

Vergaderjaar 2010–2011

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 253

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 januari 2011

Hierbij voldoe ik aan drie toezeggingen:

1. Reactie geven op de stop van treinen te Assen, zoals toegezegd tijdens het AO Spoor van 24 november 2010 (29 984, nr. 249);
2. Reactie geven op het plan van de ChristenUnie voor een zogenaamde Bollensprinter en hierbij tevens ingaan op de corridorbenadering. Dit is door mijn voorganger toegezegd in het AO van 22 april 2010 (31 801, nr. 14).
3. Informeren over stand van zaken Strategisch Platformoverleg ProRail – spooraannemers

1. Stop te Assen

De Statenfractie van GroenLinks in Groningen heeft deze extra stoptijd in Assen aan de orde gesteld in vragen aan Gedeputeerde Staten (GS) van Groningen. In lijn met de beantwoording door GS, is mijn reactie als volgt.

De trein die rond middernacht uit Zwolle vertrekt staat op de meeste dagen in Assen 20 minuten te wachten op een stoptrein uit de richting Groningen. Dit heeft enerzijds te maken met het onderhoudsrooster van ProRail, dat leidt tot de beschikbaarheid van één in plaats van twee sporen, alsmede de wijze waarop NS dat heeft verwerkt in een dienstregeling. NS heeft daarmee de keuze gemaakt die voor de minste reizigers tot overlast leidt en er voor gekozen deze trein te laten rijden, ondanks deze stoptijd. Deze stoptijd in Assen is overigens in alle reisinformatiesystemen opgenomen. NS zal nog in overleg gaan met ProRail of alsnog een betere oplossing te vinden is. Het is aan de betrokkenen om dit met elkaar af te stemmen.

2. Bollensprinter en corridorbenadering en nieuwe stations

Corridorbenadering

De dienstregeling is een zaak van NS. Ik toets of de dienstregeling voldoet aan de voorschriften in de vervoerconcessie over de minimale bediening van stations. NS beziet in het jaarlijkse dienstregelingsproces mogelijkheden tot het rijden van meer treinen, opening van nieuwe stations en verbeteringen in de aansluitingen op knooppunten. Dit betekent dat zowel vanuit de vervoervraag bezien als vanuit de mogelijkheden binnen de dienstregeling, NS wensen in een breder corridor- en trajectverband beziet.

Zoals bekend is er rond de opening van nieuwe stations het spelregelkader relevant waarover tijdens het AO van 22 april 2010 is gesproken. De procedure rond nieuwe stations maakt het mogelijk stations ook in onderling verband te bezien, zowel vanuit vervoerwaarde als vanuit de dienstregelingseffecten.

Over station Lisse (Keukenhof) zijn er nog gesprekken gaande, zoals ik aangegeven heb tijdens het MIRT-overleg van 6 december jl. (32 500 A, nr. 63)

Bollensprinter

Het plan van de ChristenUnie omvat in essentie de introductie van een nieuw dienstregelingsconcept tussen Hoorn–Alkmaar–Haarlem naar Leiden en Den Haag. Aanleiding is dat NS tegelijk met de volledige ingebruikname van de HSL-zuid de dienstregeling op zal wijzigen. Hierbij vervalt de rechtstreekse IC trein Den Haag–Hoorn via Haarlem en moeten reizigers vanuit Noord-Holland naar de Zuidvleugel en andersom overstappen. Het voorstel van de ChristenUnie beoogt het nadeel van deze nieuwe dienstregeling te verminderen door een metro-achtige frequentie van 6 per uur op een deel van dit traject. Tevens zou de verdeling van treinen over het uur moeten verbeteren omdat IC's en Sprinters nu kort achter elkaar rijden. De notitie stelt dat de frequentieverhoging wel rendabel moet zijn.

Verder wordt een aantal potentiële nieuwe stations genoemd. Naast het al bekende initiatief rond het nieuwe station Lisse betreft het stations waarvoor voor zover bekend nog geen initiatieven van gemeenten of regio's zijn ontplooid.

Zoals blijkt uit de aanleiding voor het plan en de discussie rond onder meer station Lisse, is het concept Bollensprinter niet los te zien van aanpalende trajecten. Het moet passen binnen de gehele dienstregelingsstructuur van ruwweg het gebied tussen Hoorn–Amsterdam–Haarlem–Leiden en verder naar Den Haag. Er moet voldoende vervoervraag zijn om een rendabele exploitatie mogelijk te maken.

Op 29 juni 2010 heeft mijn voorganger uw Kamer de hoofdlijnen van de resultaten van de NMCA gemeld (31 305, nr. 180). In deze brief is ondermeer vermeld dat met de uitvoering van PHS en alle projecten uit het MIRT 2010, er geen knelpunten zijn op het spoor in 2020, met uitzondering van de Havenspoorlijn. Vanuit de NMCA-spoor is er geen aanleiding om de frequenties op de trajecten die in het voorstel voor een Bollensprinter staan te verhogen. Gezien de hoge restcapaciteit zal er waarschijnlijk geen zicht zijn op een rendabele exploitatie.

Voor een Bollensprinter zijn aanvullende infrastructurele en investeringen nodig die niet in het MIRT zijn voorzien. Ik zie gezien de resultaten van de NMCA op dit moment geen aanleiding tot het nemen van verdere initiatieven.

De spoorsector bekijkt in het kader van het dienstregelingproces wel elk jaar of de tijdligging en reistijden van de treindienst kunnen worden verbeterd en geoptimaliseerd.

3. Strategisch Platformoverleg

Conform toezegging informeer ik u over de stand van zaken van het Strategisch Platformoverleg Prorail – aannemers, met betrekking tot het ontslag van spoormedewerkers in relatie tot de spoorambities. Bij uw kamer staat het Strategisch platformoverleg bekend als Taakgroep vitaliteit. ProRail en de spoorbouwsectoren voeren regelmatig overleg op operationeel en strategisch niveau.

De productiviteit van de spoorbouwsector is sterk toegenomen in de afgelopen jaren. Spoorbouwmachines zijn gemoderniseerd, er zijn nieuwe monitorssystemen en ook wordt er gebruikt gemaakt van nieuwe onderhoudscontracten en de aanbesteding daarvan. Dit betekent dat er minder vraag is naar lager geschoold personeel, maar meer vraag is naar hoger geschoold personeel. Buitenlandse bedrijven worden ook actief op de Nederlandse markt. Naar verwachting zal bij een gelijkblijvend werkvolume het personeelsbestand in de spoorbouwsector per saldo krimpen.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus