

Vergaderjaar 2000–2001

27 408

Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 2001–2005 (MIT)

Nr. 27

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 27 april 2001

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 10 april 2001 overleg gevoerd met minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van 5 februari 2001 inzake light rail (VW-01-155);**
- **de brief van 12 januari 2001 inzake reizigersvoorzieningen op (nieuwe) stations (VW-01-40).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Van Gijzel** (PvdA) refereert allereerst aan de hoorzitting over de lightrailprojecten die begin april heeft plaatsgevonden. Tijdens die hoorzitting is een aantal structurele problemen bij de totstandbrenging van deze projecten de revue gepasseerd.

1. Een klacht die een aantal keren naar voren werd gebracht, is dat er te veel partijen bij de totstandkoming van openbaarvervoerprojecten betrokken zijn. Er zou meer afstemming moeten plaatsvinden en verantwoordelijkheden zouden al van tevoren moeten worden overgeheveld.
2. Het is buitengewoon moeilijk om precieze gegevens over de exploitatie te verstrekken voordat de tender heeft plaatsgevonden en bekend is welke partij op het spoor gaat rijden.
3. Het vervoerbedrijf Syntus heeft aangegeven dat een concessie van vijf jaar een blokkade is voor de noodzakelijke investeringen. Het bedrijf heeft derhalve verzocht om de concessie te verlengen naar negen jaar. Dat verzoek is inmiddels door het ministerie gehonoreerd. Het geeft echter wel te denken dat dit probleem al speelt bij het allereerste gedecentraliseerde project. Het verdient aanbeveling om nog eens kritisch te kijken naar de duur van de concessies. Wellicht moeten die voor een langere termijn worden verleend.
4. Als gevolg van de marktwerking zijn vervoerders niet bereid om volledige informatie te verstrekken, omdat zij bang zijn dat zij daarmee eventuele toekomstige concurrenten in de kaart spelen. Dit belemmert de voortgang van projecten.
5. Door het niet verlenen van prijscompensatie in de jaren 1997 en 1998 zitten er gaten in de investeringsvoorstellen, die niet door de gemeenten kunnen worden opgevuld. De gemeenten nemen vaak al

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Reitsma (CDA), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Valk (PvdA), Van Gijzel (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter, Feenstra (PvdA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (Christen-Unie), 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), Hindriks (PvdA), De Swart (VVD).

Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Th.A.M. Meijer (CDA), Stroeken (CDA), Van Gent (GroenLinks), Waalkens (PvdA), Crone (PvdA), Atsma (CDA), Duivesteijn (PvdA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Slob (Christen-Unie), 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), Dijsselbloem (PvdA), Nicolai (VVD).

meer dan de wettelijk vereiste 5% voor hun rekening en zijn niet in staat, daarbovenop nog middelen te leveren. Het gevolg is dat zij het financiële plaatje niet rond krijgen en uiteindelijk ook het plan niet kunnen realiseren.

6. Door de stringente wettelijke voorschriften ten aanzien van de veiligheid is het heel moeilijk om lightrail in te voeren. Bij bijna alle projecten speelt het technische probleem dat het veiligheidssysteem geen lightrails kunnen registreren.
7. De kern van de problemen met de voortgang van lightrailprojecten is gelegen in de benadering van de capaciteits- en veiligheidsvraagstukken door de taakorganisatie Railinfrabeheer (RIB) en Railned. Er moeten paden worden vrijgehouden voor het goederenvervoer, terwijl die niet altijd benut worden. Voorts gaat men uit van de zware veiligheidseisen die gelden voor heavy rail, terwijl de lightrailprojecten juist om creativiteit en vernieuwing vragen.
8. Er ontstaan aan het eind van het traject soms problemen met de vergunningverlening voor bijvoorbeeld het kappen van bomen of het aanleggen van een viaduct, waardoor een maandenlange vertraging kan optreden.
9. Het gerucht gaat dat de stations voor lightrail in Duitsland regelmatig 0,25% goedkoper uitvallen dan die in Nederland. Worden daar wellicht minder strenge eisen aan de stations gesteld?
10. De integrale kaartverplichting met de Nederlandse Spoorwegen zorgt voor grote problemen. Er moeten tegen een zeer hoog tarief automaten worden gehuurd, terwijl de verkoop via die automaten buitengewoon gering is. Is het wellicht mogelijk om te werken met strippenkaarten?

De heer Van Gijzel stelt vervolgens dat er in deze regeerperiode concrete vooruitgang moet worden geboekt. Het is in dat licht wellicht beter als partijen elkaar vastpinnen op de output, zodat vaststaat wat er in een bepaalde periode gerealiseerd moet worden.

Hij wijst er ten slotte op dat in de jaren zestig en zeventig veel (voorstad)-stations zijn gesloten, omdat de automobiliteit het won van het openbaar vervoer. Het is vandaag de dag met het oog op de overvolle autowegen wenselijk om een aantal van deze stations weer in gebruik te nemen. Kan de eis van ten minste 1000 passagiers per dag wellicht omlaag? De ingreep is simpel, de investeringen zijn buitengewoon gering, terwijl de effecten van zo'n heropenstelling zeer groot zijn. Kan de minister inventariseren welke locaties daarvoor in aanmerking komen? Daarbij kan het overigens zowel om heavy- als om lightrail gaan.

De heer **Leers** (CDA) stelt voorop dat zijn fractie de laatste jaren steeds meer doordrongen is geraakt van de noodzakelijke kwaliteitsslag die het openbaar vervoer moet maken. Alleen kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer kan de concurrentieslag met de auto aan. Deze kwaliteitsslag moet niet alleen worden gemaakt binnen het bestaande aanbod, maar er zal ook een aanvullend nieuw vervoersysteem moeten worden ontwikkeld. Daarvan maakt lightrail onderdeel uit. Het baart hem zorgen dat resultaten op dat punt uitblijven. Immers, als lightrailprojecten niet snel daadwerkelijk worden gerealiseerd, zullen veel mensen het geloof erin verliezen. Ook is een goed openbaar vervoer onontbeerlijk voor de realisatie van het concept van de netwerksteden. Gemeenten kunnen alleen maar worden gedwongen tot een grotere samenwerking met ruimtebesparend gedrag als goed openbaar vervoer voor grote groepen mensen beschikbaar is. Het verheugt de heer Leers dat er veel projecten in ontwikkeling zijn, maar er bestaat nog te veel onduidelijkheid ten aanzien van een groot aantal projecten. Het is dan ook jammer dat de brief in feite slechts een droge projectopsomming bevat en dat weinig informatie wordt gegeven over de voortgang en de doelstellingen.

Ook de heer Leers brengt een aantal problemen bij de totstandbrenging van lightrailprojecten naar voren.

1. Er is sprake van een grote bottleneck bij de afstemming tussen de verschillende partijen. De verschillende lokale en regionale overheden moeten het niet alleen onderling eens worden, maar er moet vervolgens ook overeenstemming worden bereikt met het Rijk. Hoe kan de aansturing worden verbeterd, zodat die stroperigheid er wat vanaf gaat? Er zijn overigens ook problemen met de afstemming tussen de verschillende vervoersmodaliteiten. Ziet de minister mogelijkheden om de regionale aansturing te bevorderen?
2. Van tevoren dient helder te zijn aan welke randvoorwaarden moet worden voldaan om in aanmerking te komen voor steun van het Rijk.
3. Lightrail zal alleen betaalbaar zijn als het voor het overgrote deel gebruik maakt van de bestaande infrastructuur. Probleem is echter dat er nu al capaciteitsproblemen zijn en dat de NS geen baat hebben bij het gebruik van het bestaande spoor door lightrail. Hier botst het algemene belang met het private belang van de NS. Hoe wordt daarmee omgegaan? Hoe zal Railned toewijzen als er gebruik moet worden gemaakt van bestaand spoor?

De heer Leers gaat vervolgens in op een aantal opmerkingen en vragen die tijdens de hoorzitting naar voren zijn gebracht. Hoe zal het lightrailproject in Zuid-Limburg worden afgestemd op de vervoervoorzieningen in de omliggende grensregio's? De samenhang met de internationale vervoerstromen moet onder ogen worden gezien. Ook hij wijst op de problemen die optreden als gevolg van de onzekerheid over de financiering van de projecten. Men krijgt een budget toegewezen dat wordt geïndexeerd op basis van de indexeringsformule van 2% die het ministerie van Financiën hanteert, terwijl de feitelijke kostenstijging zo'n 6% bedraagt. Hij voorziet derhalve dat er tussen 2001 en 2010, de periode waarin alle lightrailprojecten langzaam maar zeker vorm zullen krijgen, een gigantisch probleem ontstaat. Dit geldt overigens voor alle MIT-projecten. Naar zijn mening zal er op basis van de indexeringsproblematiek een tekort van minimaal 1 mld ontstaan. Hoe wordt daarmee omgegaan? De heer Leers heeft voorts begrepen dat een aantal provincies in de afgelopen weken zeer actief bezig is geweest met een nadere invulling van hun lightrailplannen. Wat is de stand van zaken en hoe wordt omgegaan met de bijdragen van de regio's? Is daarvoor een gedragslijn opgesteld of worden er individuele deals gemaakt?

De heer Leers merkt ten slotte op dat goede stations onontbeerlijk zijn voor de exploitatie van lightrailprojecten.

Mevrouw **Verbugt** (VVD) merkt op dat de verbetering van de bereikbaarheid van de steden heel hoog op de actielijst van haar partij staat. Als gevolg van de almaar groeiende mobiliteit zullen steeds meer mensen op een efficiëntere manier moeten worden vervoerd. Dat vraagt om nieuwe infrastructuur: meer wegen maar ook beter en slimmer openbaar vervoer. Er zijn inmiddels miljarden aan investeringen voor lightrail in het MIT opgenomen en er hebben vele overleggen en studies plaatsgevonden, maar de treinen rijden nog steeds niet. De minister dient derhalve actie te ondernemen om knelpunten en struikelblokken weg te nemen. Het is mevrouw Verbugt uit de hoorzitting gebleken dat het heel moeilijk is om projecten te definiëren en te vatten in een budget. De problematiek wordt in feite steeds ingewikkelder naarmate de tijd vordert, bijvoorbeeld door de inpassingswensen van de gemeenten, met als gevolg dat de budgetten niet meer toereikend zijn. Inmiddels is ook gebleken dat ieder lightrailproject vastloopt op een te klein budget. Verder hebben de verschillende regio's alweer nieuwe wensenlijstjes ingediend. Hoe kijkt de minister aan tegen het probleem van de steeds verder oplopende kosten, de groeiende kwaliteitsambities en de realiteit van het MIT? Hoe kunnen de projectbudgetten in de hand worden gehouden?

Mevrouw Verbugt wijst erop dat bij de ontwikkeling en de opzet van de projecten de investeringsbudgetten voor de infrastructuur en de exploitatiebijdrage voor het openbaar vervoer gescheiden trajecten zijn. De MIT-procedure voorziet niet in een gedegen onderzoek naar de exploitatieaspecten van de infrastructuur. Er is bovendien sprake van verschillende schijven en verschillende bestuurslagen. De regio probeert een project exploiteerbaar te maken door het uit te breiden en beter te laten aansluiten op andere voorzieningen. Daartoe legt de regio aanvullende infrastructuurwensen bij het Rijk neer, wat weer op het MIT drukt. Deze gang van zaken werkt belemmerend op de voortgang van de verschillende projecten. Erkent de minister dat de infrastructuur en de exploitatie in feite twee communicerende vaten zijn? Ziet zij hierin aanleiding om te komen tot een betere afstemming?

Ook mevrouw Verbugt constateert dat er zeer veel partijen bij de totstandbrenging van nieuwe lightrailprojecten zijn betrokken, waardoor het buitengewoon moeilijk is om tot een gezamenlijk einddoel te komen. De vertegenwoordigers van provincies en gemeenten hebben tijdens de hoorzitting kritisch gesproken over de stroperige procedures van het Rijk. Er zou sprake zijn van tegengestelde beleidsopvattingen van de regionale directies van Rijkswaterstaat enerzijds en het departement in Den Haag anderzijds. Kan de minister daarop ingaan? Is het niet beter om de verantwoordelijkheid voor alles wat met lightrail te maken heeft, meer in één hand te leggen? De Kamer heeft zich tijdens de behandeling van het MIT uitgesproken voor een verdergaande decentralisatie bij projecten met een regionale reikwijdte. De minister is voornemens om de lightrailprojecten in het decentralisatietraject mee te nemen. Wanneer en op welke manier zal dat gebeuren? Welke financiële grens zal daarbij worden gehanteerd? Zolang er geen duidelijkheid bestaat over de decentralisatie van spoorlijnen, kunnen er geen aanbestedingsprocedures worden gestart. De onduidelijkheid werkt dus nog meer vertraging in de hand.

Mevrouw Verbugt benadrukt dat veiligheid een topprioriteit dient te zijn. Het doel staat niet ter discussie, maar er worden in het land wel vraagtekens geplaatst bij het middel. Waarom wordt in bepaalde regio's buiten de Randstad uitgegaan van de veiligheidsnormen die gelden voor een dubbeldeks hogesnelheidstrein, terwijl vaststaat dat een dergelijke trein daar nooit zal komen te rijden? Deze hoge eisen vragen om hoge investeringen, waardoor de haalbaarheid van de projecten onder druk komt te staan. Deelt de minister deze zorg en ziet zij hierin aanleiding om in bepaalde gevallen theorie en praktijk dichter bij elkaar te brengen?

Mevrouw Verbugt constateert dat een apart overleg zal worden gewijd aan de wisselwerking tussen de lightrailprojecten en de HSL-Oost. Ziet de minister in de huidige en geplande capaciteit per spoor op de corridor Utrecht-Arnhem geen belemmering om met een goed product Randstad-spoor te kunnen komen?

Zij kan zich ten slotte vinden in het streven om op het gewone spoor nieuwe stations te realiseren, zodat er meer opstapmogelijkheden voor de reizigers worden gecreëerd. Buiten de Randstad worden echter steeds meer bestaande en ook functionerende stations afgestoten. Dat leidt tot een verschraling in de bediening van die gebieden, terwijl de infrastructuur er gewoon ligt. Wat is de visie van de minister daarop?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) wijst allereerst op de problemen met betrekking tot de bereikbaarheid en de leefbaarheid in de stadsgewesten. Lightrail is met name een interessant alternatief voor het vervoer over een afstand tussen de 5 en 40 km in die stadsgewesten, maar er is helaas nog maar weinig vooruitgang met de lightrailprojecten geboekt. Er wordt veel onderzoek verricht, er worden verkenningen gedaan, maar er is in de afgelopen drie jaar heel weinig tot stand gekomen. Dat is eigenlijk verbazingwekkend, omdat in het kader van het regeerakkoord een bedrag van 4 mld is vrijgemaakt voor de totstandko-

ming van lightrailprojecten. De heer Van der Steenhoven spreekt zijn zorgen hierover uit en roept de minister op, in het laatste anderhalf jaar van dit kabinet voortvarend aan de gang te gaan met lightrail. De minister heeft er tot nu toe te weinig prioriteit aan gegeven. Verder heeft het streekgewestelijk openbaar vervoer een zeer lage prioriteit bij de verdeling van de railcapaciteit. Voor het goederenvervoer worden paden vrijgehouden terwijl er geen gebruik van wordt gemaakt. Daar zou anders mee moeten worden omgegaan.

De heer Van der Steenhoven brengt voorts onder de aandacht dat geld dat voor lightrail was uitgetrokken, naar andere projecten is gegaan. Ook de heer Crone van de Partij van de Arbeid heeft daarop gewezen. Een deel van de middelen voor het openbaar vervoer die in het pakket voor het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR) waren opgenomen, is naar de wegen gegaan. Verder is veel geld gaan zitten in grote projecten, zoals de HSL-Zuid. Dat geld is dus niet meer beschikbaar voor lightrail. Het Rijk heeft overigens bij diverse projecten een negatieve rol gespeeld. Zo was men het er in 1994 al over eens dat Randstadspoor een kansrijk project was, waarmee een deel van de fileproblematiek rond Utrecht zou kunnen worden opgelost. Waarom besluit de minister dan zeven jaar later om alsnog te laten onderzoeken of er geen alternatieven voor Randstadspoor zijn? Als niet snel wordt begonnen met de aanleg van Randstadspoor, zullen er grote problemen ontstaan in met name Leidsche Rijn.

Ook de heer Van der Steenhoven is van mening dat de exploitatie in toenemende mate een verantwoordelijkheid van de regio is. Maar dan moet het Rijk ook niet elke keer die exploitatie willen beoordelen. De regio moet die verantwoordelijkheid dus wel krijgen. Hij wijst verder op de onduidelijkheid over de aansturing van de taakorganisaties Railned en Railinfrabeheer. Er is in feite sprake van een niemandsland. De minister dient in te grijpen en die aansturing ter hand te nemen.

De heer Van der Steenhoven pleit vervolgens voor een vergroting van het budget voor lightrailprojecten. Er is te weinig geld om de reeds benoemde projecten te realiseren. De regio's moeten daar overigens ook zelf een steentje aan bijdragen.

Hij wijst verder op de samenwerkingsverbanden in Duitsland, die alles in eigen hand hebben: het parkeerbeleid, het openbaar vervoer en de aanleg van infrastructuur. Gebleken is dat zo'n combinatie ontzettend veel meerwaarde heeft en kan leiden tot de realisatie van lightrail en een goed regionaal mobiliteitsbeleid. De heer Van der Steenhoven geeft desgevraagd aan dat voor verkeers- en vervoersprojecten rond de grote steden een kaderwetgebied een goede organisatievorm zou zijn, terwijl die projecten in bijvoorbeeld Brabant of Limburg aan de provincies zouden kunnen worden overgelaten. Paars schuift de discussie over de kaderwetgebieden al acht jaar voor zich uit, maar zal toch een keer een knoop moeten doorhakken. Het verdient voorts wellicht aanbeveling om het Franse model te hanteren bij de financiering van lightrailprojecten. In Frankrijk kunnen regionale autoriteiten bedrijven een heffing opleggen teneinde daaruit regionale infrastructuur te financieren. Het ligt eigenlijk zeer voor de hand om bedrijven te laten meebetalen, omdat zij een groot belang hebben bij een goede bereikbaarheid.

De heer Van der Steenhoven verzoekt ten slotte eveneens om een duidelijk uitvoeringsgericht programma. Als de doelstellingen en de eisen niet zichtbaar worden gemaakt, zal lightrail niet van de grond komen.

Mevrouw **Giskes** (D66) benadrukt dat de discussie over lightrail een belangrijk element is in het verkeers- en vervoersdebat. Er zijn inmiddels echter te veel lightrailprojecten in beeld, waardoor eigenlijk nergens meer concrete resultaten worden geboekt. De minister zou zichzelf dan ook de rol moeten toebedelen om explicieter aan te geven waar de prioriteiten op lightrailgebied liggen. Mevrouw Giskes wijst erop dat het bij de meeste lightrailprojecten uit de brief in feite om vervoer over heavyrail gaat. Het

gaat hoogstens om licht materieel dat over bestaand spoor zal rijden. Had men dat wel voor ogen toen de discussie over lightrailprojecten van start ging? Volgens haar ging het toentertijd juist om nieuwe lijnen in gebieden waar nog geen spoorlijnen lopen, zodat er een fijnmaziger ontsluiting van de stadsgewesten zou ontstaan. Daar is immers veel behoefte aan. Juist op het terrein van lightrail moet voortgang worden geboekt. Mensen dienen op stadsgewestelijk niveau goede alternatieven tot hun beschikking te hebben.

Mevrouw Giskes is eveneens van mening dat de knelpunten zo snel mogelijk moeten worden opgelost. Er moet een goede afstemming komen tussen de lightrailprojecten en het bestaande spoorwegennet. Voorts dient er duidelijkheid te zijn over de veiligheidseisen. De minister kan wellicht zorgen voor enige voortgang op dit terrein. Verder moet met het oog op eventuele onderlinge verbindingen in de toekomst worden voorkomen dat er binnen Nederland verschillende rijtuigbreedtes worden gehanteerd.

Mevrouw Giskes stelt dat allereerst duidelijk moet worden gemaakt hoeveel geld daadwerkelijk beschikbaar is voor lightrailprojecten in Nederland. Pas dan kunnen prioriteiten worden gesteld en bedragen worden toebedeeld. Daarbij mag de indexeringsprobleem natuurlijk geen belemmering vormen voor de uiteindelijke realisatie van de plannen. Dat indexeringsprobleem wordt overigens door vrijwel alle partijen uit het veld nadrukkelijk naar voren gebracht. Dat geeft te denken!

Zij wijst vervolgens op het gevaar dat lightrail zo langzamerhand wordt gezien als dé oplossing van alle problemen. Het verdient wellicht aanbeveling om het imago van de bus wat op te krikken en ervoor te zorgen dat de bus een goed alternatief voor de auto wordt. Is de minister daarmee bezig?

Met betrekking tot de concrete projecten plaatst mevrouw Giskes de volgende kanttekeningen. Tijdens de hoorzitting is gebleken dat er in de Amsterdamse regio behoefte is aan een verdubbeling van de spoorlijn richting Lelystad. Hoe staat de minister daartegenover? Er tekenen zich voorts problemen af bij de verwezenlijking van de Noord-Zuidlijn. Hoe belangrijk is die lijn overigens in het geheel van goed stadsgewestelijk openbaar vervoer in het ROA? In het gebied van het knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN) discussieert men over vervoer per kabeltram en bus versus vervoer per lightrail. Beschouwt de minister de kabeltram als een echt alternatief voor lightrail? Er bestaat in de regio een groter draagvlak voor lightrail en het is ook goedkoper. Waarom wordt er dan niet gewoon overgestapt op de plannen voor de ontwikkeling van lightrail in het KAN-gebied? De Rijn-Gouwelijn kan worden gezien als een aanvulling op het Randstadrailproject. Ook daarbij is in eerste instantie sprake van het gebruik van het bestaand spoor, terwijl pas bij het tweede deel van het plan – de doortrekking tot Katwijk en Noordwijk – sprake is van een echte nieuwe voorziening. Er moet voor worden opgepast dat niet alleen de projecten over bestaand spoor worden uitgevoerd en dat de interessante aanvullende lightrailvoorzieningen uiteindelijk niet worden gerealiseerd. Is men zich op het ministerie bewust van die taak en die behoefte aan nieuwe lightrailvoorzieningen? Het is zaak dat het ministerie enthousiasme uitstraalt en nieuwe projecten bevordert. De lightrailproef op het traject Haarlem-Zandvoort lijkt niet van de grond te komen. Wat doet de minister om ervoor te zorgen dat die proef er wel degelijk komt?

Mevrouw Giskes wijst ten slotte op het alleenrecht van NS Stations om op stationsdelen commerciële activiteiten te ontwikkelen. Hoe kunnen betere openingstijden worden bevorderd, zodat er sprake is van meer sociale controle op en rond de stations?

De **minister** onderschrijft allereerst de opmerking van mevrouw Giskes dat niet iedere vervoervraag zou moeten worden opgelost met een light-railproject. Als een regio aangeeft dat er behoefte is aan aanvullend openbaar vervoer, dan wordt allereerst tezamen met die regio geïnventariseerd waar de problemen liggen, hoe het bestaande openbaar vervoer eruitziet en welke aanvullende voorzieningen mogelijk zijn. Vervolgens wordt bekeken of er geïnvesteerd moet worden of dat er uitsluitend geëxploiteerd moet worden. Het blijkt dat regio's een grote voorkeur hebben voor nieuwe voorzieningen. Iets nieuws spreekt immers meer tot de verbeelding dan het medegebruik of het aanpassen van reeds bestaande infrastructuur. Als door ambtenaren van het departement van Verkeer en Waterstaat vervolgens wordt gewezen op de te geringe exploitatiemogelijkheden van nieuwe lightrailverbindingen, dan is men daar in de regio uiteraard niet blij mee. Daarmee wordt een deel van het regionale ongenoegen over de houding van het departement verklaard. Die discussies moeten echter gevoerd worden. Voorzieningen moeten immers rendabel zijn en er dient een langjarige service te worden gegarandeerd. De minister brengt onder de aandacht dat de ontwikkeling van regionaal openbaar vervoer sinds haar aantreden gedecentraliseerd is. Dat geldt zowel voor het opdrachtgeverschap rond de investeringen als voor de afspraken met betrekking tot de resultaten. Met het Rijk wordt onderhandeld over de prijs, de kwaliteit, de prestaties en de verplichting om bepaalde diensten te leveren. Het ministerie en de regionale instantie berekenen ieder afzonderlijk de kosten die gemoeid zijn met de aanleg van bepaalde infrastructuur. Daarover wordt dan weer onderhandeld. Dat leidt uiteindelijk tot een prijsstelling en tot afspraken met betrekking tot de risico's die aan zo'n groot project kleven. De posities over en weer worden vervolgens contractueel vastgelegd. Inmiddels is gebleken dat regio's zich toch weer tot het departement wenden als er problemen ontstaan bij de aanleg van de infrastructuur. Het departement wijst de regio's dan op hun eigen verantwoordelijkheid, maar is wel bereid om oplossingen aan te dragen. Vaak blijkt echter dat de regionale instanties daar niet open voor staan. Zij kiezen uitsluitend voor een «à fonds perdu»-financiering, zij willen hun eigen kapitaaldienst niet gebruiken en zij zijn niet voornemens om PPS-trajecten uit te zoeken met betrekking tot infraproviders, opdat een gespreide financiering mogelijk wordt. Vervolgens krijgen de regio's te horen dat zij dan zelf hun problemen maar moeten oplossen. Zij worden sowieso gehouden aan de eerdere afspraken.

De minister merkt op dat zij weinig kan doen aan de vertragingen die optreden als gevolg van onderling gesteggel tussen de verschillende regio's. Zo hebben de regio Den Haag en de regio Rotterdam veel te lang gediscussieerd over het karakter van Randstadrail. Het was oorspronkelijk de bedoeling dat er in 2003/2004 met een lightrailvoorziening op Randstadrail zou worden gereden, maar inmiddels hebben de partijen wederom om uitstel gevraagd, omdat zij extra tijd nodig hebben om een aantal vraagstukken van een adequaat antwoord te voorzien. De minister erkent dat het allemaal te lang duurt. Zij heeft echter alles gedaan wat in haar macht lag om zaken te beïnvloeden. Bij regionaal aangestuurde projecten moet men uiteindelijk accepteren dat regio's soms meer tijd nodig hebben. Die regio's moeten de consequenties van de vertraging dan ook zelf voor hun rekening nemen. De minister heeft overigens inmiddels van de betrokken regio's te horen gekregen dat in juni definitieve besluiten met betrekking tot Randstadrail zullen worden genomen.

Zij deelt vervolgens mee dat er in het kader van het Nationaal verkeers- en vervoersplan met de landsdelen wordt gesproken over de knelpunten met betrekking tot de mobiliteit. Daarbij worden de regionale openbaarvervoersvoorzieningen en lightrailambities betrokken. Met de landsdelen is afgesproken dat de lightrailvoorzieningen in principe decentrale projecten

zijn. Als projecten op meer dan 500 mln worden begroot, dan wordt het bedrag bovenop die 500 mln door het Rijk afgedekt. Dan wordt zo'n project dus in het MIT opgenomen. De inventarisatie van de grote decentrale projecten wordt gebruikt als onderbouwing van de gebundelde doeluitkeringen per provincie of per kaderwetgebied.

De minister erkent dat de beslissing over een investering in een infrastructuurproject en de inventarisatie van de exploitatiemogelijkheden van een dergelijke voorziening in één hand moeten worden gebracht, opdat een goede afweging kan worden gemaakt. Thans wordt in het kader van het traject Interdepartementaal beleidsonderzoek (IBO) doorgerekend hoe exploitatiesubsidies zouden kunnen worden gedecentraliseerd naar de provincies en de kaderwetgebieden. Uit het overleg met de landsdelen is inmiddels gebleken dat men hier wel iets voor voelt. Deze decentralisatie zou in 2003 kunnen ingaan. Het voordeel van een gebiedsgewijze decentralisatie van de exploitatie met een tariefvrijheid voor de concessieverlenende overheid is dat men zelf de afwegingen kan maken. Het nadeel is dat het landelijke systeem van een hogere subsidie bij een betere prestatie verdwijnt.

De minister merkt vervolgens op dat lightrailvoorzieningen kunnen worden afgewikkeld op het heavy spoor, mits er nog capaciteit beschikbaar is. De volgorde die bij capaciteitsaanvragen wordt gehanteerd, is: 1. stadsgewestelijk vervoer, 2. internationaal vervoer, 3. nationaal vervoer en 4. streekgewestelijk vervoer. Het goederenvervoer vindt zo min mogelijk in de spits plaats. Dat is op dit moment nog enigszins te regelen, maar het zal in toenemende mate een probleem worden zolang de Betuweroute nog niet in gebruik is. De NS heeft te horen gekregen dat zij niet de eerst aangewezenen zijn om stadsgewestelijk openbaar vervoer te verzorgen, ook omdat een grotere keuze tussen verschillende vervoerders te prefereren is. Gemeentelijke vervoerbedrijven zouden derhalve moeten worden aangestuurd door de concessieverlenende regionale overheden. Helaas gaat het allemaal nog erg langzaam. De gemeenten zijn nog wat huiverig, maar zij kunnen altijd hulp krijgen van het departement.

Met de landsdelen is afgesproken dat er geen nieuwe heavyrailvoorzieningen zullen worden aangelegd. Als het heavy spoor vol is, zal worden gekeken naar mogelijkheden om bijvoorbeeld tot een vertramming over te gaan. Verder kiezen sommige regio's bewust voor andere voorzieningen dan lightrail. Zo wil men in Purmerend geen doortrekking van de Noord-Zuidlijn, omdat het busvervoer prima voldoet. Dergelijke regionale wensen moeten geëerbiedigd worden. Het beleid wordt overigens elke twee jaar in het NVVP onder de loep genomen. De minister onderkent dat tijdens de behandeling van de Spoorwegwet ook zal moeten worden gekeken naar de concessieperiode. In Brussel is men overigens van mening dat Nederland eerder een te lange concessieduur hanteert. De ervaring heeft echter geleerd dat vooral bij een nieuwe ontwikkeling een langere concessieverlening wenselijk is.

De minister brengt met betrekking tot Randstadspoor onder de aandacht dat er inmiddels wordt gewerkt aan een verdubbeling van het traject Amsterdam-Utrecht. In het BOR zijn afspraken gemaakt over het traject Vleuten-Geldermalsen. Het ligt niet in de rede om op dat traject heavy spoor aan te leggen voor lightrail; een tramvoorziening biedt wellicht meer mogelijkheden voor het hele gebied. Het Utrechts college van B&W heeft de gemeenteraad inmiddels voorgesteld om alsnog voluit mee te doen aan het BOR. Als de Utrechtse gemeenteraad daarmee instemt, kan met alle vier de regio's aan het werk worden gegaan.

De minister stelt dat men in het KAN-gebied uiteindelijk zelf de afweging over het soort stadsgewestelijk openbaar vervoer zal moeten maken. De door het Rijk gefinancierde verkenning kan in dezen wellicht uitsluitend bieden. De keuze van de regio zal uiteraard worden getoetst. Er is haar niets bekend over een mogelijke mislukking van de lightrailproef op het

traject Haarlem-Zandvoort. Deze proef kan alleen worden uitgevoerd als alle partijen daaraan meewerken.

Vervolgens erkent de minister dat het veiligheidsvraagstuk met betrekking tot heavyrail lastig is. Er mogen uiteraard geen risico's worden gelopen. Omdat concurrentie op het spoor een grotere complexiteit met zich zal brengen, zal zeer goed moeten worden gekeken naar de veiligheidsvereisten. Aan alle betrokken partijen is verzocht om creatief, maar met inachtneming van alle veiligheidskenmerken die er op het spoor dienen te zijn, naar oplossingen te zoeken. Zodra meer bekend is, zal de Kamer daarover geïnformeerd worden. Een bijkomend probleem is dat het bedrijf dat de veiligheidssystemen levert een monopoliepositie heeft, waardoor er ook sprake is van enorme wachttijden.

De minister heeft de regionale opdrachtgevers opgeroepen om dezelfde rijtuigbreedte te hanteren, opdat netwerken in de toekomst op elkaar kunnen worden aangesloten. Dat is ook noodzakelijk voor de vorming van een Randstadmetropool. Zij zal onderzoek laten verrichten naar de geruchten dat verschillende rijtuigbreedtes worden gehanteerd.

Met betrekking tot de prijscompensatie benadrukt de minister dat onder haar leiding all-in-bedragen voor investeringen zijn afgesproken. Daarbij zijn ook afspraken over de indexering gemaakt. Hoewel er in het afgelopen jaar sprake was van een exceptionele kostenstijging van 6%, voorspelt men voor de komende jaren een stijging van zo'n 2%. Momenteel vindt overigens overleg plaats met het ministerie van Financiën over de prijsindexatie voor 2001 en 2002. De regionale instanties krijgen de prijscompensatie dus vanaf de start van het tweede paarse kabinet. Zij weten precies waar ze aan toe zijn en dienen taakstellend te werk te gaan. Verder zullen zij eventuele budgettaire problemen creatief en innovatief moeten oplossen. De vier grote steden hebben inmiddels de beschikking over goed gevulde regionale mobiliteitsfondsen die wellicht benut kunnen worden als zich onverhoeds problemen voordoen. De minister erkent overigens wel dat het niet compenseren van een hogere kostenstijging kan leiden tot snel oplopende tekorten.

De minister merkt op dat het aan de regio's zelf is om in het verleden gesloten stations te heropenen voor lightrail. Het loslaten van de eis van ten minste 1000 instappende passagiers zal leiden tot een wijziging van de prestatieafspraken met de NS, omdat de betreffende lijnen dan minder rendabel worden. Die discussie heeft dus een prijs. De minister ontkent ten slotte dat er nog stations worden gesloten. Het is al een hele tijd geleden dat het laatste station gesloten werd.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Van Gijzel** (PvdA) acht het positief dat de minister oude stations eventueel wil laten heropenen voor lightrail. Daarbij moeten wel de additionele investeringen worden betrokken die nodig zijn om de mobiliteit te garanderen.

Hij kan zich ook vinden in het streven om de investeringen en de exploitatie in één hand te brengen.

Hij verzucht vervolgens dat de regionale vertegenwoordigers en het ministerie elkaar steeds de zwartepiet toespelen als het gaat om het gebrek aan voortgang bij de totstandkoming van lightrailprojecten. De oplossing van dit probleem moet als een gezamenlijke verantwoordelijkheid worden gezien.

Met betrekking tot de doortrekking van de Noord-Zuidlijn naar Purmerend merkt hij ten slotte op dat Purmerend die doortrekking niet wil, omdat zij dan haar ontsluitende busverbindingen kwijtraakt. Dat zou immers leiden tot een verschraling van het voorzieningenniveau.

De heer **Leers** (CDA) sluit zich aan bij de realistische benadering van de minister dat niet alle nieuwe openbaarvervoersvoorzieningen via een

lightrailverbinding kunnen worden gerealiseerd en dat bestaande voorzieningen nadrukkelijk bij de afweging moeten worden betrokken. Die bestaande voorzieningen zullen echter vaak onvoldoende zijn. Hij is wel van mening dat het nieuwe concept met betrekking tot de netwerksteden ook om nieuwe vervoermogelijkheden vraagt. Die discussie zal worden gevoerd met de heer Pronk in het kader van de Vijfde nota.

De heer Leers kan zich vinden in de prioriteitsstelling bij de capaciteitsverdeling van het spoor. Wellicht kan via bepaalde technische voorzieningen nog worden gekomen tot een iets grotere capaciteit op het bestaande spoor. Er mogen uiteraard geen veiligheidsrisico's worden gelopen. Soms moet echter worden gekozen voor de nieuwe technieken, ook al voldoet niet al het materieel daaraan.

De problematiek rond de prijscompensatie baart hem nog steeds grote zorgen. Daarover zal ongetwijfeld nog vaak worden gesproken. De heer Leers vraagt ten slotte om een actueel overzicht van de stand van zaken van de projecten.

Ook mevrouw **Verbugt** (VVD) spreekt haar zorgen uit over het pingpongspel tussen de regionale vertegenwoordigers en de vertegenwoordigers van het Rijk. De verwijten klinken over en weer. Omdat dit gesteggel alleen maar vertragingen in de hand werkt, is het zaak zo snel mogelijk te komen tot regionale decentralisatie. De infrastructuur en de exploitatie moeten zoveel mogelijk in één hand komen, zodat geen onduidelijkheid meer kan bestaan over de verantwoordelijkheden. Tijdens de hoorzitting is gebleken dat de regio's zelf helemaal niet uitgaan van taakstellende budgetten. Er kwamen immers vele nieuwe wensen en uitdijende projecten ter sprake. Geen enkel project past meer in zijn budget. Hoe kan de voortgang van de projecten dan gewaarborgd worden?

Mevrouw Verbugt blijft van mening dat er buiten de Randstad steeds meer kleine stations of helemaal niet meer gebruikt worden of met een frequentie van een keer per dag worden aangedaan. Dan is er sprake van verpietering.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) wijst erop dat de minister zelf verantwoordelijk is voor het probleem van de te lage prijscompensatie. Zij heeft immers indertijd tezamen met minister Zalm een truc uitgehaald om de prijscompensatie te verlagen. Dat heeft toen 2 mld opgeleverd voor de provincies en de regio's.

Ook hij spreekt over een gezamenlijke verantwoordelijkheid van het Rijk en de regionale overheden voor de realisatie van lightrailprojecten. Deze projecten moeten meer prioriteit krijgen. Kan de Kamer op korte termijn worden geïnformeerd over de daadwerkelijke voortgang en de problemen met betrekking tot de lightrailprojecten in de komende tijd?

Hij kan zich vinden in het uitgangspunt dat de keuze voor een bepaalde openbaarvervoersvoorziening regionaal wordt gemaakt. Maar dan moet het Rijk zich er achteraf niet toch mee gaan bemoeien! Dat werkt vertragingen in de hand.

Mevrouw **Giskes** (D66) sluit zich aan bij alle opmerkingen over het belang van een goede afstemming. Die moet er niet alleen zijn tussen de verschillende regionale partijen maar ook tussen de regio en het Rijk. Het concrete voorbeeld van Randstadspoor, waarbij de regio's en de regionale directie van het ministerie het onderling eens waren maar er vervolgens onenigheid ontstond tussen de regionale directie en het ministerie in Den Haag, baart zorgen. Ook zij steunt het streven om de exploitatiesubsidies te decentraliseren.

Mevrouw Giskes vraagt zich af of de prioriteitenvolgorde op het bestaand spoor in de praktijk wel zo simpel is als de minister heeft geschetst. Trekt het goederenvervoer inderdaad altijd aan het kortste eind? Kan de minister nog eens precies aangeven hoe de regels luiden?

Voorts wil mevrouw Giskes weten waarom de proef Haarlem-Zandvoort mislukt. Het is immers van groot belang dat er eindelijk eens een proef met lightrail wordt gedaan.

Zij meent zich ten slotte ook te herinneren dat er bij het begin van deze regeerperiode een truc is uitgehaald met de prijscompensatie. Wellicht kan dat uitgezocht worden.

De **minister** merkt over de regionale onvrede op dat er in het kader van het MIT altijd sprake is van grote spanningen met betrekking tot de taakstellende budgetten. In 1998 zijn de budgetten «in beton gegoten», maar vervolgens proberen de regio's toch via extra budgetten hun wensen te realiseren. Dat is onmogelijk, omdat een vervulling van dergelijke wensen altijd ten koste zal gaan van andere projecten. Er moet derhalve worden gezocht naar creatievere oplossingen. Thema's als PPS, innovatief aanbesteden en het gebruik van de eigen kapitaaldienst worden dan ook iedere keer geagendeerd.

Zij releveert dat de prijsontwikkeling in 2000 6,5% bedroeg, terwijl slechts een prijscompensatie van 2% is toegekend. In de jaren daarvoor was die prijsontwikkeling inderdaad 2% en ook voor de komende jaren wordt een dergelijk percentage verwacht. Het verschil tussen beide percentages in 2000 leidt tot een verarming en dat gaat uiteindelijk ten koste van het programma. De minister is – zoals iedere minister – dezer dagen in gesprek met de minister van Financiën in het kader van de voorjaarsnota. Zij hoopt op een goede afloop. Het resultaat van de besprekingen zal zichtbaar worden bij de presentatie van het Infrastructuurfonds.

De minister zegt naar aanleiding van de opmerkingen over Purmerend dat er wordt gewerkt met het Landelijk model systeem verkeer en vervoer (LMS). Daaruit blijkt soms dat een nieuwe infrastructuurvoorziening ten koste zal gaan van bestaande voorzieningen. Met deze effecten zal rekening moeten worden gehouden. Dit geldt overigens ook voor de discussie over de netwerksteden en de nieuwe openbaarvervoersvoorzieningen daaromheen.

De minister erkent dat de railcapaciteit veel beter benut zou kunnen worden. Momenteel wordt in overleg met partijen als NS Reizigers en Railinfrabeheer bekeken wat de mogelijkheden zijn. Ook de financiële middelen moeten echter zo optimaal mogelijk benut worden. De Kamer zal daarover binnenkort worden geïnformeerd. Er is in het kader van het rapport Toergoed een conflictbeslechting met betrekking tot de toewijzing van railcapaciteit uitgewerkt. Er wordt nu opnieuw naar gekeken en de Kamer zal rond de zomer worden geïnformeerd over de benutting van paden op het spoor. Met de landsdelen is afgesproken dat railbehoeften worden geparkeerd tot juni, dus totdat bekend is hoe de algemene goederenbenadering eruitziet en welke vraagstukken daarbij in de toekomst aan de orde zullen zijn. De paden voor lightrail kunnen echter wel aangevraagd worden.

De meer dan gedetailleerde afspraken over de commerciële exploitatie van de stations zijn al in 1995 met de NS gemaakt. Zij zijn inmiddels enigszins achterhaald, maar men moet het er voorlopig toch mee doen. Het alleenrecht voor commerciële activiteiten ligt dus bij de NS. Er wordt nu met de NS gesproken over mogelijkheden om stations aantrekkelijker te maken en zo de sociale veiligheid te bevorderen.

De minister zegt ten slotte toe, de Kamer nader te informeren over de perikelen rond de proef Haarlem-Zandvoort.

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

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