
6

Hoofdspoorweginfrastructuur

Aan de orde is de behandeling van:

- **het verslag van een schriftelijk overleg over Wijziging Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur (29893, nrs. 109 en 112).**

De voorzitter:

Ik heet de minister van harte welkom.

De beraadslaging wordt geopend.



De heer **Slob** (ChristenUnie):

Voorzitter. Wij hebben gevraagd om dit verslag op de agenda te zetten, omdat wij het adagium van deze minister, "Reiziger centraal" – "Reiziger" dus met een hoofdletter – graag willen doortrekken naar de capaciteitsverdeling op het spoor. Daarom stellen wij een paar aanpassingen voor via de volgende moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de prioriteitscriteria in artikel 10 van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur zullen worden aangepast;

constaterende dat dit besluit onderscheid maakt tussen stadsgewestelijke en streekgewestelijke personenvervoerdiensten op het spoor;

overwegende dat sommige treindiensten op een deel van het traject stadsgewestelijk zijn en op een ander deel streekgewestelijk, zoals de sprinters Hoorn-Schiphol en Utrecht-Zwolle;

overwegende dat er bij de capaciteitsverdeling op het spoor geen onderscheid dient te zijn tussen spoordiensten buiten de Randstad en binnen de Randstad;

verzoekt de regering, in het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur het onderscheid tussen stads- en streekgewestelijk openbaar vervoer over het spoor op te heffen en daarbij uit te gaan van de voorrangspositie van stadsgewestelijk openbaar vervoer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Slob. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 114 (29893).

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik zou de heer Slob willen vragen wat het gevolg hiervan is voor het andere vervoer, namelijk het goederenvervoer.

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Ik denk dat dat niet echt een probleem hoeft te zijn. Allereerst is er sprake van een vereenvoudiging doordat wij het rare onderscheid tussen reizigers in de Randstad en reizigers buiten de Randstad schrappen; ik hoop dat u het met mij eens bent dat dit een raar onderscheid is. U weet bovendien met mij dat de minimaal gegarandeerde capaciteit voor het goederenvervoer in het besluit is opgenomen; die staat netjes in artikel 8. Wij zitten nog niet aan die capaciteit. In dat opzicht heeft dit dus geen consequenties. Als wij daar wel overheen zouden gaan, hebben wij een capaciteitsprobleem. Dan zullen wij, ook vanuit het principe "Reiziger centraal" – maar niet alleen de reiziger in de Randstad – moeten handelen en moeten wij aanvullende maatregelen nemen als wij dat willen.

Ik kom nu bij de tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de prioriteitscriteria in artikel 10 van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur zullen worden aangepast zodat nationaal openbaar vervoer en streekgewestelijk openbaar vervoer in de spits voorrang krijgen op goederenvervoer op overbelaste infrastructuur;

overwegende dat in artikel 8 van dit besluit een minimale capaciteit is gegarandeerd voor alle deelmarkten in situaties van overbelastverklaring;

verzoekt de regering, het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur aan te passen en wel zodanig dat ook buiten de spits nationaal openbaar vervoer en streekgewestelijke openbaar vervoer voorrang krijgen op het goederenvervoer op overbelaste infrastructuur,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Slob. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 115 (29893).

De heer **Slob** (ChristenUnie):

De toelichting naar aanleiding van de vraag van de heer Aptroot is ook op deze motie van toepassing.

Nu kom ik bij de derde motie; ik heb vier moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur zal worden aangepast;

overwegende dat volgens artikel 8, lid 1, van dit besluit bij concurrerende capaciteitsaanvragen voor personenver-

Slob

voer voor kleine stations buiten de spits een minimale bedieningsfrequentie geldt van 1x per uur per richting;

overwegende dat door de groei van het goederenvervoer het aanbod personenvervoer op kleinere stations of de groei daarvan kan worden beperkt door deze beperkte gegarandeerde capaciteit;

overwegende dat een frequentie van 1x per uur overdag een te laag kwaliteitsniveau is voor openbaar vervoer per spoor;

verzoekt de regering, bij de wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur het minimaal gegarandeerde aantal treinpaden voor personenvervoer voor alle stations in Nederland ten minste vast te stellen op 2x per uur per richting en te onderzoeken of dit gegarandeerde aantal treinpaden voor grotere stations verder kan worden verhoogd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Slob. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 116 (29893).

De heer Monasch (PvdA):

Wat kan deze motie betekenen voor de prioritering? De motie stelt namelijk een vrij stellige norm, maar als wij een ander project – bijvoorbeeld OV SAAL – op dat moment belangrijker vinden, wat is dan de keuze van de heer Slob?

De heer Slob (ChristenUnie):

Het gaat om het principe dat we eerst op papier regelen dat die mogelijkheid er is. Het wil niet zeggen dat er nu gelijk tweemaal per uur moet worden gereden, als er nu eenmaal per uur wordt gereden. Bijvoorbeeld de Valleilijn, die zal worden doorgetrokken naar Arnhem. Nu wordt buiten de spits maar eenmaal per uur tussen Ede en Arnhem gereden. Als de provincie tweemaal per uur zou willen, dan bestaat deze mogelijkheid. Voor de omgang met eventuele capaciteitsproblemen moeten we keuzen maken, maar we kunnen die mogelijkheid van tweemaal rijden per uur niet bij voorbaat tegenhouden. Met deze papieren in de hand wordt dit in feite op een afstand gehouden.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in het nieuwe artikel 7a van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur infrastructuur voor de nabije toekomst overbelast kan worden verklaard;

constaterende dat de toelichting van dit artikel enkele condities omschrijft waarbij de beheerder de infrastructuur voor de toekomst overbelast moet verklaren als een van de condities geldt, maar dat deze condities niet zijn opgenomen in dit artikel;

overwegende dat overbelastverklaring ook nodig is indien een concessieverlener een verzoek indient op basis van toekomstige capaciteitswensen waarvoor nog geen kaderovereenkomst is gesloten of concessie is overeengekomen;

verzoekt de regering, het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur aan te passen door:

- het opnemen van de condities uit de toelichting in artikel 7a;
- het toevoegen van de conditie aan artikel 7a dat overbelastverklaring ook volgt na een onderbouwd verzoek van een concessieverlener bijvoorbeeld in voorbereiding op een nog te verlenen concessie,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Slob. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 117 (29893).



De heer Aptroot (VVD):

Voorzitter. Na het schriftelijke overleg met de minister zijn onze grote twijfels verdwenen over de onafhankelijke geschillenbeslechter die in het systeem zat. Wij vonden het gek dat deze geen bindend advies kon geven, maar gezien de regelgeving en het feit dat in ieder geval nog beroep bij de rechter mogelijk is, kunnen wij niet anders dan akkoord gaan met de oplossing. Wij hebben wel een probleem met het volgende. Eigenlijk zouden we willen dat én het personenvervoer én het goederenvervoer het spoor maximaal zouden kunnen gebruiken, maar nu gaat het over "in sommige situaties" en "verdeling van de te schaarse ruimte". Ik vraag de minister of de recente informatie klopt dat het doortrekken van de Betuweroute in Duitsland, met het derde spoor, nu toch echt gaat gebeuren. Daarover hebben we al eens een pittig debat gevoerd.

Tot slot vraag ik welke mogelijkheid de minister zou hebben of zou moeten scheppen om ervoor te zorgen dat ook ProRail in deze belangenafweging wordt meegenomen. Uiteindelijk regelt ProRail de capaciteitsverdeling, maar ProRail is zelf ook belanghebbende, omdat het een deel van de capaciteit gebruikt voor onderhoud en dat, bijvoorbeeld, liever overdag doet dan 's nachts, waardoor het goederen- en personenverkeer belemmert. Graag hierop nog een reactie van de minister.



Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voorzitter. De discussie van vandaag naar aanleiding van het schriftelijk overleg gaat vooral over de capaciteitsverdeling. Ik vroeg mij even af of dit wel het juiste moment daarvoor is, omdat het nog gaat over de bestaande capaciteitsverdeling en er nog een heel nieuw Programma Hoogfrequent Spoor aankomt. Naar aanleiding daarvan zullen we uiteraard kijken naar de knelpunten in de toekomst. Eerlijk gezegd doen zich op dit moment nog niet heel veel knelpunten voor en als deze zich voordoen, is daarvoor tot nu toe altijd een oplossing gevonden. Ik vind deze discussie wat dat betreft dus wat vroegtijdig.

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

In een evaluatie werd geconstateerd dat het soms nodig kan zijn om het personenvervoer voorrang te geven op goederenvervoer. Dat punt is al opgenomen in de voorliggende wijziging. Ik heb de Kamer daarmee blijkbaar te snel een vinger gegeven, want ik krijg nu toch echt het gevoel dat men mijn hele hand probeert te nemen. Dat is echter niet nodig, want er wordt een oplossing gezocht voor een probleem dat zich op dit moment helemaal niet voordoet. Wij kunnen het hier in de toekomst dan ook nog wel over hebben. Vanuit deze optiek zal ik de moties van een reactie voorzien.

Ik begin met de eerste twee moties van de heer Slob. Ik behandel ze in één keer, want het is heel moeilijk om ze te scheiden. Uiteindelijk hebben ze namelijk hetzelfde effect. Ik doel dan op de motie om de deelmarkten stads- en streekgewestelijk vervoer samen te voegen en die altijd prioriteit te geven boven het goederenvervoer en de motie om streekgewestelijk vervoer ook buiten de spits voorrang te geven boven goederenvervoer. Deze moties bewerkstelligen hetzelfde, want zo is het nu al geregeld voor het stadsgewestelijke vervoer.

Ik ontraad de aanneming van beide moties, want de wijzigingen gaan verder dan de afspraken die mijn voorganger met de Kamer heeft gemaakt naar aanleiding van de evaluatie. Verder bleek uit de evaluatie dat de balans in de verdelingsregels tussen goederen- en personenvervoer tot nu toe goed is en dat ook de huidige regels de partijen stimuleren om er onderling uit te komen en het spoor beter te benutten. Het spoor is er nu eenmaal voor personen én goederen. Wij vinden die beide even belangrijk en verder wordt er ook geen onderscheid gemaakt tussen Randstad en niet-Randstad. Er wordt namelijk onderscheid gemaakt tussen gebieden waar veel mensen gebruikmaken van het spoor en gebieden waar iets minder mensen gebruikmaken van het spoor. Als ik deze moties zou overnemen, zou er onvoldoende ruimte overblijven voor het goederenvervoer. Dat is de reden dat ik aanneming van de moties ontraad.

Een ongewenst gevolg van de eerste twee moties kan verder zijn dat stoptreinen in de regio voorrang krijgen boven intercity's. Wellicht dat dit de heer Slob is ontgaan, maar het is nu eenmaal een feit dat intercity's tussen goederen- en streekgewestelijk vervoer in zitten. Als je personenvervoer altijd voor zou laten gaan, zouden de stoptreinen voorrang krijgen boven intercity's. Dat kan nooit de bedoeling zijn geweest van de indiener van deze moties.

Nogmaals: ik denk dat er op dit moment een goede balans is en dat er geen probleem is. Sterker nog: als je de tweede motie uitvoert, creëer je wellicht zelfs een probleem met het bevorderen van goederenvervoer, zoals dat wordt geëist in de EU-richtlijn. Die richtlijn verbiedt het immers dat je zomaar voorrangregels opstelt. Ik ontraad al met al de aanneming van deze moties. Als zich al problemen voordoen, dan kunnen wij daarop altijd terugkomen bij de uitwerking van het PHS.

In de derde motie van de fractie van de ChristenUnie wordt gevraagd om het minimaal gegarandeerde aantal treinpaden voor alle stations te verhogen naar twee per uur. Ik ontraad de aanneming van deze motie, want deze motie gaat eveneens verder dan de afspraken die in het kader van de evaluatie zijn gemaakt. Verder zou uitvoering van de motie de balans in de regelgeving tussen personen- en goederenvervoer verstoren. En daarmee schaadt het de incentive om samen tot een betere benutting te komen.

Bovendien geldt ook hier dat wij hierop terug kunnen komen als zich daadwerkelijk problemen voordoen. Ik zou er echter niet van uit willen gaan dat twee altijd beter is dan één. Er wordt namelijk niet vanwege de capaciteit gekozen voor één trein per uur. Men doet dat vanwege de omstandigheden op de markt. Als er wel een markt is voor meer dan één trein, dan kloppen de stadsregio's en de provincies heus wel bij ons aan met het verzoek om meer treinen te laten rijden. Tot nu toe is men echter niet met die wens naar ons toe gekomen. Een reden voor de mogelijkheid van één treinpad per uur is dus ook dat men in moet kunnen spelen op de behoefte in de regio.

De vierde motie van de heer Slob betreft de hoofdspoorweginfrastructuur, de capaciteitsverdeling daarop en de overbelastverklaring. Ik moest even goed tot mij door laten dringen wat hij nu precies van de regering vraagt, want het is een nogal technische motie. Het is echter ook een heel goede motie! De motie is namelijk niet alleen een ondersteuning van mijn beleid om voor de nabije toekomst meer duidelijkheid te scheppen over de overbelastverklaring, maar regelt ook een extra criterium voor de manier waarop de condities worden geregeld in de concessie. Het lijkt mij al met al terecht dat ik de motie overneem. Het kan inderdaad niet zo zijn dat ProRail de infrastructuur uitbreidt, zonder dat de nieuwe concessiehouder er gebruik van gaat maken.

De voorzitter:

Mijnheer Slob, een motie overnemen kan niet echt, maar dat gaat u de minister misschien zelf wel uitleggen.

De heer Slob (ChristenUnie):

Ik stel eerst graag een vraag over de eerste drie moties. Het antwoord van de minister verbaast mij enigszins. Ik ken de minister als iemand met veel ambitie. Zij is ook redelijk stevig begonnen aan haar regeerperiode door te zeggen: wij gaan de reiziger centraal stellen. Wij kunnen dat nu doortrekken in dit besluit door te regelen dat reizigers voorrang krijgen op het goederenvervoer terwijl in artikel 8 van datzelfde besluit de minimale capaciteit van het goederenvervoer is geregeld. Daarop staat dus geen spanning. De staatssecretaris zegt echter: het komt allemaal een beetje vroeg en misschien gaan wij het regelen bij het PHS. Waar is de ambitie gebleven? Waarom zouden wij een en ander niet regelen op het moment dat het kan?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Die ambitie is onverminderd groot. Dit kabinet is echter niet alleen ambitieus maar zegt ook dat problemen pas moeten worden opgelost als er problemen zijn. De afgelopen periode hebben wij kunnen constateren dat er op dit vlak niet echt sprake is van een knelpunt. Er heeft zich slechts af en toe een knelpunt voorgedaan, maar dat is in goed overleg opgelost. Wij willen zowel personen- als goederenvervoer de ruimte geven en dat verloopt tot nu toe naar tevredenheid, dus waarom zouden wij nu bepalen dat het personenvervoer voorrang krijgt op het goederenvervoer? Voor onze economie is dat goederenvervoer van groot belang. Er is een evaluatie geweest en de reactie van de Kamer daarop heeft mijn voorganger, en mij, de zekerheid gegeven dat een minimale aanpassing voldoende zou zijn. Als ik spreek over "de reiziger centraal", dan doel ik op de ervaringen van de reiziger met vertragen, uitval, communicatie en noem maar op. Ik vind dat belangrijk. In dit geval heb ik echter niet het gevoel

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

dat de reiziger nadelen ondervindt van de afspraken die met elkaar gemaakt worden. Uiteraard zou ik graag zien dat niemand ooit een capaciteitsvraagstuk had in het goederen- en personenvervoer, maar dan hadden wij hier een oneindige portefeuille. Hetzelfde geldt voor de wegen; ik zou graag zien dat zich daarop nooit een capaciteitsknelpunt zou voordoen, maar zo is de situatie niet. Voor zover ik heb kunnen zien, hebben wij met elkaar in de afgelopen jaren een goede verdeling bereikt waarbij zich geen problemen voordoen. Ik denk dat de heer Slob probeert te bedenken wat er in de toekomst gaat gebeuren, maar laten wij eventuele problemen dan ook in de toekomst, als er verdere uitbreiding van het spoor komt, oplossen.

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Het stelt mij teleur dat u "de reiziger centraal" nu zo minimaliseert. Ik had het graag breder gezien, zeker in het licht van de opmerkingen die u hebt gemaakt over de IC en de sprinter. Als u de reiziger centraal stelt, leg dan wat meer inhaalsporen aan, dan hebben wij dat probleem ook met elkaar opgelost. Ik begrijp in alle oprechtheid niet dat u nu zo reageert op deze voorstellen waarmee wordt voorgesorteerd op mogelijke problemen. Daarvoor is nu juist deze regelgeving. Deze is bedoeld voor helderheid op een moment dat er problemen gaan ontstaan en er knelpunten komen. Het is logisch dat op een moment als dit het reizigersvervoer daarin een bepaalde positie krijgt zonder een knip te maken tussen reizigers in de Randstad – daar is het inderdaad drukker – en de reizigers die buiten de Randstad vervoerd willen worden en ook niet graag achter hun goederentrein aanhobbelen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Wij hebben geëvalueerd hoe het tot nu toe ging en hoe de verdeling is, of een en ander naar wens verloopt en of daarmee wordt ingespeeld op de behoeftes in de verschillende regio's. Dat is zo gebleken. Er was een aantal knelpunten. Daarover is een beleidsmatig debat gevoerd met de Kamer. Naar aanleiding daarvan is deze wijziging voorgesteld. Op een aantal plekken krijgt het personenvervoer in de spits voorrang op het goederenvervoer. Op andere plekken is dat helemaal niet nodig gebleken. Waarom zou ik nu een wijziging aanbrengen die vervolgens tot gevolg heeft dat de precare verhoudingen tussen personenvervoer en goederenvervoer veranderen, wellicht nog ten nadele van het goederenvervoer, terwijl er geen probleem was aan de andere kant? Dat heeft niets te maken met minder ambities op het gebied van de reiziger centraal, maar met het feit dat problemen moeten worden opgelost op het moment dat die zich daadwerkelijk voordoen.

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Natuurlijk moeten problemen worden opgelost als zij zich voordoen, maar deze regelgeving is nu juist bedoeld om helderheid te creëren op het moment dat problemen ontstaan. Ik heb aangegeven dat in artikel 8 de minimale capaciteit voor het goederenvervoer netjes is geregeld. Wij zitten daar nog niet aan. In dat opzicht is er inderdaad geen probleem. Als er wel een probleem komt, dan weten wij met elkaar precies wat wij willen. Op basis daarvan moeten wij vervolgens handelen. De regelgeving moet daartoe helder zijn. Als wij helemaal niets op papier zetten, dan kunnen wij van alles blijven doen en wordt er incidenteel gereageerd. Ik wil helderheid in die kaders. Daarom wil ik dat nu op papier hebben staan. Ik hoop ook dat het niet echt een probleem zal opleveren, maar op het

moment dat er wel een probleem komt, garanderen deze papieren dat wij in beweging komen en de goede besluiten nemen, los van het feit dat u niet veel geld heeft om wat te doen, maar dat laat ik even buiten beschouwing.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik heb het gevoel dat ik in herhaling vervel. Nogmaals, ik vind niet dat dit het moment en de plek is om dat te regelen, maar dat je dat moet doen op het moment dat je weer je dienstregeling gaat aanpassen als het gaat om het Programma Hoogfrequent Spoor. Als het hebt over een nieuwe concessieverlening en al dat soort zaken, ga je weer opnemen hoe je de nieuwe capaciteitsverdeling gaat doen. Ik wil mezelf niet herhalen.

Ik heb nog twee vragen openstaan van de heer Aptroot.

De heer **Monasch** (PvdA):

De benadering van de minister spreekt mij in ieder geval wel aan om te kijken wat de behoefte is. Er ligt een duidelijke norm voor één keer per uur. Mag ik het verschil zo duiden dat de minister waar de motie vraagt om een hogere normstelling – niet om de behoefte aan te passen – zegt dat er een duidelijke norm is, namelijk één keer per uur, en dat wij van daaruit vervolgens inspelen op de behoefte die voorkomt?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ja, dat klopt.

De heer Aptroot had nog gevraagd naar de capaciteit van de Betuweroute in Duitsland. Dat is ook met Duitsland besproken. Dat gaat ook door, zoals ik ook al eerder in de commissie heb aangegeven.

Zijn vraag of er altijd evenveel capaciteit voor iedereen beschikbaar zal zijn, heb ik net beantwoord.

Tot slot de rol van ProRail bij de capaciteitsverdeling. Ik denk dat dat ook een vraagstuk is waarnaar wij weer eens opnieuw moeten gaan kijken, want ProRail heeft inderdaad ook nog een belanghebbendenrol, namelijk 30% van het onderhoud dat daar ook moet worden ingepland. Ik denk dat dit een van de dingen is waar ik ook op terug zal komen naar aanleiding van mijn brief over hoe wij het überhaupt moeten gaan organiseren met de ordening, het spoorbedrijf en ProRail. Dus dat is iets waarop ik nog wel terug zal komen om te kijken of dit nu een onoverkomelijk probleem is of niet.

Voorzitter, ik ben daarmee door de beantwoording van mijn vragen heen.

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Ik ben uiteraard teleurgesteld in de beoordeling van de eerste drie moties, maar die van de laatste was zeer ruimhartig. Als de minister deze motie zo zal uitvoeren als die is verwoord, kan ik de motie intrekken.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:

Aangezien de motie-Slob (29893, nr. 117) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van behandeling meer uit.

Over de overige moties zal volgende week dinsdag worden gestemd.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.