

Vergaderjaar 2007–2008

22 026

Nederlands deel van een hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam–Brussel–Parijs en Utrecht–Arnhem–Duitse grens

29 893

Veiligheid van het railvervoer

Nr. 278

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 18 februari 2008

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 23 januari 2008 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat over mogelijkheden van energiebesparing bij het spoorvervoer d.d. 21 augustus 2007 (29 984, nr. 96);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat houdende standpunt ten aanzien van onderzoek Benelux(trein) d.d. 3 december 2007 (22 026, nr. 277);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat houdende voortgangsrapportage aanpak passages stoptonend sein (STS) d.d. 4 december 2007 (29 893, nr. 62);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat inzake beter benutten van spoor d.d. 14 december 2007 (29 984, nr. 110);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat inzake wijziging vervoerconcessie d.d. 17 december 2007 (29 984, nr. 112);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat houdende reactie op het rapport van de SP «Spoorongelukken voorkomen – naleving adviezen spoorveiligheid» d.d. 8 januari 2008 (29 893, nr. 64);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat over de stand van zaken amendementen d.d. 18 januari 2008 (31 200 A, nr. 70);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat over het onderhoudsrooster d.d. 18 januari 2008 (29 893, nr. 65).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Mastwijk** (CDA) vindt dat het gevaar van verzameloverleggen als deze is dat de samenhang ontbreekt. Hij stelt voor om in plaats hiervan eens per 6 maanden een voortgangsrapportage over de groei van het spoor te laten verschijnen zodat zaken in samenhang kunnen worden besproken.

De service op de route die de Beneluxtrein rijdt, mag niet achteruit gaan.

¹ Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Roland Kortenhorst (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Besselink (PvdA), Ouweland (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).

Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Van Gent (GroenLinks), Hessels (CDA), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppérus (VVD), Van Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Jacobi (PvdA), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

Wat vindt de minister van het onderzoek dat de NS heeft gedaan naar de Beneluxtrein?

Het stijging van het aantal passages stoptonend sein (STS) is zorgelijk. Er lijkt sprake te zijn van een laconieke houding bij de vervoerders. Zijn de opleidingseisen voor machinisten in het goederenvervoer gelijk aan die in het personenvervoer? Klopt het dat er sprake is van personeelstekort bij de vervoerders?

Het is goed dat een experimenteerartikel in de Spoorwegwet is opgenomen zodat kan worden geëxperimenteerd met een nachtnet in Brabant. Is de minister bereid om te proberen om ook andere regio's te verleiden om daarvan gebruik te maken?

De heer Mastwijk maakt zich zorgen over het vervoer op de Zeeuwse lijn. Hoeveel oponthoud tussen Vlissingen en Roosendaal vindt de minister zelf acceptabel? Kan hij de Kamer voor dinsdag 28 januari berichten over de uitkomsten van het overleg tussen de NS en de provincie Zeeland op 25 januari, zodat de Kamer zo nodig om een uitspraak kan worden gevraagd?

De communicatie over buitendienststellingen voor onderhoud door ProRail moet worden verbeterd.

De brief van de minister over de uitvoering van het amendement-Dijkma/Van Hijum (30 800 XIIA, nr. 18) over reistijdverbetering is teleurstellend. Er zijn meer mogelijkheden om treinen met hoge snelheid te laten rijden dan de NS zegt. Is de minister bereid om met ProRail de ramingen met betrekking tot infrastructurele maatregelen nog eens kritisch door te nemen?

De heer **Roemer** (SP) zegt dat het onderzoek van de SP naar de belangstelling voor de Beneluxtrein een heel andere uitkomst heeft dan het onderzoek dat de NS heeft uitgevoerd. Een onafhankelijk onderzoek is daarom gewenst. Ook als de hsl-zuid in gebruik wordt genomen, moet de Beneluxtrein worden gehandhaafd, in elk geval het eerste jaar.

Waarom is in de vervoersconcessie zoveel ruimte gegeven voor het verhogen van de prijzen van treinkaartjes zonder dat de minister hier iets aan kan doen? De NS stelt dat de punctualiteitscijfers zijn verbeterd door invoering van de nieuwe dienstregeling. Vindt de minister dit eerlijk, correct en verstandig? Is dit in lijn met het streven om meer mensen met de trein te laten reizen? Is hij bereid om iets aan de extra prijsverhogingen te doen?

Uit de reactie van de minister op het rapport van de SP over veiligheid op het spoor, blijkt dat de situatie bij Amsterdam Muiderpoort niet aan de wet voldoet. Er wordt gesteld dat het te duur is om volledig aan de eisen te voldoen. Er zijn twee opties: of de wet wordt veranderd of de situatie wordt aangepast aan de wettelijke eisen.

Er vallen te veel treinen uit door onderhoud aan het spoor. Is het mogelijk om zo veel mogelijk van de dienstregeling te handhaven, zonder dat er wordt getornd aan de veiligheid van baanwerkers? Is de minister het ermee eens dat voor ritten die toch uitvallen vervangend vervoer moet worden geregeld zodat de reiziger niet de dupe is van het uit de dienstregeling halen van treinen?

De heer **Samsom** (PvdA) zegt dat door de afschaffing van de Beneluxtrein zodra de hsl-zuid in gebruik wordt genomen, een groot aantal reizigers uit het zuiden van het land geen goede verbinding meer heeft met België. Dat is zelfs het geval als zij gebruik maken van de hsl-zuid. Het onderzoek van de NS naar de belangstelling voor de Beneluxtrein is twijfelachtig, net als het onderzoek van de SP. De enige oplossing is testen. De hsl gaat later rijden dan gepland. Misschien wel zo laat dat het voor de dienstregeling van 2009 niet kan worden geriskeerd om de Beneluxtrein te schrappen om aan de concessie te voldoen. In dat geval kan de Beneluxtrein blijven rijden, ook als in de loop van 2009 de hsl op volle snelheid gaat rijden.

Dan kan in de praktijk worden gezien er nog behoefte is aan de Benelux-trein als de hsl-zuid in bedrijf is.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de AMvB inzake voorrang voor bepaalde soorten vervoer bij uitval voor onderhoud? Ook in 2009 zal veel werk aan het spoor plaatsvinden, mede als gevolg van groei van het spoorvervoer. ProRail moet sneller dan nu is gepland, investeren in innovatieve technieken die het mogelijk maken om veilig aan het spoor te werken. Daartoe moet op zeer korte termijn een plan worden opgesteld, liefst binnen een of twee maanden.

De heer **Cramer** (ChristenUnie) vindt dat de minister in de beheer- en vervoersconcessie concrete afspraken moet maken over reductie van de energieconsumptie.

De minister zet vraagtekens bij het onderzoek van de NS naar de Benelux-trein. Welke consequenties verbindt hij daaraan? Wat is zijn standpunt over de vervoerwaardestudie lijn 12 waaruit blijkt dat er grote belangstelling is voor de Beneluxdienst? Is de minister bereid om met zijn Belgische ambtsgenoot te overleggen over het doortrekken van de snelle verbinding tussen Antwerpen en Essen naar Roosendaal, zodat reizigers vanuit bijvoorbeeld Zeeland een snellere verbinding hebben naar België als de Beneluxtrein wordt opgeheven?

De minister streeft ernaar dat alle werkzaamheden aan het spoor zonder persoonlijke waarneming worden uitgevoerd. De heer Cramer is van mening dat met goede instructie aan het personeel en met goede voorschriften veilig kan worden gewerkt met persoonlijke waarneming binnen de dienstregeling. Het is niet nodig om alle werkzaamheden in de nacht of met een buitendienststelling uit te voeren.

De heer **De Krom** (VVD) vraagt of de minister de geplande investering van 20 mln. die moet leiden tot een reistijdverbetering van 1,5 minuut voor intercity's tussen Sittard en Heerlen verantwoord vindt. Wat is de stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van de motie-De Krom over de viersporigheid op OV SAAL? Heeft de minister al geld gevonden voor de uitvoering van het spoorpakket van 4,5 mld.?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) wil weten welke doelen de NS moet behalen waar het gaat om energiebesparing voor de periode 2010–2020. Maakt de NS deel uit van het convenant dat met VNO-NCW is gesloten? Moet de NS jaarlijks 2% energiebesparing behalen? Welke doelen worden gesteld met betrekking tot gebruik van duurzame energie?

Heeft de minister al meer informatie over de hsl-zuid? Hoe verlopen de tests? Wanneer wordt verwacht dat de hsl gaat rijden tussen Amsterdam en Rotterdam en wanneer op het gehele traject?

De heer Duyvendak merkt op dat de belangstelling voor de Beneluxtrein mede afhankelijk zal zijn van de prijs van het hsl-kaartje. De NS wil de prijs pas drie maanden voordat de hsl gaat rijden, bekend maken. De Beneluxtrein moet in elk geval op de rails worden gehouden totdat dit beeld duidelijk is.

Wat kost het om de situatie bij Amsterdam Muiderpoort zo aan te passen dat deze aan de wettelijke vereisten voldoet? Is de minister bereid om hiervoor extra geld beschikbaar te stellen?

Er moeten betere voorzieningen worden getroffen om de overlast als gevolg van onderhoud aan de Zeeuwse lijn te beperken.

Antwoord van de minister

De **minister** meldt allereerst dat sinds 9 december, toen de nieuwe dienstregeling is ingegaan, 372 treinen hebben gereden op de Betuwe-route. De afgelopen week waren het er 86. In het voorjaar van 2008 krijgt

nog een groot aantal nieuwe locomotieven een inzetcertificaat. Daardoor zal het gebruik van de Betuweroute snel verder toenemen.

De minister heeft met de NS afgesproken dat de Beneluxdienst gehandhaafd zal worden totdat de hsl-zuid in gebruik is. Er heeft overleg plaatsgevonden met de NS naar aanleiding van klachten over de service op deze lijn. De NS verhuurt nieuwe locomotieven aan de NMBS voor inzet op de Beneluxdienst, waardoor het aantal storingen teruggebracht zou moeten worden. Daarnaast heeft de NS verzekerd dat de kwaliteit van de Beneluxdienst dit jaar op peil zal worden gehouden, in afwachting van de ingebruikname van de hsl-zuid. De minister zal hierop toezien.

De minister heeft formeel geen zeggenschap over het internationale personenvervoer per spoor. De vervoerder, in dit geval de NS, bepaalt zelf op basis van de vraag zijn internationale aanbod. De minister kan de NS dus niet opleggen om de Beneluxtrein te handhaven als de hsl-zuid in gebruik wordt genomen. De NS verwacht dat na de ingebruikname niet voldoende vraag zal bestaan naar de Beneluxtrein om deze rendabel te kunnen exploiteren. Onderzoek naar de belangstelling voor de Beneluxtrein is onvolkomen zo lang er geen zicht is op de tarieven van de hsl-zuid. Pas op grond daarvan kan worden bezien of de hsl-zuid een reëel alternatief is voor het grootste deel van de reizigers en de Beneluxtrein verantwoord uit de dienstregeling kan worden genomen. De minister heeft nog geen zicht op de tarieven. De regering, in de persoon van de minister van Financiën, kan zijn aandeelhouderschap van de NS niet inzetten om de gemaakte contractuele afspraken open te breken.

De NS heeft toegezegd dat er in elk geval na de ingebruikname van de hsl-zuid een stoptrein zal blijven rijden tussen Roosendaal en Antwerpen. De minister is bereid om met zijn Belgische ambtgenoot te overleggen over de mogelijkheid om de lijn Antwerpen–Essen door te trekken naar Roosendaal. Daarnaast zal hij aan de NS doorgeven dat de Kamer wenst dat de Beneluxtrein in elk geval de eerste periode dat de hsl-zuid in gebruik is, wordt gehandhaafd. Hij is bereid om zich hiervoor in te zetten. De NS heeft overigens toegezegd dat de match tussen vraag en aanbod zal worden meegenomen in de afweging over het vervoersaanbod.

Het realiseren van een goede aansluiting van Den Haag en Breda op de hsl-zuid is ook van belang bij de afweging over het in de dienstregeling houden van de Beneluxtrein. Daartoe moet een extra trein worden besteld door België. De minister zal ook hierover spreken met zijn Belgische ambtgenoot. De Kamer zal hierover op de hoogte worden gehouden.

Het aantal STS-passages is in 2006 toegenomen met 8% ten opzichte van 2003. Het aantal STS-passages met ernstig potentieel risico is gelijk gebleven. In 2007 was geen sprake van een stijging ondanks het grotere aantal treinkilometers dat is gereden ten opzichte van 2006. Het aantal STS-passages blijft een groot punt van zorg. De doelstellingen waren een reductie van het aantal STS-passages met 50% en een vermindering van het aan de passages verbonden risico met 75% in 2009 ten opzichte van 2003. Aan deze doelstellingen wordt vastgehouden.

De implementatie van het veiligheidssysteem ATB Verbeterde Versie (ATV-VV) zal naar verwachting de belangrijkste bijdrage leveren aan het bereiken van de doelstellingen. Het systeem is inmiddels ontwikkeld en de opdrachten voor de implementatie zijn verleend. Uit voortgangsinformatie van ProRail en de audit van professor Horvat blijkt dat de infrastructuur voor 1 januari 2009 zal zijn aangepast. Ook de softwareaanpassing van 1300 treinen zal voor 1 januari 2009 gereed zijn. In 450 wat oudere treinen zijn software- en hardwareaanpassingen nodig. Daarvan zal een deel pas in het voorjaar van 2009 gereed zijn. De Kamer wordt hier in het tweede kwartaal van 2008 nader over geïnformeerd.

De voorbereiding van invoering van het nieuwe veiligheidssysteem ERTMS wordt voortgezet. Hoewel de spoorwegbranche ook zeer gemotiveerd is, zal de invoering van ERTMS nog jaren vergen. Daarom wordt doorgedaan met de invoering van ATB-VV. De keuze voor het systeem

ATB++ zal invoering van ERTMS niet versnellen. Dit is slechts een verbeterde ATB-versie van een andere leverancier dan ATB-VV. Er is gekozen voor een tweesporenbeleid om het aantal STS-passages te verminderen, een voor de korte en een voor de langere termijn.

Er is nog een aantal andere maatregelen om het aantal STS-passages te verminderen. Er vinden emplacementanalyses plaats waarbij de zichtbaarheid van seinen op emplacementen waar nodig wordt verbeterd. Er worden sneeuwen zonnekappen aangebracht om de zichtbaarheid van seinen bij alle weersomstandigheden te verbeteren. Seinen worden voorzien van instelvoorschriften zodat een sein alleen kan worden gepasseerd als het daarop volgende sein ook veilig gepasseerd kan worden. Er wordt onderzoek gedaan naar aanpassing van de dienstregeling om de kans op STS-passages te verminderen.

Daarnaast zijn er afspraken gemaakt met de branche over extra maatregelen. Er worden maatregelen genomen om STS-passages bij zogenaamde recidiveseinen terug te dringen door de zichtbaarheid ervan te verbeteren voor machinisten. Elke STS-passage zal standaard direct worden onderzocht door ProRail samen met de betrokken vervoerder. Daarnaast zullen specifieke onderzoeken worden gedaan. Ongeveer 30% van de STS-passages brengt een potentieel risico met zich mee. Het verloop van de STS-passages, de implementatie van de ATB-VV en de aanvullende maatregelen zullen nauwlettend worden gevolgd. De Kamer zal hierover in het tweede kwartaal van 2008 nader worden geïnformeerd. De machinistenprogramma's gericht op testen, keuren en opleiden van met name onervaren nieuwe machinisten van alle vervoerders, ook de commerciële, worden geüniformeerd. De eisen die aan machinisten worden gesteld, liggen vast in publieke regels. De minister heeft de Inspectie Verkeer en Waterstaat gevraagd om onderzoek te doen naar de werving, selectie en begeleiding van machinisten. Dit onderzoek zal in de zomer gereed zijn.

Er bestaan geen afspraken over het uitbrengen van periodieke voortgangsrapportages over betere benutting van het spoor. De Kamer is hierover de afgelopen jaren wel regelmatig geïnformeerd. Het beleid is nog steeds gericht op betere benutting van het spoor, zoals ook blijkt uit het Actieplan «Groeï op het spoor» en de landelijke capaciteitsanalyse. In de uitwerking van de vier aandachtscorridors in het groeiplan spoor kan worden bezien hoe de capaciteit kan worden verruimd door de benuttingsvoorstellen die door ProRail zijn ingebracht. De minister heeft er vertrouwen in dat hij de 4,5 mld. die nodig is voor verbetering van het spoor, bij elkaar zal krijgen. Hij zal de Kamer hier voor de zomer nader over informeren.

Recent heeft de minister de vervoersconcessie voor het hoofdrailnet van de NS aangepast om experimenten met innovatieve diensten mogelijk te maken, zoals het nachtnet in Noord-Brabant dat in december 2007 van start is gegaan. Het is ook mogelijk om met andere nieuwe diensten te experimenteren, zoals het tijdelijk aanpassen van de dienstregeling op verbindingen waarop vanwege werkzaamheden aan de weg in elk geval tijdelijk extra reizigers te verwachten zijn.

Het sein bij Amsterdam Muiderpoort is op 365 meter afstand zichtbaar, maar het zicht wordt af en toe onderbroken. Het opheffen van dit probleem zou betekenen dat de lange boog bij Muiderpoort moet worden rechtgetrokken. Dat vergt grote infrastructurele aanpassingen en zou erg veel geld kosten. De minister is ervan overtuigd dat met de voorgestelde maatregelen, namelijk het plaatsen van een voorsein en het introduceren van ATB-VV, de veiligheid op het bedoelde niveau komt.

De gekozen oplossing is aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat voorgelegd en is als adequaat beoordeeld. Er staat geen expliciete verplichting in de wet dat seinen op 400 meter ononderbroken zichtbaar moeten zijn. ProRail heeft wel een zorgplicht om seinen goed zichtbaar te maken. Deze zorgplicht wordt, zo zegt de inspectie, ingevuld door het plaatsen van een

voorsein, dat ook in de wet is opgenomen. Dat is volgens de inspectie het maximaal haalbare ter plaatse. Zodoende wordt aan de wet voldaan. Het streven is om meer onderhoud aan het spoor in de nacht uit te voeren om de hinder voor treinreizigers zo veel mogelijk te beperken. ProRail heeft meer treinaanvragen kunnen honoreren dan in september 2007 werd verwacht. Het overleg met ProRail heeft geleid tot een reductie van de uitval van treinen van NS-reizigers van 0,6% in september 2007 naar 0,35% in de dienstregeling 2008. In de dienstregeling 2008 zal ook minder uitval van goederentreinen en streek- en gewestelijke treinen optreden al gevolg van verschuiving van de werkzaamheden van de dag naar de nacht. De uitval van goederentreinen in de dienstregeling zal 0% zijn, terwijl in september 2007 nog 0,5% werd verwacht. In de quickscan voor het regionaal spoor zal meegenomen worden wat de consequenties zijn van buitendienststellingen voor het regionale spoor. De dienstregeling 2008 kan niet nader worden aangepast. De minister zal de Kamer schriftelijk berichten over vervangend vervoer bij buitendienststellingen. ProRail heeft met het ministerie van SZW afgesproken dat de buitendienststelling van werkspoor minimaal 90% zal zijn en dat er maximaal 10% persoonlijke waarneming zal zijn bij onderhoudswerkzaamheden. ProRail zal een stappenplan maken voor het verder terugbrengen van het percentage werkzaamheden met persoonlijke waarneming. Daarbij zal in kaart worden gebracht in welke situaties buitendienststellingen niet praktisch of redelijkerwijze haalbaar zijn. Het realiseren van volledige reductie van het werken met persoonlijke waarneming per 1 januari 2008 zou een te grote impact hebben op de reizigers door treinuitval. ProRail heeft met de Stichting railAlert, het platform voor veiligheid van baanwerkers, afspraken gemaakt over de invulling van de resterende 10% werkzaamheden die in 2008 met persoonlijke waarneming zullen worden uitgevoerd. Deze werkzaamheden zullen plaatsvinden binnen het Normenkader Veilig Werken. De verdeling tussen dagwerkzaamheden en nacht- en weekendwerkzaamheden zal in 2008 respectievelijk 45% en 55% zijn. Er is 28,6 mln. extra nodig om meer werkzaamheden in de nacht te kunnen uitvoeren. Deze kosten wil ProRail doorberekenen in de gebruiksvergoeding. De NS heeft hierover een procedure aangespannen bij de Nederlandse Mededingingsautoriteit. De opmerkingen van de heer Cramer over werken met persoonlijke waarneming zullen aan de orde worden gesteld in het overleg met ProRail over 2009. De minister zal de Kamer in het tweede kwartaal van 2008 nader informeren over het stappenplan van ProRail voor 2009. Het is belangrijk dat de communicatie over werkzaamheden zeer helder is, zodat duidelijk is voor reizigers wat er aan de hand is. Communicatie is tot een gezamenlijk speerpunt van ProRail en de NS verheven. Op basis van het amendement-Dijksma/Van Hijum is 70 mln. beschikbaar gekomen om reistijdverbetering te realiseren. Uit onderzoek bleek dat het beveiligingssysteem bepalend is voor de snelheid waarmee een trein kan rijden. ERTMS is volgens een Europese richtlijn verplicht bij een snelheidsverhoging naar 160 km/u. Het baanvak Amsterdam Bijlmer-Utrecht wordt in 2009 geschikt gemaakt om met 160 km/u op te rijden door implementatie van ETRMS naast het huidige ATB-VV. Dit levert een reistijdwinst van ongeveer 1 minuut op. Ook de Hanzelijn zal worden voorzien van een ERTMS dual signalling system. De minister heeft ProRail gevraagd om te onderzoeken in hoeverre het mogelijk is om bij de aanleg ervan ook het traject Almere Oostvaarders-Lelystad te betrekken om de reistijd van de Randstad naar het Noorden te verkorten. De minister stelt voor om de gereserveerde 30 mln. hiervoor in te zetten. Door snelheidsverhoging op het baanvak Sittard-Heerlen kunnen de intercity's op dit traject een tijdswinst van 1,5 minuut realiseren. Dat is ongeveer 10%. Deze snelheidsverhoging wordt gerealiseerd door infrastructurele maatregelen. Een andere optie op het ander gedeelte van het baanvak zou een reistijdverkorting van ongeveer 1 minuut opleveren. De

kracht van het baanvak Sittard–Heerlen zit erin dat aan de Duitse kant van het spoor, de kant van Aken, ook infrastructurele maatregelen worden genomen. Dat levert synergiewinst op, waardoor de grensoverschrijdende verbinding tussen Aken en Zuid-Limburg aantrekkelijker wordt. De fractievoorzitter van de VVD in de provinciale staten van Limburg stelde dat het beter was geweest om de Maaslijn te verdubbelen. Het is niet realistisch om deze zaken te vergelijken. In de eerste plaats is het geld dat voor het baanvak Sittard–Heerlen wordt gebruikt, gereserveerd voor reistijdverbetering. In tweede plaats kost verdubbeling van de Maaslijn aanzienlijk meer dan de snelheidsverbetering op het genoemde traject.

De minister doet er samen met de bouwer en de vervoerder alles aan om het reizigersvervoer op de hsl-zuid zo spoedig mogelijk te starten. Eerst zal een tijdelijke dienst tussen Amsterdam, Schiphol en Rotterdam met 160 km/u van start gaan. Daarna zal de dienst worden uitgebreid naar Brussel en Parijs met een snelheidsverhoging naar 300 km/u. Er zijn nog geen harde startdata te noemen. De start van de diensten hangt af van het verloop van de testprogramma's van de bouwer en de vervoerder. De actuele verwachting is dat het rijden tussen Amsterdam en Rotterdam pas na de zomer kan aanvangen, maar de startdatum van het definitieve vervoer kan voorlopig blijven staan op oktober 2008. Er is nog wel sprake van technische risico's, zoals de levering van materieel en de levering en het testen van de beveiligingssystemen en de infrastructuur. De samenwerking met de partners verloopt goed. De Kamer zal binnenkort, uiterlijk in maart, nader worden geïnformeerd over dit onderwerp.

Verzameldebatten zullen gehouden blijven worden. Het is niet altijd doenlijk om met de behandeling van bepaalde zaken te wachten op grote debatten over het spoor. Daarnaast is het niet altijd zinnig om alles met alles te verbinden. De minister ondersteunt de gedachte achter het voorstel van de heer Mastwijk. Hij wil echter voorkomen dat de gevraagde rapportage zo'n kerstboom wordt dat het debat over de grote lijn verzandt. De rapportages over de groei van het spoor moeten geconcentreerd zijn op de hoofdlijnen. De minister had de Kamer toegezegd om haar rond zomer te informeren over de uitwerking en financiering van het pakket van 4,5 mld. Dat zou als eerste rapportagemoment kunnen worden aangemerkt. Vervolgens kan er eens per half jaar op worden teruggekomen, eens per jaar met een grote rapportage en eens per jaar met een kortere rapportage over de voortgang.

De NS heeft zichzelf tot doel gesteld om te komen tot een reductie van de CO₂-uitstoot met 20% in 2020 ten opzichte van 1990. De minister ziet daarvoor vooralsnog geen noodzaak om daar in de vervoersconcessie nadere afspraken over te maken. De NS heeft het aandeel groene stroom onlangs verdubbeld van 5% naar 10%. Dit punt zal worden opgenomen in de grote jaarlijkse rapportage.

De NS mag jaarlijks binnen vastgelegde grenzen de tarieven verhogen. Daar zijn in het verleden afspraken over gemaakt die als kader dienen voor de minister. In 2003 heeft de NS afgezien van tariefverhoging vanwege tegenvallende resultaten. Toen is wel tussen de NS en het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (Locov) afgesproken dat deze uitgestelde verhoging alsnog mocht worden doorgevoerd op het moment dat de punctualiteit op orde zou zijn. De NS is erin geslaagd om de punctualiteit aanzienlijk te verbeteren en de klanttevredenheid ook, ondanks een grote reizigersgroei. De uitgestelde verhoging kan dus nu alsnog worden doorgevoerd. Het Locov is daarmee akkoord gegaan. De minister kan dus niet ingrijpen in de tarieven.

De minister heeft de provincie Zeeland en ProRail opgeroepen om de tafel te gaan zitten om te bezien of de overlast door werkzaamheden aan de Zeeuwse lijn kan worden beperkt. In het overleg heeft men alle alternatieven de revue laten passeren. Het bleek dat de partners ieder mogelijk alternatief slechter vonden dan de huidige oplossing. De minister ziet geen reden om dat te betwisten. Komende vrijdag vindt een overleg

plaats tussen de partners over het alternatief vervoer. De Kamer zal voor dinsdag worden geïnformeerd over de uitkomst van dit overleg. Overigens zal het vervoersplan pas eind februari helemaal uitgewerkt zijn. Eind dit jaar zal het kabinetsstandpunt over de evaluatie van de spoorwegwetgeving verschijnen. Er wordt op dit moment hard gewerkt aan de evaluatie. De voorrangsregels op het spoor en de AMvB capaciteit maken hier onderdeel van uit. Deze zaken moeten in samenhang worden gezien. De minister is blij dat de verschillende partners op het spoor schouder aan schouder beginnen te werken aan verdere verbetering van het product.

Toezeggingen

- de minister zal de Kamer in het tweede kwartaal van 2008 een voortgangsrapportage ten aanzien van de aanpak van STS-passages doen toekomen;
- rond de zomer van 2008 zal de Kamer de rapportage van het onderzoek van de Inspectie Verkeer en Waterstaat naar de werving, selectie en opleiding van machinisten ontvangen;
- de minister zal de Kamer informeren over de uitkomsten van zijn overleg met de NS en zijn Belgische ambtgenoot over de instandhouding van de Beneluxtrein en het grensoverschrijdend spoorvervoer naar België;
- in het tweede kwartaal van 2008 zal de Kamer worden geïnformeerd over het stappenplan van ProRail op weg naar het onderhoudsrooster 2009. Daarbij zal tevens worden ingegaan op de veiligheid van baanwerkers en de mogelijkheden tot veilig werken aan het spoor met persoonlijke waarneming;
- in maart 2008 zal de Kamer nader worden geïnformeerd over de stand van zaken van de tests en de planning voor de ingebruikname van de hsl-zuid, door middel van de reguliere voortgangsrapportage hsl-zuid;
- vanaf de zomer van 2008 zal de Kamer twee maal per jaar een voortgangsrapportage ontvangen ten aanzien van de beleidsdoelstellingen spoor, waaronder de groei-doelstelling. Eén maal per jaar zal het een «zware» rapportage betreffen en eenmaal per jaar een «lichtere» rapportage;
- de minister zal de Kamer vóór dinsdag 29 januari 2008 12.00 uur informeren over de uitkomsten van het overleg tussen ProRail en de provincie Zeeland over het onderhoud aan het spoor in Zeeland en de wijze waarop het alternatief vervoer wordt ingevuld;
- eind 2008 komt de rapportage inzake de evaluatie van de spoorwegwet naar de Kamer;
- de minister zal schriftelijk terugkomen op de vraag of en hoe vervangend vervoer wordt geboden in het geval van de uitval van treinen als gevolg van onderhoud aan het spoor.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roland Kortenhorst

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