

Vergaderjaar 1994–1995

23 900 XII

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 1995

Nr. 30

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 25 april 1995

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 15 maart 1995 overleg gevoerd met minister Jorritsma van Verkeer en Waterstaat over:

- **het vervangen van een reguliere buslijn door de Interliner** (VW-95-59);
- **het regeringsstandpunt over het advies van de Spoorweg-ongevallenraad inzake de ontsparing van Intercity 2127 bij Hoofddorp** (VW-95-64).

Van het gevoerde overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Hofstra** (VVD) achtte de gang van zaken met de Interliner over de Afsluitdijk rechtmatig, al zijn er wel bezwaren tegen ingediend. Is er een evaluatie voorzien van het Interlinerproject als geheel, onder meer wat het rendement van het project en de bezettingsgraad betreft? De Interliner is bij uitstek een activiteit waarbij VSN, waarover spreker en de heer Remkes de minister schriftelijke vragen hebben gesteld, zich landsbreed etaleert. Voor een deel wordt de bezetting van de Interliner – en dat geldt zeker voor de Interliner over de Afsluitdijk en ook voor de Interliner tussen Groningen en Emmen – gecreëerd via een gedwongen «winkelnering» doordat de reguliere dienst wordt opgeheven of sterk wordt ingekrompen. Er mag dan een snelle verbinding zijn geschapen, er moet ook wel meer voor worden betaald.

Zoals bekend, is er bij ongelukken altijd sprake van een ongelukkige samenloop van omstandigheden. Er is een uitvoerig rapport over het ongeluk bij Hoofddorp verschenen. De heer Hofstra hechtte eraan te zeggen dat NS een veilig bedrijf is, zij het dat de spoorwegovergangen hem zorgen baren. Daarop vallen gemiddeld 70 doden per jaar, in de statistiek vermeld als «derden». In hoeverre zijn de door de regering overgenomen aanbevelingen van de Spoorwegongevallenraad inmiddels al uitgevoerd? Is het via een extra voorziening in het ATB-systeem kunnen terugbrengen van de maximumsnelheid naar 40 km/u niet onhandig in vele gevallen, waarin veilig met een snelheid van 80 km/u of meer zou kunnen worden gereden? Is die voorziening al overal aangebracht en, zo

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), ondervoorzitter, Van den Berg (SGP), Lilipaly (PvdA), Biesheuvel (CDA), voorzitter, Reitsma (CDA), Versnel-Schmitz (D66), Van Gijzel (PvdA), Leers (CDA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Van Rooy (CDA), Poppe (SP), Van 't Riet (D66), Duivesteijn (PvdA), H.G.J. Kamp (VVD), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Roethof (D66), M.B. Vos (GroenLinks), Verkerk (AOV), Van Zuijlen (PvdA), Van Waning (D66), Keur (VVD), Hofstra (VVD) en Assen (CDA).

Plv. leden: Blaauw (VVD), Schutte (GPV), Van Gelder (PvdA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Dankers (CDA), Zijlstra (PvdA), Terpstra (CDA), Huys (PvdA), Korthals (VVD), Esselink (CDA), Hillen (CDA), H. Vos (PvdA), Remkes (VVD), Leerkes (U55+), Witteveen-Hevinga (PvdA), Augusteijn-Esser (D66), Rosenmöller (GroenLinks), Aiking-van Wageningen (AOV), Valk (PvdA), Hoekema (D66), Klein Molekamp (VVD), Te Veldhuis (VVD) en Van der Linden (CDA).

ja, wat heeft dat dan gekost? Wat zijn de kosten/baten van de maatregelen als gevolg van het ongeval?

Bij NS wordt vrij ingrijpend gereorganiseerd, waarbij het onderbrengen van de spoorwegveiligheid in de nieuwe organisatie van Railned nog een probleem is. Zou de rijksoverheid niet meer afstand gaan nemen van NS? Hoe komt de verantwoordelijkheid vanwege het ministerie richting spoorwegen te liggen bij dit soort interne veiligheidszaken?

Mevrouw **Van Rooy** (CDA) vond het een goede zaak dat de Spoorweg-ongevallenraad na het dramatische ongeluk bij Hoofddorp serieus heeft onderzocht welke verbeteringen er mogelijk zijn om bij werkzaamheden situaties te voorkomen waarin ongelukken kunnen gebeuren. Zij onderschreef het door de regering overnemen van de aanbevelingen, een niet meer actueel deel uitgezonderd. Spreekster sloot zich aan bij de vragen in dezen van de heer Hofstra.

Met de Interliner wordt een nieuw produkt op de markt gebracht in een poging een nieuw marktsegment aan te boren door middel van goede kwaliteit, snelheid en een redelijke prijs. Deze additionele voorziening mag niet gaan ten koste van mensen met een smalle beurs. Bijna overal waar een Interliner is ingezet, is het gelukt om het normale voorzieningenpatroon in stand te houden. De grote uitzondering vormt de Afsluitdijk. De normale busdiensten over de Afsluitdijk zijn bij de komst van de Interliner geschrapt. Mevrouw Van Rooy vond dat een stap te ver. Uit de bezwaren blijkt dat er een serieus probleem is. Zij zou het liefst een aantal normale busdiensten over de Afsluitdijk gehandhaafd willen zien. Zo dat niet mogelijk is, dan zou men van deze Interliner gebruik moeten kunnen maken tegen het geldende normale bustarief. Immers, het is onjuist dat de reguliere busreiziger wordt gedwongen een fors hogere prijs te betalen dan hij zou betalen als er ook een reguliere busdienst was geweest.

Kan inmiddels na de afronding van de bezwaarschriftenprocedure het regeringsstandpunt kenbaar worden gemaakt? Mevrouw Van Rooy verwachtte dat dit zou aansluiten bij de door haar uitgedragen visie.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks) sloot zich bij de laatste vraag aan. Ook hij vond de Interliner, een nieuwe vorm van hoogwaardig vervoer, een uiting van creatieve ondernemersgeest bij de VSN en een goede stap, ook als alternatief voor het autoverkeer. Het is de vraag of de Interliner voldoet aan deze verwachting en wat de prijs is die ervoor moet worden betaald in relatie tot het bestaande openbaar vervoer. Op het traject Groningen–Emmen dreigen reguliere busdiensten weggedrukt te worden door de Interliner. Dat is afgesproken reguliere diensten minimaal één keer per uur te laten rijden, biedt de reiziger die van een goedkope vorm van openbaar vervoer gebruik wil maken, weinig keuzemogelijkheden. De heer Rosenmöller noemde het voorbeeld van een Interliner die extra aan het bestaande net is toegevoegd. Omdat de reiziger in dat geval een duidelijke keuzemogelijkheid heeft, mag hiervoor in sprekers ogen een hogere prijs worden gevraagd dan voor de reguliere busdienst. Dat ligt anders als bestaande sneldiensten waarvoor het strippenkaarttarief geldt, worden vervangen door Interliners, want dan zou meer worden betaald, terwijl de reis even lang duurt. Er zijn overigens ook sneldiensten waarvoor het NS-tarief geldt. De heer Rosenmöller wilde dat de reiziger een optimale keuzemogelijkheid wordt geboden, zodat mensen die het zich niet kunnen permitteren om van die dure voorziening gebruik te maken, gewoon de normale bus kunnen nemen of de bestaande sneldienst tegen strippenkaarttarief. Voorkomen moet worden dat de komst van de Interliner door schrapping van de reguliere diensten mensen ertoe brengt weer in de auto te stappen in plaats van in de bus. Alvorens het Interlinersysteem wordt uitgebreid, zouden deze problemen structureel opgelost moeten zijn.

Er is een adequaat onderzoek verricht door de Spoorweg-ongevallenraad. Het ongeluk is mede veroorzaakt doordat de machinist onvoldoende was geïnformeerd over de ter plaatse aan te houden maximumsnelheid. Wanneer zal de informatievoorziening zodanig geautomatiseerd zijn, dat een dergelijke communicatiestoornis niet meer kan voorkomen? Wanneer kan de invoering van de in de derde aanbeveling geadviseerde «black box» worden verwacht? Wat is de reactie van NS geweest op de aanbevelingen 4 en 5? Uiteindelijk raken die het hele proces van de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66) vroeg welk effect het door de regering instemmen met de aanbevelingen heeft op de verzelfstandigde spoorwegen. Welke rol kan de overheid in dezen spelen, bijvoorbeeld inzake de afdeling spoorwegveiligheid als onderdeel van Railned en de komende centrale wachtdienst? Ook spreekster complimenteerde de Spoorweg-ongevallenraad met het verrichte onderzoek.

Niet alleen over de Interliner over de Afsluitdijk, maar ook over de lijn Haarlem–Schiphol zijn er klachten gekomen. De VSN is voortreffelijk bezig met marktgerichte activiteiten. De Interliner op zich is een goede ontwikkeling in het kader van het geboden pakket. Al wordt er wel gekeken naar aanvullend openbaar vervoer, toch maakte mevrouw Van 't Riet zich zorgen over de onderkant van het voorzieningenaanbod dat de VSN moet leveren, de onrendabele lijnen, over vervanging van bestaande diensten door de Interliner, over de fijnmazigheid van het lijnenaanbod en het prijsverschil.

De heer **Valk** (PvdA) merkte op dat vastgesteld is dat het ongeluk bij Hoofddorp mogelijk was doordat er grote fouten zijn gemaakt. Welke aanbeveling ook wordt overgenomen en uitgevoerd, het leed kan daarmee niet worden vergoed of teruggedraaid.

Overigens is NS inderdaad in essentie een veilig bedrijf. Het ware te wensen dat al het verkeer zo veilig was als het spoorwegverkeer in Nederland. Hoe staat het met de uitvoering van de overgenomen aanbevelingen? Is er sprake van toezicht op die uitvoering? Wat de aanbevelingen betreft, is er sprake van een «top down»-benadering, waarbij aanbevelingen van bovenaf gedaan door NS worden geïmplementeerd. In hoeverre is er in dit bedrijf sprake van voldoende aandacht voor signalen, afkomstig van de werkvloer en van passagiers?

Ook de heer Valk noemde de Interliner een uitstekend initiatief met vele voordelen, waardoor deze lijn ook wel wat meer mag kosten. Het probleem is alleen dat als de Interliner in de plaats komt van de reguliere voorzieningen, de passagiers worden geconfronteerd met een forse tariefverhoging. Dat is zeker een probleem op de lijn Alkmaar–Leeuwarden. Het zou ideaal zijn als de passagier kon kiezen tussen een langzamer, wellicht minder comfortabele verbinding met een bepaald tarief en een snellere, comfortabele verbinding tegen een hoger tarief. In hoeverre zijn er mogelijkheden, ook op het traject Alkmaar–Leeuwarden, voor die keuzevrijheid?

Antwoord van de regering

De **minister** zei vanwege het gevraagde overleg en om te voorkomen dat zij een beslissing zou nemen waarmee de Kamer het niet eens is, de beroepsprocedure inzake de Interliner over de Afsluitdijk te hebben opgeschort. De andere procedures zijn wel afgerond, omdat daarbij kon worden aangetoond dat het onderliggende bussennet zodanig is, dat mensen die vanwege de prijs niet met de Interliner willen reizen, over voldoende voorzieningen beschikken om tegen het normale tarief te kunnen reizen. Voor het traject Emmen–Groningen is besloten om in de spits extra bussen in te zetten, met name voor het scholierenvervoer.

De evaluatie verloopt parallel aan het opstarten van het Interlinernet. Op deze wijze kan goed worden gevolgd welke effecten dit heeft en of het passagiersaantrekkelijk werkt. Het is inderdaad een interessant nieuw produkt, vergelijkbaar met de trein, en draagt bij aan de modernisering van het openbaar-vervoersysteem. Vandaar 's ministers positieve houding ten opzichte van dit project. Alleen over de Afsluitdijk is er geen onderliggend bussennet. Desondanks was spreekster akkoord gegaan met de Interliner, omdat die een veel betere voorziening is dan de oorspronkelijke buslijn. Op het moment dat het Rijk een onderliggend busnet over de Afsluitdijk wil, zelfs als die reguliere dienst maar enkele keren per dag zou worden uitgevoerd, zal de Interliner worden opgeheven, omdat de markt te krap is voor beide. De Interliner is gedurende de spits een duurdere voorziening, maar daarbuiten geldt de Rail-Aktiefkaart, waarmee flinke kortingen worden gegeven en waardoor het reizen soms zelfs goedkoper is dan in een gewone bus met een strippenkaart, terwijl men gebruik maakt van een beter produkt. De Interliner over de Afsluitdijk is vooral een financieel probleem voor de scholieren uit Noord-Holland die nu eenmaal in de spits met de bus naar hun school in Leeuwarden moeten. Als er voor die scholieren een adequaat tarief op maat kan worden geregeld, is het algemene probleem met de Interliner veel kleiner. Als de Kamer hiermee akkoord gaat, zal dit onmiddellijk na dit overleg gebeuren, zodat het tarief misschien nog morgen kan ingaan.

Desgevraagd verklaarde de minister dat de indruk bestaat dat er met de Interliner extra vervoer is gegenereerd. Het beeld is evenwel hinderlijk verward door de langdurige staking in het streekvervoer. Mocht de Interliner op een plek onvoldoende additioneel vervoer blijken op te leveren, dan is er sprake van een nieuwe situatie.

De Kamer maakt zich al enkele jaren zorgen over de onderkant van het openbaar-vervoeraanbod. In de komende weken zal het kabinetsstandpunt over dit onderwerp aan de Kamer worden voorgelegd in relatie tot de uitvoering van de voorstellen van de commissie-De Boer en de verzelfstandigingsoperatie. Het openbaar vervoer in het woon-werkverkeer moet op zodanige wijze worden bevorderd, dat de basisvoorzieningen niet wegvallen.

Omdat spoorwegongevallen grootschaliger plegen te zijn, is er meestal meer belangstelling voor dan voor verkeersongelukken. NS is een veilig bedrijf en tracht de veiligheid intern te bevorderen. De overheid heeft natuurlijk een taak bij die veiligheid. Het spoorwegtoezicht blijft bij het ministerie, ook na de verzelfstandiging van NS. De functie van het spoorwegtoezicht wordt dan alleen maar belangrijker. De overheid houdt de mogelijkheid NS aanwijzingen te geven om bepaalde veranderingen aan te brengen, bijvoorbeeld op basis van rapporten als dat van de Spoorwegongevallenraad. Omdat de ATB-apparatuur aan het eind van zijn technische levensduur is en veranderingen in de door de Spoorwegongevallenraad aanbevolen zin dan erg kostbaar worden, moest worden teruggevallen op de mogelijkheden die het systeem al bood. Het systeem maakt enkele snelheidstrappen mogelijk. De gangbare veiligheidsmarge houdt in, dat als men via een maatregel de snelheid van de trein bijvoorbeeld wil terugbrengen tot 80 km/u, de trein in die omstandigheden nog 140 km/u moet kunnen rijden. Het huidige systeem heeft daarvoor te weinig snelheidstrappen. Vandaar dat men gedwongen is om in bijzondere omstandigheden terug te gaan naar 40 km/u, wat incidenteel met zich kan brengen dat men strenger is dan volgens de leer noodzakelijk zou zijn. Doordat bestaande apparatuur is gebruikt, heeft die aanpassing niet veel kosten met zich gebracht.

De centrale wachtdienst is inmiddels ingesteld. De registratie van snelheden geschiedt thans ook al, behalve bij materieel dat op korte termijn uit de roulatie wordt genomen, omdat de investering dan weggegooid geld is. NS heeft alle aanbevelingen dus op een adequate manier aangepakt. Ook tijdens de modernisering van het bedrijf moet

worden getracht de veiligheid nog verder te vergroten. Voor zover de minister wist, worden signalen van de werkvloer over de veiligheid of onveiligheid binnen het bedrijf serieus genomen. Een enkele keer wordt het spoorwegtoezicht benaderd door een werknemer die meent in het bedrijf onvoldoende gehoor te vinden. Na een ongeluk wordt vaak gezegd dat men het had zien aankomen. Het is moeilijk om achteraf te beoordelen hoe serieus zo'n opmerking moet worden genomen.

Er ligt een rapport van de Raad voor de verkeersveiligheid over de spoorwegovergangen. Uitvoering van daarin opgenomen aanbevelingen zou forse financiële consequenties hebben en het nu jaarlijks beschikbare bedrag voor opheffing van spoorwegovergangen ver te boven gaan. Er wordt derhalve een risico-analyse uitgevoerd, waarbij tevens een kosten-/batenanalyse wordt gemaakt. De Kamer zal nader over een en ander worden geïnformeerd.

Nadere gedachtenwisseling

De heer **Hofstra** kon zich vinden in de door de minister aangedragen oplossing voor het probleem van de Interliner over de Afsluitdijk. Het is van belang dat er een goede verbinding is tussen Noord-Nederland en Noord-Holland.

Bij het ongeval was een treincompositie betrokken van een 3- en een 4-wagenstel. Is er een relatie tussen deze niet zo vaak voorkomende treincompositie en de ernst van het ongeval?

Mevrouw **Van Rooy** noemde het belangrijk dat de scholieren de Interliner over de Afsluitdijk tegen een gereduceerd tarief kunnen gebruiken, omdat zij van betaalbaar busvervoer gebruik moeten kunnen maken én omdat aldus het onderwijsvoorzieningsniveau in Leeuwarden kan worden gehandhaafd. Dat onderwijs is een van de belangrijke werkgelegenheidsbronnen in het noorden en moet een voldoende draagvlak aan scholieren houden. Scholieren uit Noord-Holland zijn dan ook zeer welkom.

Mevrouw Van Rooy betoogde dat het mogelijk moet zijn aan de hand van het evaluatierapport in de Kamer terug te komen op de Interliner om de baten, in de vorm van het aanboren van een nieuwe markt, af te wegen tegen de nadelen voor de traditionele markt. De Interliner moet worden gerechtvaardigd door een fors nieuw aanbod. Als de evaluatie leert dat er alleen sprake is van vervoer tegen een hoger tarief, met alle nadelen van dien op de reguliere markt, dan is heroverweging noodzakelijk.

Wanneer zal er meer duidelijkheid zijn over de bezwaarprocedure? De aard van de bezwaren en de reactie daarop zullen een rol moeten spelen bij de evaluatie, aldus mevrouw Van Rooy.

De heer **Rosenmöller** was tevreden met de toezegging dat de scholieren in Noord-Holland de Interliner over de Afsluitdijk misschien al morgen kunnen gebruiken tegen een voor hen acceptabel tarief. Hij veronderstelde dat dit het bestaande strippenkaarttarief zal zijn.

Spreker bleef zorgen houden over de consequenties van de invoering van de Interliner. Wanneer mag het evaluatierapport worden verwacht? De introductie van de Interliner leidt al snel tot beperking van het reguliere busnet en dus tot beperking van de mogelijkheden van mensen die daarvan gebruik maken en de hoge prijs van de Interliner niet kunnen betalen. Naar verwachting zal die beperking al de komende maanden aan de orde komen bij de uitbreiding van het Interlinernet. In plaats van de sneldienst Haarlem-Schiphol tegen strippenkaarttarief komt er een Interliner tegen NS-tarief. Is dat wel zo wijs? Hij vroeg de minister voorstellen over Interliners kritisch te bekijken en bepleitte zo maximaal mogelijke handhaving van het onderliggende busnet, zodat de keuzemogelijkheid zoveel mogelijk overeind blijft.

Uit het concept van het Interlinernet blijkt overigens dat men wil gaan concurreren met de stoptrein. Het is de vraag of dat wel wijs is, omdat men dan mensen uit de trein weer de weg op haalt, terwijl juist het omgekeerde de bedoeling is.

Mevrouw **Van 't Riet** vroeg of op de Interliner de 65+-kaart geldt. Zij stemde in met het voorstel over de scholieren. Tot slot veronderstelde zij dat een Interliner tussen Utrecht en Schiphol zeer rendabel zou zijn.

De heer **Valk** zou niet willen pleiten voor herstel van de situatie van vóór de Interliner, omdat de verbinding vele voordelen biedt. Hij stemde in met de toezegging over een tarief op maat voor de scholieren die gebruik maken van de Interliner over de Afsluitdijk. De evaluatie zal moeten leren of er nog problemen blijven bestaan op het gebied van tarieven en dergelijke.

De **minister** had geen inzicht in de in totaal met de aanbevelingen van de Spoorwegongevallenraad gemoeide kosten, maar veronderstelde dat deze wel meevallen, omdat het veelal ging om aanpassingen van bestaande registratiesystemen of apparatuur. Zij deelde mee dat de combinatie van een 3- en een 4-wagenstel geen rol heeft gespeeld bij het ongeval. Bij een ontsporing telt alleen de massa die op snelheid is en moet worden afgeremd. Per rijtuig gaat het om ongeveer 50 ton.

Het evaluatierapport over de Interliner zal ook aan de Kamer worden toegezonden. Naar verwachting zal dit aan het eind van het jaar mogelijk zijn. Zoals gezegd, is er nu nog geen juist beeld te geven vanwege de staking in het streekvervoer. De naweeën daarvan zullen nog even doorwerken, bovendien is de marktverhouding in het zomerseizoen ook weer anders.

De bezwaarschriften tegen de Interliner over de Afsluitdijk zullen dezer dagen worden afgedaan. Op de beroepsprocedures bij het College van beroep voor het bedrijfsleven heeft het ministerie geen invloed.

Er is nog geen compleet beeld van een Interliner Haarlem–Schiphol. Het voorstel zal worden getoetst aan de bekende criteria, zoals de aanwezigheid van een onderliggend net en de maximumverhouding (1,6) tussen de reistijd via het onderliggende net en met de Interliner. Elk geval zal afzonderlijk grondig worden bekeken.

De voorzitter van de vaste commissie,
Biesheuvel

De griffier van de vaste commissie,
Tielens-Tripels

