimte op de Rails (bijlage bij de eerste voortgangsrapportage Kabinetsambities spoor (VenW-DGMO-2008/1567) van 4 september 2008) aangegeven de

ambitie te hebben om voor 2012 in de spits een eerste concrete stap te zetten op weg naar het eindbeeld van hoogfrequent spoorvervoer. Daarbij zet de spoorsector in op zes Intercity's en zes Sprinters per uur op een deeltraject in de spits.

De sector loopt hiermee vooruit op een eindfase die op termijn zal worden bereikt zodra de investeringen in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) zijn gerealiseerd. Dan zijn de gehele dag meer treinen op grote delen van de corridor mogelijk en niet zoals in de voorfase die nu in beeld is in de spits of op een deeltraject. Uit het plan Ruimte op de Rails en de LMCA-spoor is gebleken dat voor hoogfrequent spoorvervoer op dit traject in alle gevallen ook extra infrastructuur benodigd is. Het was binnen de spoorsector van meet af aan bekend dat er op dit druk bereden traject ook goederenverkeer dient te worden geacommodeerd, onder meer naar en van de Betuweroute (zie paragraaf 5 van het plan Ruimte op de Rails). Mede met het oog op een voortvarende uitvoering van het Actieplan Groei op het Spoor, is de invoering van een eerste concrete stap in de spits van het hoogfrequent spoorvervoer gezien in het ontwerp- en capaciteitsverdelingsproces voor de dienstregeling 2010. NS heeft hierbij in de spits een klokvaste dienstregeling van zes Intercity's en zes Sprinters ingediend. De goederen-vervoerders hebben over

de dag gelijkmatig verdeelde rijmogelijkheden vanuit Amsterdam naar de Betuweroute en het zuiden van het land aangevraagd. Dit heeft tot de conclusie geleid dat er voor de dienstregeling 2010 op de beschikbare infrastructuur geen maakbare en robuuste dienstregeling te ontwerpen is om zowel de gewenste extra personentreinen als de goederentreinen te rijden op dit druk bereden traject. Inmiddels is een gezamenlijke werkgroep ingesteld die de mogelijkheden van een spoorboekloos rijden systeem in de dienstregeling 2011 op dit traject diepgaand onderzoekt. Dit kan vervolgens worden betrokken bij het capaciteits-verdelingsproces van de dienstregeling 2011. Het plan voor spoorboekloos rijden tussen Amsterdam en Eindhoven is voor 2011 dan ook niet van de baan. Gelet op het feit dat de extra infrastructuur op het traject Utrecht-Den Bosch in het kader van VleuGel/Randstadspoor rond Utrecht en het Herstelplan Spoor de komende jaren nog niet beschikbaar is, wordt dit mijns inziens een behoorlijke opgave. Ik hoop van harte dat de sector erin slaagt deze ambitie waar te maken. Verdere structurele uitbreiding van de capaciteit ontstaat zodra de investeringen in het kader van PHS zijn gerealiseerd.

3

Er is geen sprake van nieuwe inzichten die duiden op een sterkere groei van het goederenvervoer in de periode tot 2020.

4

Er is geen sprake van een verkeerde inschatting van de capaciteit, zie hiervoor het antwoord op vragen 2 en 3. Het geschetste proces en de conclusies die dat heeft opgeleverd bevestigen naar mijn mening de noodzaak van de voortvarende aanpak en besluitvorming die ik voor PHS heb ingezet. Die aanpak zal vóór de zomer van 2010 tot politieke besluiten leiden om te komen tot de noodzakelijke uitbreiding van de infrastructuur op de drukst bereden corridors. Dit om de ambities van hoogfrequent spoorvervoer en het verwerken van het groeiende goederenvervoer in goede banen te leiden.

5

Zoals bekend is er thans een planstudie gaande voor dit traject.

Besluitvorming van dit Kabinet over de planstudies die onderdeel zijn van PHS zal vóór de zomer van 2010 plaatsvinden. Dat is een ambitieuze planning. Ik zie dan ook, zoals reeds aangegeven tijdens de MIRT-behandeling, geen reële mogelijkheden om op dit traject grote(re) infrastructurele investeringen te versnellen. De mogelijkheden om op korte termijn de frequenties te kunnen verhogen zullen moeten blijken uit de diepgaande studie die de komende maanden door de sector wordt uitgevoerd. Hieruit zal blijken welke maatregelen precies nodig zijn en kan worden beoordeeld of maatregelen op korte termijn zinvol en haalbaar zijn. Hierbij worden verschillende opties bezien, zoals bijvoorbeeld slimme aanpassingen van het dienstregelingsontwerp, in het bepaald type materieel en/of kleine infrastructurele aanpassingen, zoals te doen gebruikelijk in een capaciteitsvergrotingsplan. Het gaat om maatregelen die in december 2010 ten behoeve van de dienstregeling 2011 gereed kunnen zijn.

6

ProRail heeft aangegeven dat de spoorprojecten uit het Herstelplan op de corridor Utrecht-Eindhoven uiterlijk 2012 conform planning gereed zullen zijn, voor het project Den Bosch Noord is een doorloop tot in 2013 voorzien in geval van bezwaar en beroep, zoals aangegeven in antwoorden van 7 november 2008 in het kader van het MIRT-projectenboek 2009.

7

Zie hiervoor antwoord het op de vragen 2 en 5.

8

Ja, ProRail heeft gelet op de aanvragen zoals aangegeven in antwoord op vraag 2, het traject Amsterdam-Eindhoven inmiddels overbelast verklaard. Vervolgens wordt een capaciteitsanalyse opgesteld. Dit zal, zoals aangegeven in antwoord 5, betrekking hebben op korte termijnmaatregelen die in december 2010 ten behoeve van de dienstregeling 2011 gereed kunnen zijn. Grootschalige aanpassingen aan de infrastructuur voor de periode 2013–2020 worden afgeleid uit de lopende planstudies van PHS waarover vóór de zomer van 2010 besluitvorming zal plaatsvinden.