

Vergaderjaar 2000–2001

27 408

Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 2001–2005 (MIT)

Nr. 29

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 17 juli 2001

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 19 juni 2001 overleg gevoerd met minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 18 april 2001, inzake kwaliteit infrastructuur (27 408, nr. 25);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 18 april 2001, inzake beter benutten spoor (VW-01-516);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 26 april 2001, inzake inventarisatie baanvakken zonder exploitatie (VW-01-559);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 18 mei 2001, inzake Letter of Intent Railgoederenvervoer (22 589, nr. 183).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Valk (PvdA), Van Gijssel (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter, Feenstra (PvdA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (ChristenUnie), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Wagenaar (PvdA), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GroenLinks), Niederer (VVD), Van Bommel (SP), Eurlings (CDA), Herrebrugh (PvdA), Ten Hoopen (CDA), Hindriks (PvdA) en De Swart (VVD).

Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Stroeken (CDA), Van Gent (GroenLinks), Waalkens (PvdA), Crone (PvdA), Atsma (CDA), Duivesteijn (PvdA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Slob (ChristenUnie), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Spoelman (PvdA), Buijs (CDA), Van Walsem (D66), Vendrik (GroenLinks), Weekers (VVD), Poppe (SP), De Pater-van der Meer (CDA), Depla (PvdA), Th.A.M. Meijer (CDA), Dijsselbloem (PvdA) en Nicolaï (VVD).

De heer **Van Gijssel** (PvdA) merkt op dat het heel moeilijk is gebleken, te komen tot een betere benutting van het spoor, hetgeen zijn fractie heeft geleid tot het uitbrengen van de nota Steden onder handbereik, inclusief het voorstel om op het bestaande spoor te komen tot een zodanige kwaliteitssprong dat de rijsnelheid wordt opgevoerd tot 200–240 km per uur, dat meer capaciteit wordt gecreëerd en dat meer veiligheid totstandkomt. Daar is weinig mee gedaan en daarom is bij motie de regering gevraagd, binnen een halfjaar een uitgewerkt plan op tafel te leggen. Dat halfjaar is voorbij en de minister heeft een uitvoerige notitie uitgebracht, maar dat is wat anders dan het plan dat voor ogen stond. Het probleem is dat veel partijen in het geding zijn, dat de belangen verschillend zijn, dat er bijzonder veel financiële middelen mee gemoeid zijn en vooral dat het sinds 1995 onduidelijk is wie de regie voert.

Duidelijk is dat de reistijd een belangrijk element is. Kan de minister inzicht geven in wat aan het verminderen daarvan sinds het begin van de jaren negentig is gedaan? Enerzijds wordt gezegd dat een vermindering van de reistijd tussen Utrecht en Arnhem drie minuten is en dus niks voorstelt. Anderzijds levert het kiezen voor de route van de HSL-Zuid door het Groene Hart een even grote tijdswinst op, terwijl de daarvoor benodigde tunnel ongeveer 1 mld gulden kost. Hij pleit voor óf het heel

frequent rijden, óf het heel snel rijden, óf een combinatie daarvan. Uit de stukken blijkt niet waarvoor gekozen wordt. Waarom zou 10 mld gulden of meer uitgegeven moeten worden voor een magneetwefbaan naar Groningen, die zorgt voor 20 000 tot maximaal 40 000 extra passagiers en die geen internationale aansluiting krijgt en wordt ten aanzien van de HSL-Oost met veel meer binnenlandse passagiers en wel internationale aansluiting gezegd: daarvoor hebben wij zoveel geld niet over? In oudere stukken staat: de aansluiting op het Roergebied is van veel grotere dominantie dan de aansluiting in zuidelijke richting. Nu geldt dit blijkbaar niet meer. Niet helder is welke criteria gehanteerd worden.

Hij onderschrijft de vraag of, als verbetering van beheersing en beveiliging van een baanvak nodig is voor betere benutting, het niet verstandig is om over te stappen op het nieuwe systeem. Misschien geldt dit niet alleen voor een baanvak, maar voor het gehele net, vooral omdat in veel opzichten sprake is van het eind van een lifetime cyclus. Door Railned wordt inzake het overgaan naar het systeem van 25 kV gesteld: dat is zinvol, maar alleen als het in een keer gebeurt. Vervolgens wordt dit aan de kant geschoven. De heer Van Gijzel heeft het gevoel dat voor de vuist weg wordt geredeneerd. Daarom verzoekt hij om een uitwerking waaruit blijkt welke doelstellingen gelden bij de beoogde kwaliteitssprong, welke instrumenten daarbij nodig zijn en wat de kosten zijn. Het doel is de kwaliteit van vooral het intercitynetwerk te verbeteren en in stedelijke gewesten via lightrailverbindingen complementair tot die verbetering te komen. Uit wat is vermeld over het NVVP kan de heer Van Gijzel niet halen wat de doelstellingen zijn. Daarom is hij niet gelukkig met de uitvoering van zijn motie. Hij verzoekt om een kaderstellend stuk waarin integrale afwegingen gemaakt worden en waaruit blijkt waaraan in de toekomst gedacht moet worden, welke instrumenten ingezet moeten worden, wat dat kost en welke prioriteiten gesteld moeten worden.

De druk op het spoor is de laatste jaren sterk vergroot, hetgeen niet zozeer komt door de vergroting van de benuttingsgraad als wel door de vergroting van de bezettingsgraad, die overigens ook te maken heeft met het inzetten van kortere treinen. Er zijn enorme bedragen besteed aan versterking van de infrastructuur, maar dit heeft niet geleid tot de extra capaciteit die verwacht had mogen worden. Wat zijn de oorzaken van het gebrek aan punctualiteit en bij wie liggen deze? In november 1999 heeft de Kamer een motie aangenomen die gericht was op verbetering van de punctualiteit. Meegedeeld is dat met de uitvoering ervan in april jl. is begonnen.

Waarom heeft dit zolang geduurd?

In het kader van de veiligheid zijn vorige week vragen gesteld over problemen met het sluiten van treindeuren. De minister heeft daarop geantwoord dat zulks niet aan de orde is. Vanmorgen stond in de krant dat uit een rapport blijkt dat het systeem verre van waterdicht is. Wat is hierop de reactie van de minister?

De heer **Hofstra** (VVD) dankt de minister voor de aanvullende informatie, maar mist een integraal meerjarig uitvoeringsprogramma. Kan zoiets bij de volgende begroting tegemoet worden gezien?

Ook mist hij een uitwerking van het begrip «prijsmechanisme». Waarom is in de stukken geen beschouwing over de internalisering van de externe maatschappelijke kosten terug te vinden? Waarom wordt, als de capaciteit beperkt is en er moet worden gekozen, niet het veilingsinstrument gebruikt om tot een evenwichtige keuze te kunnen komen?

Bij de organisatie zijn veel partijen betrokken. In een van de brieven wordt daarbij gesproken over taakorganisaties, bouwbedrijven, vervoerders «en uiteraard het departement». Vanwaar dat «uiteraard»? Zou het niet verstandig zijn meer op afstand te sturen?

In het verleden zijn voor het onderhoud minder juiste technieken toegepast waardoor problemen ontstonden. Kan erop worden gerekend dat met de huidige technieken die problemen niet meer optreden?

Meer dan 10 000 storingen per jaar beïnvloeden de treinenloop. Hoe moet de mededeling in de stukken worden beoordeeld dat weliswaar wat meer storingen optreden, maar dat het resultaat nog ruim boven voldoende is? Dit is geen NS-verantwoordelijkheid. Moet hierin niet meer energie worden gestoken? Hoeveel geld is hiervoor beschikbaar en wat kan van het inzetten daarvan verwacht worden?

Het is prima dat via de railinfraheffing geld binnenkomt. Is er sprake van een evenwichtige verhouding met de kosten?

Per jaar vinden meer dan 100 000 buitendienststellingen plaats. Vroeger waren dat er veel minder. Wat kan hieraan gedaan worden?

De NS heeft 3 mld gulden in de staatskas gestort voor investeringen. Is daardoor geen onzuivere verhouding in bestuurlijk opzicht ontstaan?

BB21 lijkt een wondermiddel voor het beter benutten van het spoor, maar moet nog ontwikkeld worden. Hoe kan zo stellig worden beweerd dat dit zal werken? Moet niet in internationaal opzicht meer worden geüniformeerd? Wanneer is dit systeem beschikbaar?

Gesteld is dat op het spoor niet sneller zal worden gereden dan thans het geval is. Dat kost capaciteit, maar door een moderne beveiliging wordt capaciteit gewonnen, evenals door de treinen te verlengen en de rijfrequentie te verlagen. De heer Hofstra is ervan overtuigd dat het verstandig is, zeker op sommige lijnen de snelheid te verhogen en betreurt de afwijzende houding van de minister.

Hij is verheugd over de invoering van GSM-R en vraagt of hiermee grote investeringen zijn gemoeid.

Het lijkt hem verstandig over de invoering van het systeem van 25 kV verder na te denken met in het achterhoofd dat goedkoop, het doormodderen met 1500 V, kan leiden tot duurkoop. Wat zijn de consequenties van invoering van het nieuwe systeem?

Wanneer komt het beleid van de grond ten aanzien van de emissieplafonds inzake geluid en omgeving? Zijn de berichten juist dat bij Almere allerlei bouwplannen aangepast moeten worden en, zo ja, moet op grote problemen worden gerekend?

Hij is van mening dat het veiligheidsprobleem voor treinreizigers en -personeel niet groot is. Wel een groot probleem vormen de overwegen. Wat kan daaraan worden gedaan? Een ander probleem vormen de zelfdodingen. De afscherming van het spoor kan daarvoor een oplossing bieden. Aangezien daarmee ongetwijfeld hoge kosten zijn gemoeid, zijn wellicht andere mogelijkheden te overwegen.

Wat de Toergoed-notitie betreft, is verwezen naar het in werking getreden besluit. Aangegeven is dat het belangrijkste het stadsgewestelijk treinvervoer is, dat daarna het internationale vervoer komt, vervolgens het intercityvervoer en uiteindelijk het streekgewestelijk vervoer. De heer Hofstra heeft problemen met deze volgorde en vraagt om een nadere toelichting. Hij bepleit het voorrang geven aan het intercityvervoer.

Ten aanzien van de Betuwelijn vraagt hij waarom het uitsluitend komen tot afspraken 34 mln gulden moet kosten. Aan hoeveel vervoer wordt gedacht in de eerste tien jaar na opening van deze lijn?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) is een warm voorstander van het beter benutten van het spoor. Verheugend is de constatering dat het spoor de motor van de economie is, zeker in de kritische corridors, omdat hieruit een andere visie spreekt dan enkele jaren geleden toen de rol van het openbaar vervoer gemarginaliseerd werd. Deze benutting moet prioriteit krijgen, ook in financieel opzicht. Blijkens een scenario van Railned moet de komende jaren 7,5 mld gulden worden geïnvesteerd om veel meer reizigers in de trein te krijgen. Te denken valt aan verlenging van perrons, inhaalconstructies, extra infrastructuur voor het opstellen van treinen, extra geld voor BB21, invoering van 25 kV en het verbeteren van de stations. Daarover is niets terug te vinden in de voorstellen. Wil de minister daarop ingaan?

In het NMP-4 is de vraag aan de orde gesteld of het juist is, gevaarlijke stoffen per spoor te blijven vervoeren en, zo ja, of dit beperkt moet worden tot een paar lijnen. Het antwoord daarop hangt ook samen met de benutting van het spoor. Indien voorrang wordt gegeven aan reizigersvervoer per spoor, betekent dit dat voor dit vervoer meer capaciteit beschikbaar is. GroenLinks is daar sterk voor.

Wanneer al het vervoer per spoor met dezelfde snelheid gebeurt, is het mogelijk met veel treinen te rijden, maar de vraag is of daarmee de reiziger een goed product wordt aangeboden. GroenLinks vindt van niet en meent dat prioriteit gegeven moet worden aan het personenvervoer. De heer Van der Steenhoven is van mening dat het geluidsprobleem niet opgelost wordt door uitvoering te geven aan de motie-Weekers. Hij vreest dat die uitvoering ertoe leidt dat via andere regelgeving wordt uitgesproken dat de geluidsoverlast acceptabel is. Hij pleit voor het investeren in stiller treinmaterieel in plaats van in het aanbrengen van geluidsschermen en andere maatregelen.

NS Reizigers constateert dat 50% van de vertragingen te maken heeft met de slechte infrastructuur en onderhoudsproblemen. Komt er in de komende jaren voldoende geld om het onderhoud voortvarend te kunnen verrichten en de nodige vervangingen te kunnen realiseren, hetgeen ook van belang is voor de veiligheid?

Voor het opvoeren van de rijsnelheid is de invoering van het systeem van 25 kV nodig. GroenLinks is ervoor, de discussie over de invoering van dit systeem positief af te ronden en daarin te gaan investeren. Blijkens het plan van Railned gaat het in elk geval om een investering van 1,7 mld gulden. Als die investering heeft plaatsgevonden, kunnen snellere intercityverbindingen worden gerealiseerd.

De heer **Leers** (CDA) vindt het streven naar het beter benutten van het spoor prima, maar vreest dat snel tegen kritische grenzen wordt aangelopen. Om het vervoer per spoor efficiënter en effectiever te maken, is in het verleden een scheiding aangebracht tussen zorg voor infrastructuur en het rijden met de treinen. Binnen de NS zijn met het oog daarop allerlei taakorganisaties tot stand gebracht. Het probleem is nu dat die verschillende organisaties alleen maar kunnen bijdragen aan de beoogde betere benutting als onderlinge samenwerking en samenhang gegarandeerd zijn. De cruciale vraag daarbij is wie de regie voert. Iedere dag opnieuw zijn de problemen te zien die zijn ontstaan door het lange aarzelen met het aanschaffen van nieuw materieel en door het uitblijven van adequaat onderhoud als gevolg van het doorvoeren van bezuinigingen. Hij is het eens met de voorgestelde maatregelen om te komen tot een grotere samenhang. Alleen vreest hij dat, als niets gedaan wordt aan de personeelstekorten, vertragingen en uitval van treinen onvermijdelijk zijn. Op dit moment zijn er 180 machinisten te kort. Als daarin niet voorzien wordt, kan er van een betere benutting geen sprake zijn. Onderzoek heeft uitgewezen dat de beste doorstroomsnelheid ontstaat met metroachtig stoptreinmaterieel in de Randstad. De NS investeert echter voor meer dan 80% in intercitymaterieel. De heer Leers acht dit een gemiste kans.

In het nieuwe prestatiecontract worden geen eisen gesteld aan de gemiddelde operationele rijsnelheid. In het rapport van Railned wordt sterk gepleit voor het homogeniseren van de treinen als alternatief voor het beter gebruiken van het spoor. Voor het homogeniseren moeten eisen worden gesteld aan de snelheid. Hoe denkt de minister hierover?

Van het in het prestatiecontract opnemen dat de controle op de vertragingen veel groter wordt, zal een geweldige incentive uitgaan om op tijd te rijden. Er moet niet van worden uitgegaan dat vertragingen van drie tot vijf minuten nog acceptabel zijn. Regel moet zijn dat een vertraging van een minuut al te veel is.

In het begin van de jaren negentig was het credo dat de verdubbeling van de hoeveelheid rails dé oplossing was. In het midden van jaren negentig was het idee dat de oplossing moest komen van het systeem van 25 kV. Nu wordt gezegd dat de oplossing gevonden moet worden via een verbetering van het communicatie-, beveiligings- en beheersingssysteem. De vraag is wat hierna komt. Waarom denkt de minister dat afgezien kan worden van investeringen voor de langere termijn in de tractievoorziening? Er zijn berichten dat sommige treinen nu al niet kunnen optrekken vanwege stroomtekort. Dan is het toch niet juist, de discussie over de invoering van 25 kV naar de toekomst te verschuiven? Hij verwacht een duidelijke uiteenzetting van de minister hierover. De rijksoverheid is verantwoordelijk voor de kwaliteit van de infrastructuur, dus ook voor de storingen. De NS zal worden afgerekend op het kwaliteitsvolume. Een deel van de prestatie van de NS is afhankelijk van de toestand van de infrastructuur. Het is aan de rijksoverheid ervoor te zorgen dat de infrastructuur up to date is. Om het aantal storingen met 35 tot 40% te laten afnemen, moeten heel wat extra investeringen worden gedaan. Kan de minister aangeven aan welk bedrag gedacht moet worden? De NS heeft onlangs 3 mld gulden als eenmalige bijdrage in de staatskas gestort. Wat koopt de NS daarmee af? Welke gevolgen heeft de verhoging van het aantal treinvrije periodes door het meer doen aan onderhoud op het intensiever benutten van het spoor? Blijkens het contract voor de HSL-Zuid is het onderhoud uitbesteed. Kan dit generiek gebeuren? Welke samenhang is er tussen reguliere onderhoudsprogramma's en de wensen om het spoor geschikt te maken voor nieuwe technieken als BB21 en 25 kV? Hoe wordt omgegaan met de wens van de Kamer om het aantal ongelijkvloerse kruisingen aan te passen? De heer Leers is verheugd over de inventarisatie van de baanvakken zonder exploitatie. Gemeenten en provincies blijken wat dit betreft grote mogelijkheden te zien. Daarom verwondert het hem dat initiatieven van die kant uitblijven. Is het wenselijk om ter stimulering van deze lagere overheden aan te geven op welke manier dergelijke initiatieven worden getoetst en beoordeeld? Niet iedere oudere spoorlijn is zonder meer geschikt voor hergebruik. Daarom pleit hij ervoor, elke illusie over het weer in gebruik nemen van bepaalde lijntjes direct de kop in te drukken.

Mevrouw **Giskes** (D66) onderschrijft de benadering van de minister om met het oog op het beter benutten van het spoor eerst na te gaan wat mogelijk is met wat voorhanden is. Zij pleit ervoor, in kort bestek aangeduid te krijgen wat een betere benutting de komende vijf jaar inhoudt en hoe gedacht wordt dat te realiseren. Naar haar mening moet vooral worden gedacht aan zorgen voor minder storingen en meer capaciteit. Die twee zaken moeten uitstekend geregeld zijn. Uit de stukken blijkt dat de storingen vooral het gevolg zijn van het feit dat veel materieel vrij oud is en veel onderhoud behoeft. In dat verband speelt de veiligheid een grote rol. Recente berichten geven aan dat het met de veiligheid kennelijk niet goed gesteld is.

Bij het streven naar meer capaciteit is de stroomvoorziening belangrijk: hoe meer stroom des te meer treinen over het spoor kunnen. Capaciteit heeft voorts te maken met de lengte van de treinen, hetgeen ook weer een relatie heeft met de stroomvoorziening. Verder heeft capaciteit te maken met de frequentie van rijden, hetgeen samenhangt met beveiligings-systemen en het splitsen van soorten vervoer over een en dezelfde spoorlijn.

De minister heeft aangegeven dat het hierbij niet alleen gaat om techniek, maar ook om organisatie. Wat gaat er op dat gebied gebeuren?

Als besloten wordt 25 kV alleen toe te passen op de Betuwelijn, waar een betere benutting zeker voorlopig niet de hoogste prioriteit heeft, wordt naar de mening van mevrouw Giskes niet op een goede manier met dit

onderwerp omgegaan en is het misschien verstandig, niet steeds te praten over het beter benutten als panacee voor alle kwalen. Zij is blij met de notitie over de oude lijnen, maar vindt het jammer dat er zo'n afwachtende houding uit spreekt. Zij verzoekt de minister zich iets actiever op te stellen en de eigenaren van de baanvakken zonder exploitatie te enthousiasmeren om daarmee iets te doen. Wordt dit meegenomen in de gesprekken?

De heer **Van den Berg** (SGP) ondersteunt het streven naar een betere benutting van het spoor van harte. De stukken geven een goed inzicht in de problemen, maar missen een heldere aanzet om deze problematiek aan te pakken. Verwezen wordt naar een aantal kaartjes waarop de aanpak van de bovenbouw centraal staat. Is dat de kwaliteitsimpuls die de spoorinfrastructuur zo nodig heeft? Worden hiermee de problemen opgelost die momenteel zoveel overlast veroorzaken? Hij had een integraal plan verwacht waarin de aanpak van de verouderde spoorinfrastructuur centraal zou staan. Parallel daaraan zou er een plan moeten komen over de invoering van BB21. Het wordt tijd de winst te boeken die daarmee te behalen is.

In het kader van de veiligheid wijst hij op de problematiek van de overwegen. De uitvoering van het traject dat voor ogen staat, dient versneld en geïntensiveerd te worden, ook in het kader van het beter benutten van het spoor.

Tekenend vindt hij de reactie van de minister op het rapport Groeisporen dat een integrale en stevige aanpak van het spoornet op een presenteerblaadje aanbiedt, die op het bestaande spoor een forse groei van treinbewegingen mogelijk maakt. De minister zegt dat zij dit meeneemt bij het opstellen van toekomstige programma's. Is dat niet erg terughoudend? Heeft dit een financiële achtergrond? Is het niet goed om onder ogen te zien dat te veel is gegaan of gaat naar dure projecten als de Betuweroute en een magneetzweefbaan, waardoor verantwoorde investeringen in het bestaande spoor niet mogelijk zijn?

Het Rijk stopt 15 mln gulden in het samenwerkingsverband railgoederenvervoer, hetgeen kan oplopen tot 34 mln gulden. Hoe verhoudt dit zich tot een goede bejegening van alle modaliteiten?

Wat de oude spoorlijntjes betreft, vraagt hij wat gedaan kan worden met de bestaande infrastructuur en de ruimtereserveringen.

Het antwoord van de regering

De **minister van Verkeer en Waterstaat** heeft er met de minister van VROM voor gekozen, bij de organisatie van het vervoer per spoor uit te gaan van het gedrag van de reizigers en de daaruit voortvloeiende behoeften in de Randstad. Dat is een omslag van aanbod- naar vraaggerelateerd vervoer. Zij hoopt dat de Kamer daar ook voor kiest en wil verkennen hoe gekomen kan worden tot optimaal openbaar vervoer. NS Reizigers maakt slechts op één vorm van vervoer winst, namelijk op intercityvervoer. In stadsgewesten bestaat echter grote behoefte aan metroachtige systemen. In die systemen rijden de treinen zo frequent dat het niet zo belangrijk is of zij op tijd rijden. Gewerkt wordt aan integrale plannen, bedoeld om in de Randstad en andere stadsgewesten het openbaar treinvervoer zodanig te regelen dat er iedere vijf minuten een trein langskomt. Ook wordt bekeken wat dit betekent voor de rest van het vervoer. In de loop van het jaar is daarover meer te zeggen aan de hand van de exercities Goe-Noord en Goe-Zuid. Vervolgens wordt met alle betrokkenen nagegaan hoe zo goed mogelijk gebruik kan worden gemaakt van het spoor. Het resultaat kan zijn dat in bepaalde delen van het land niet wordt gekozen voor meer snelheid, maar voor een grotere frequentie. Hiermee samen hangen de keuze voor het materieel, de lengte van de

perrons en dergelijke. De komende tijd wordt gezien welke eisen aan de NS gesteld moeten worden.

Pilots worden uitgevoerd om erachter te komen wat het voor Nederland betekent, te werken met het nieuwe Europese beveiligingssysteem ERTMS. Dit systeem, waarin een grote rol is weggelegd voor de controlekamer, is nodig voor het beter benutten van het spoor. Daarbij moet gebruik worden gemaakt van het telecommunicatiesysteem GSM-R, wat in Nederland al gebeurt.

Wanneer spoorverdubbeling aan de orde is, is de vraag reëel of heavy-railinfrastructuur noodzakelijk is. Voor lightrail geldt dat niet. Vroeger werd die vraag niet gesteld, nu wordt zij standaard gesteld.

De procedures om te komen tot realisering van plannen duren vaak lang vanwege juridische aspecten en wensen van lagere overheden, maar zo langzamerhand beginnen zaken van de grond te komen.

Een deel van de gelden die gekomen zijn van NS Holding wordt benut om de problemen met de nefitverbindingen versneld op te lossen. Dat is geen kwestie van afkopen. NS Holding heeft het totaal van de NS-activiteiten onder haar bevoegdheid. In het kader van de boedelscheiding zijn afspraken gemaakt. Daaruit resulteren bedoelde gelden.

Een ander deel van deze gelden wordt gebruikt om het probleem van de gelijkvloerse kruisingen aan te pakken. Ongeveer de helft van alle spoorinfrastructuurproblemen heeft te maken met aanrijdingen en andere problemen die burgers veroorzaken op het netwerk. Daarom moet alles op alles worden gezet om zoveel mogelijk gevaarlijke overwegen te saneren. In de begroting zullen voorstellen inzake ondertunneling en andere oplossingen worden gedaan. Aangezien het om ongeveer 1600 van deze overwegen gaat, is duidelijk dat dit vraagstuk niet van de ene dag op de andere is op te lossen.

De NS zal een grote bijdrage moeten leveren aan de invoering van de chipkaart, bedoeld om de sociale veiligheid op de stations te vergroten. Formeel vallen de taakorganisaties nog steeds onder NS Holding, maar in feite hebben zij daar allang afscheid van genomen, hetgeen leidt tot een buitengewoon onwenselijke situatie. Weliswaar heeft de minister de voorzitter van de raad van commissarissen benoemd en werkt deze in haar opdracht, maar er is nog geen NV. Vervolgens schetst zij wat in eerdere debatten is afgesproken over de procedure met betrekking tot de wetsbehandeling.

Zij heeft als credo op het departement dat er taakstellend gewerkt moet worden. Dat is bij Railinfrabeheer nog niet het geval, hetgeen ertoe leidt dat het realiseren van de programma's niet altijd naar genoegen gebeurt. Daarin zal verandering moeten komen.

In de stukken is aangegeven aan welke programma's voor het beter benutten van het spoor op dit moment wordt gewerkt. De uitvoering van een aantal heel grote programma's is aanstaande.

In de Vijfde nota ruimtelijke ordening en het NVVP wordt uitgegaan van de gedachte dat er in principe een vrijwaringszone voor infrastructuur geldt van 75 meter, omdat het verstoren van infrastructuur soms leidt tot grote problemen op het gebied van hinder. Als het invoeren van zo'n zone ergens kan, is het in Flevoland, omdat daar geen gebrek aan ruimte is. Via de exercities Goe-Noord en Goe-Zuid moet duidelijk worden welke vraagstukken zich op korte termijn, waarin er nog geen sprake is van de Betuweroute, en middellange termijn aandienen. Bezien moet worden welke ruimte ontstaat na ingebruikname van de Betuweroute en hoe het zit met de vervoersbehoefte. Belangrijk is dat de vijfde nota de nieuwe woningbouwlocaties aangeeft. Ook belangrijk zijn de trendstudies inzake het woon-werkverkeer en de afstanden. Daarbij wordt rekening gehouden met het feit dat de treinroute Utrecht-Arnhem nu al tot de meest gebruikte behoort.

De eerste tranche van deze studies loopt tot 2010. Dan kan gezien worden welke benuttingsvragen aan de orde zijn en of additionele infrastructuur

nodig is. Vervolgens wordt aan de hand van de doorkijken in het NVVP en de vijfde nota gezien wat gezegd kan worden over verwachtingen inzake grote woningbouw- en werklocaties tot 2020. Voor de HSL-Oost is dat al gedaan, omdat dit relevant was.

Op dit moment loopt er een verbetertraject met betrekking tot de output tot 2005. In de contracten zijn, respectievelijk worden afspraken neergelegd met RIB en NS. Van de zomer wil de minister nagaan hoe de aansturing van de publieke kant kan worden geregeld. Aan experts moet gevraagd worden wat er kan, wat daarvoor nodig is en wat zeker niet kan. Die vragen kan de politiek niet beantwoorden. De politiek komt eraan te pas als het gaat om het aangeven van prioriteiten en het leggen van accenten. Zij heeft er begrip voor dat de Kamer snel tot resultaten wil komen, maar de zaken zijn zo complex dat een versnelling niet mogelijk is. De keuze om geen goederentreinen toe te laten op het spoor voor reizigersvervoer vindt de minister verkeerd. Ten onrechte wordt gedacht dat in het NMP-4 staat dat daarvoor gekozen wordt en dat er ook voor gekozen wordt, geen gevaarlijke stoffen meer via het spoor te vervoeren. Het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor is veel veiliger dan per binnenschip en zeker dan per vrachtauto. Voor bulkvervoer is de binnenvaart zeer geschikt, maar dat geldt ook voor de trein. Alle steenkolen die naar de kolencentrales in het Roergebied gaan, worden per trein vervoerd, is net contractueel vastgelegd. Er is overigens geen land in Europa dat het goederenvervoer per spoor niet stimuleert. Het land met de grootste haven in de wereld kan zich niet permitteren, zich daaraan te onttrekken. De investeringsvraag met betrekking tot de invoering van het systeem van 25 kV is aan de orde in combinatie met het vergroten van de capaciteit. Het is niet juist te veronderstellen dat veel treinen stilstaan, omdat nu nog gewerkt wordt met 1500 V. De vraag of snel moet worden geïnvesteerd in 25 kV betreft niet het totale netwerk. Het gaat om maatwerk per geval. Het overgaan op 25 kV vraagt nogal wat aanpassingen van het materieel, waarbij het aspect van kosteneffectiviteit aan de orde is. Wanneer het moet, gebeurt het, maar de urgentie is minder groot dan indertijd is beweerd. In de Toergoed-notitie zal hieraan aandacht worden besteed. Duidelijk is dat uiteindelijk overgegaan wordt op de Europese standaard. Voor de gebruiksvergoeding betreffende het goederenvervoer zijn internationale afspraken gemaakt waaraan Nederland zich houdt. Voor de vergoeding die de NS moet geven voor het gebruikmaken van het spoor zijn afspraken gemaakt. Deze zijn vermeld in het overgangscontract. Op den duur zal er sprake zijn van het internaliseren van de maatschappelijke kosten.

De aanleg van geluidsschermen stuit vaak op grote weerstand bij omwonenden. Dit leidt ertoe dat heel zorgvuldig wordt nagegaan hoe de geluidsproblematiek kan worden aangepakt. Gestimuleerd wordt dat voor geluidsarm materieel wordt gekozen. Het vervangen van metalen spoorbruggen door betonnen spoorbruggen levert ook een grote bijdrage aan de vermindering van het geluid. Verder wordt gewerkt aan gevelisolatie. In dat kader is een gedecentraliseerd programma ontworpen. Het probleem daarbij is dat bestuurders het niet zo interessant vinden het daarbij behorende budget aan te spreken en kiezen voor een geluidsscherm, omdat daarvoor een centrale regeling geldt. Nagedacht moet worden over de manier waarop gekomen kan worden tot het maken van de juiste keuzes.

De groei van het railvervoer is groter dan die van het busvervoer. Belangrijk is het bevorderen van de model-split, waarbij een scherp onderscheid gemaakt moet worden tussen stad en platteland. Om een juiste keuze te kunnen maken, moet gekeken worden naar de opbouw van de infrastructuur, de netwerkfunctie en de feederfunctie die deze infrastructuur kan leveren. Dit is een totaal andere werkwijze dan vroeger werd gehanteerd en vergt het nodige overleg met de betrokken overheden.

De minister wil deze zomer nadenken over het antwoord op de vraag hoe de samenwerking het beste kan worden gediend.

Het spreekt vanzelf dat er voldoende personeel moet zijn, maar daarvoor is zij niet verantwoordelijk. Er is een afspraak gemaakt over levering en deze dient te worden nagekomen.

Het kan interessant zijn in het verlengde van het infraprovidercontract te komen tot uitbreiding van contracten voor andere delen van het netwerk. Dat moet van geval tot geval gezien worden. Op den duur moet gekomen worden tot modernisering van de verhoudingen.

Het is niet voor niets dat er bepaalde baanvakken zonder exploitatie zijn. Veelal gaat het om baanvakken in dunbevolkte gebieden. De vraag wat verantwoord kan worden georganiseerd, laat zich niet zomaar beantwoorden. Wat Synthus in de Achterhoek doet, is een geweldig succes. Belangrijk is dat veel kleine gemeenten een bijdrage hebben geleverd om ervoor te zorgen dat Synthus aan de gang kon gaan. Het is daarom te hopen dat erg veel burgers hiervan gebruikmaken. Overigens moet niet verwacht worden dat op ieder niet-geëxploiteerd traject railvervoer kan worden georganiseerd. Verstandig lijkt het wel, die rails te laten liggen, want in het verleden zijn veel rails verwijderd, ook op trajecten waarvan het nu interessant lijkt te zijn er gebruik van te maken.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Van Gijzel** (PvdA) merkt op dat de keuze voor de omslag van aanbod- naar vraaggerelateerd vervoer op het spoor dicht in de buurt komt van wat de PvdA voor ogen staat. Dit houdt in dat beschikt moet worden over heldere criteria op basis waarvan projecten uitgevoerd worden. Wat betekent dit voor de visie van de minister op de magneet-zweefbaan en de HSL-Oost?

De heer **Hofstra** (VVD) gaat ervan uit dat tot een meer integrale aanpak wordt gekomen en hoopt niet dat de minister alles over gaat doen wat sinds 1990 is besloten.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) vindt dat de minister nogal ongenueanceerd heeft gereageerd op het pleidooi om goed na te denken hoe het verder moet met het goederenvervoer en zeker het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor. Het blijkt dat het spoor niet goed benut kan worden voor reizigersvervoer. Het investeringsprogramma van de minister is veel geringer dan dat van Railned. Hij hoopt dat uit de toegezegde notitie blijkt wat de komende jaren gebeurt op het punt van het benutten van het spoor.

De heer **Leers** (CDA) zegt dat het kernwoord in deze discussie «samenhang» is. Hij ziet met veel belangstelling het resultaat tegemoet van het denkwerk van de minister in de zomermaanden. Wanneer wordt de Kamer over dat resultaat geïnformeerd?

Mevrouw **Giskes** (D66) blijft overtuigd van de intentie van de minister om te komen tot een betere benutting van het spoor, maar heeft weinig concrete nadere informatie gehoord. In een rapport van Railned van mei 2000 wordt geadviseerd zo snel mogelijk te starten met het beter benutten van de systeemontwikkeling, met de onderhandelingen over de financiering van materieelombouw en met de ontwikkeling van een strategie voor integrale aanpak van de bedrijfszekerheid. Heeft de minister dit advies overgenomen?

De **minister van Verkeer en Waterstaat** merkt op dat met betrekking tot een project als de magneet-zweefbaan en de keuzes die daarbij aan de orde zijn heldere criteria worden geformuleerd. Dergelijke projecten

worden voorzien van een maatschappelijke kosten-batenanalyse en inzichten met betrekking tot de integraliteit van beleidsbeslissingen, waarbij te denken valt aan de vervoerswaarde en de effecten die zij hebben op de economie van de verschillende regio's en op de dynamiek tussen die regio's.

Wat de magneetzwefbaan betreft, is door het CPB een MKBA geleverd op de eerste verkenningen. In verschillende commentaren is benadrukt dat bepaalde onderdelen zijn vergeten. Al die zaken worden bij de beoordeling betrokken om aan het eind van het jaar een zo goed mogelijke uitspraak te kunnen doen.

Uitgezocht is hoeveel reizigers gebruik zullen maken van de HSL-Oost en hoeveel treinen er naar Frankfurt moeten gaan. Het voorstel is: minstens net zoveel als er nu naar Parijs gaan, ofwel 15 treinen per etmaal. Hoe een en ander verantwoord kan gebeuren, is al uitgezocht. Als serieus de hand wordt gehouden aan wat voor ogen staat – eerst beter benutten en dan pas bouwen – komt dit terug bij iedere beslissing.

Niet alles wat sinds 1990 is besloten, wordt overgedaan. Wel gepast is een flexibele opstelling, inhoudende dat niet per se moet worden vastgehouden aan alles wat ooit is besloten.

Het advies van Railned over de implementatie voor de periode 2006–2010 zal worden ingebracht in het overleg dat wordt gevoerd met vervoerders en de andere taakorganisaties.

Ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen gelden normen en internationale afspraken. Er moeten bijzonder veel gevaarlijke stoffen vervoerd worden. Telkens is daarbij de vraag aan de orde hoe dit het veiligste kan. Daarbij is de trein altijd een optie, want vervoer per trein is nu eenmaal veiliger dan per auto. Een apart aandachtspunt is dat sommige gevaarlijke stoffen niet per auto door tunnels mogen worden vervoerd, maar wel door woonwijken gaan.

Bij systeemontwikkeling hoort het beproeven van systemen en dat gebeurt op het ogenblik.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Blaauw

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roovers