

Vergaderjaar 2002–2003

28 600 XII

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2003

28 600 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar

Nr. 102

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 8 april 2003

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 12 maart 2003 overleg gevoerd met minister De Boer van Verkeer en Waterstaat over:

- **de stand van zaken met betrekking tot het onderhoud van het spoor;**
- **second opinion toekomstige concessie hoofdrailnet, onderzoek uitgevoerd in opdracht van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat, 5 september 2001 (VW01–1044);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 7 maart 2003, inzake beheer en instandhouding rail-infrastructuur (kamerstuk 28 600-XII / A, nr. 84).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteyn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Meijer (CDA), Buijs (CDA), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Eurlings (CDA), Oplaat (VVD), Geluk (VVD), Ten Hoopen (CDA), Dijsselbloem (PvdA), De Pater-van der Meer (CDA), voorzitter, Depla (PvdA), Van As (LPF), Van den Brand (GroenLinks), Duyvendak (GroenLinks), Gerkens (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bruis (CDA), Van der Ham (D66), Boelhouwer (PvdA), Dubbelboer (PvdA), De Krom (VVD), Van Miltenburg (VVD) en Hermans (LPF).

Piv. leden: Heemskerk (PvdA), Tichelaar (PvdA), Schultz van Haegen-Maas Geesteranus (VVD), Hessels (CDA), Koopmans (CDA), Smeets (PvdA), De Ruiter (SP), Huizinga-Heringa (ChristenUnie), Van Lith (CDA), Terpstra (VVD), De Grave (VVD), Van Winsen (CDA), Van Dijken (PvdA), Haverkamp (CDA), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Vos (GroenLinks), Halsema (GroenLinks), Vergeer-Mudde (SP), Jager (CDA), Mastwijk (CDA), Giskes (D66), Van Dam (PvdA), Van Heemst (PvdA), Hoogervorst (VVD), Remkes (VVD) en Van den Brink (LPF).

De heer **Van Haersma Buma** (CDA) vraagt hoe het zo ver heeft kunnen komen dat het zo slecht gesteld is met het onderhoud van het spoor. Het is nu zelfs nodig om halverwege het begrotingsjaar via noodprocedures extra geld te vinden om te voorkomen dat er spoorstaven gaan breken. Hoe kan het dat van 1995 tot 2000 ieder jaar minder naar onderhoud ging, terwijl bekend was dat er meer gereden zou worden? Waarom is nooit helder aan de Kamer gecommuniceerd wat de gevolgen daarvan zouden kunnen zijn? Is dit echt het vroegste moment dat daar iets aan kan worden gedaan of had het al eerder gekund?

ProRail heeft berekend dat er 962 mln nodig is voor het onderhoud van het spoor. Volgens de audit is 908 mln genoeg. Van die 908 mln wordt 57 mln niet gehonoreerd door de minister. ProRail heeft daarop een somber persbericht uit doen gaan, waarin staat wat dat betekent voor de punctualiteit in het komende jaar. Deelt de minister die visie van ProRail?

Voor de dekking van de 82 mln die voor dit jaar wordt uitgetrokken, kort de minister op een aantal projecten voor het spoor. De heer Van Haersma Buma vraagt of dit betekent dat die projecten op losse schroeven komen te staan of dat de minister volgend jaar alsnog geld naar die projecten wil sluisen. Waarom heeft de minister, toen hij zocht naar een dekking, niet ook gekeken naar de 300 mln die in het Strategisch akkoord apart is gezet voor onderhoud van het spoor en de risicoreservering voor grote projecten? Is verder overwogen ProRail voor te laten financieren en dat

volgens jaar terug te betalen? De minister haalt ook geld uit wegprojecten. Wat betekent dat voor die projecten en waarom is gekozen voor deze projecten?

Van de 82 mln die de minister heeft vrijgemaakt, wordt een deel gebruikt voor achterstallig onderhoud, maar ook wordt een deel gebruikt voor ingebruikstelling van de Gooiboog, een reizigersinformatiesysteem en de Havenspoorlijn. Dat is echter geen noodprobleem, maar hoort bij de planning van een project. Datzelfde geldt voor de sociale veiligheid, waar ook een deel van het geld heen gaat.

In het rapport van Twynstra Gudde staat dat 71 mln wordt uitgetrokken voor vervangingsinvesteringen, terwijl er 325 mln nodig zou zijn. Wordt hiermee niet een probleem voor de komende jaren gecreëerd?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) merkt op dat uit de rapporten het beeld ontstaat dat vanaf 1995 de uitgaven voor het onderhoud van het spoor achter zijn gebleven bij wat nodig was. Daarvoor moet nu de rekening worden betaald. In oktober verleden jaar heeft ProRail een subsidieaanvraag bij het ministerie neergelegd, waarin een fors hoger bedrag werd gevraagd dan in de begroting was opgenomen. Het ministerie heeft ook een stevige discussie gevoerd met ProRail. Waarom heeft de minister daar niets over gezegd tijdens de begrotingsbehandeling of in de gewisselde stukken? Waarom heeft hij daar pas op 21 december, de dag nadat de begroting goedgekeurd was, voor het eerst over gesproken, terwijl het rapport van Twynstra Gudde vijf dagen daarvoor was verschenen? Vervolgens heeft de Kamer pas vrijdag 7 maart meer gehoord. Dat betref de visie van het ministerie over de rapporten. De rapporten kreeg zij pas maandag 10 maart. Kan de minister aangeven waarom hij deze procedure heeft gevolgd?

In de brief van 7 maart schrijft de minister dat er sprake is van een plotse achteruitgang. De heer Duyvendak vindt dat vreemd, want in de rapporten wordt aangegeven dat al veel eerder duidelijk was dat er een probleem aan zat te komen. De kwaliteit gaat snel achteruit, maar treedt niet onverwacht op. Hij is van mening dat er een onderzoek moet komen naar de vraag hoe het spoor in zo'n slechte staat heeft kunnen geraken en wie daarvoor verantwoordelijk is. Het kan niet worden afgedaan met de informatie die nu op tafel ligt.

Er is nu sprake van een acuut probleem. Daarom heeft de minister een wijziging in de lopende begroting voorgesteld. Hij stelt echter minder geld beschikbaar, dan waarom werd gevraagd. ProRail is van mening dat daardoor de kwaliteit van het spoor verder af zal glijden. In het rapport van Twynstra Gudde wordt dat bevestigd. Hoe verantwoordt de minister de keuzes die hij heeft gemaakt? Een deel van de 82 mln haalt hij weer uit het spoor zelf. De heer Duyvendak wil graag een brief van de minister ontvangen, waarin hij zijn keuzes en de consequenties daarvan op een rij zet.

In het rapport van Lloyds staat dat scenario 2 zou moeten worden gevolgd. Dat betekent dat er fors meer geld in het spoor moet worden gestoken. De minister sluit dat door naar de kabinetsformatie. De heer Duyvendak wil echter graag een politiek oordeel van de minister horen. In de bijlage bij de brief van 7 maart zegt de minister dat er een beleidsafweging moet worden gemaakt tussen vervoersvolume, kwaliteit en kosten. Zegt hij daarmee dat ervoor kan worden gekozen minder te voldoen aan de eisen van het onderhoud en minder treinen te laten rijden?

De heer **Hofstra** (VVD) vindt het vreemd dat in de tweede helft van maart 2003 een discussie wordt gevoerd over een budget voor ProRail voor 2003 en vraagt of dat niet al voor de kerst geregeld had moeten zijn. Bovendien vraagt hij zich af of het rapport van Lloyds wel een onafhankelijk rapport is, aangezien ProRail de opdrachtgever is.

In de brief van de minister staat dat er sprake is van plotseling toenevende kosten. Wat is de oorzaak van die plotselinge stijging? Vanaf 1995 is er ProRail. Dit bedrijf presteert blijkbaar niet goed en moet daarom volgens de heer Hofstra aangepakt worden.

De minister gaat bezuinigen op spoorwegprojecten. Daar zitten veel projecten bij waar al jarenlang aan wordt gewerkt. De heer Hofstra vraagt of dit een vertraging voor die projecten betekent of dat de minister kans ziet om dat door een slimme kasschuif te voorkomen. Verder gaat de minister bezuinigen op wegenprojecten. Ziet de minister geen andere dekkingsmogelijkheden, zodat die spoorweg- en wegenprojecten gewoon door kunnen lopen?

De heer Hofstra heeft onlangs een brandbrief gezien over kasproblemen in 2003. Het adagium was: geen nieuwe verplichtingen. Kan het dan wel dat deze bedragen hieraan worden uitgegeven? Is er een samenhang met die problematiek of staat dat los van elkaar?

Mevrouw **Gerkena** (SP) merkt op dat het onderhoud van het spoor en de treinen na de verzelfstandiging snel achteruit is gegaan. Op dit moment geldt: minimaal onderhouden spoor, waar minimaal onderhouden treinen over rijden. Dat kan weleens maximale gevolgen hebben. Natuurlijk hanteren NS en ProRail een goede veiligheidsmarge, maar als onveilig en onveilig bij elkaar komen, sluit niemand een ongeval uit. Ziet de minister dit gevaar ook? Daarnaast veroorzaakt de slechte toestand van het spoor ook vertragingen. Niet alleen door voortdurende reparaties, maar ook door ingrijpen van gebruikers van het spoor. Machinisten die verantwoord willen rijden, rijden op bepaalde trajecten maar 100 km per uur in plaats van de maximale 140 km om over de «verkeersdrempels» heen te komen. In de spits betekent dit automatisch vertragingen.

Er is intussen veel wegbezuinigd en de marges voor onderhoud zijn verkleind. De vakmensen van ProRail zijn uitvoerders geworden en mogen bijna niets meer signaleren, omdat ze moeten oplossen. Hierdoor is de toestand van het spoor verslechterd. De gebruikers van het spoor wisten het, de politiek heeft ernaar gevraagd en er kwamen voortdurend signalen uit de samenleving. Hoe kan het dan dat ProRail nu pas openlijk aan de bel trekt? Hoe kan het dat de voorgangers van deze minister de Kamer niet eerder hebben geïnformeerd? Hoe hebben de voorgangers van deze minister dit kunnen gedogen? Klopt er wellicht iets niet in de structuur van ProRail? Of wellicht in de wijze waarop het ministerie deze aanstuurt? De minister stelt nu 82 mln beschikbaar voor bepaalde problemen.

Mevrouw Gerkena is benieuwd hoe de andere problemen zullen worden opgelost. ProRail geeft al aan dat door een tekort aan geld de onderhoudsachterstand dit jaar nog verder op zal lopen. Waarom heeft de minister gekozen voor een financiering, waarbij onder andere wordt bezuinigd op een aantal acute knelpunten en op het schoonmaakbudget? Zij vindt deze dekking onwenselijk en mist in al deze keuzes een visie van de minister op hoe het met de spoorinfrastructuur zou moeten gaan. Zij hoopt dat de minister al deze vragen wil beantwoorden en de werkzaamheden van ProRail eens grondig wil laten doorlichten. Natuurlijk moet er geld bij, maar niet zonder dat er ook wordt gewerkt aan het voorkomen van nieuwe problemen. Zij vraagt de minister verder om te kijken of dat resterende bedrag van 57 mln ook niet kan worden gevonden.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA) merkt op dat uit de audits naar voren komt dat er de afgelopen twee jaar sprake zou zijn van een snelle en onverwachte achteruitgang van de infrastructuur. Het aantal gebreken zou in deze periode vertienvoudigd zijn. Het is van belang om te weten waarom die versnelling in achteruitgang heeft plaatsgevonden, want alleen dan kan dat in de toekomst worden voorkomen.

In het rapport van Lloyds/Horvat wordt geconcludeerd dat er bij ProRail sinds 1997 sprake is van een onevenwichtige kostenontwikkeling voor

beheer en instandhouding. Dat heeft iets te maken met life-cycle afwegingen, het stellen van prioriteiten en de wijze waarop het management van de organisatie is opgezet. De minister heeft aangegeven wat hij met het bedrijf in kwestie af wil spreken voor dit jaar. Mevrouw Dijkma vraagt hem of hetgeen nu is afgesproken ook daadwerkelijk die verbeteringen zichtbaar zal maken die gevraagd worden in de audits. Is hetgeen de minister in de bijlage aanreikt als oplossing voldoende?

De minister heeft 82 mln gevonden. Waarom levert de minister dat bedrag aan en voldoet hij niet aan hetgeen ProRail heeft gevraagd, namelijk 57 mln meer? ProRail heeft duidelijk aangegeven dat als die 57 mln er niet komt, dat merkbaar zal zijn voor de reizigers. Er zullen dan meer vertragingsen komen.

Mevrouw Dijkma begrijpt de redenering van de minister «oud gaat voor nieuw», maar de minister snijdt nu in een aantal infraprojecten voor het spoor die ook van belang zijn voor een verbetering van de situatie op het spoor. Zij vraagt daarom of niet een deel van het in het Strategisch akkoord gereserveerde bedrag van 300 mln al in 2003 kan worden gebruikt. Kan ook niet een deel van de risicoreservering naar voren worden gehaald? Wellicht zijn er nog andere projecten binnen het MIT, waarvan de economische rentabiliteit zo gering is dat die wel een paar jaar kunnen worden verschoven.

De heer **Van der Ham** (D66) merkt op dat de Kamer herhaaldelijk heeft gevraagd om een overzicht van de onderhoudsachterstanden bij het spoor en de wijze waarop die worden aangepakt. Hij maakt zich zorgen over de manier waarop de minister dit probleem wil aanpakken. Voor 2003 kiest de minister voor het scenario «Niet verder wegglijden» van ProRail wat betreft het onderhoud. Dat is, gezien de grote problemen bij het spoor, onvoldoende. Ook sluit het niet aan bij het traject «Benutten en bouwen», dat juist een intensivering van het gebruik van de spoorinfrastructuur tot gevolg heeft. Daarnaast wordt duidelijk dat de professionalisering bij ProRail, die moet leiden tot een efficiëntere en effectievere interne bedrijfsvoering, nog steeds niet goed op gang is gekomen. Hoe wil de minister die verbeteren?

In de brief van de minister worden de scenario's 2 en 3 afgedaan met de mededeling dat de uitvoering in 2003 nog niet mogelijk is volgens ProRail. Scenario 2 «Huis op orde» is echter wel degelijk door ProRail bedoeld als reëel alternatief. Voor dat scenario is in 2003 350 mln nodig, bovenop de 962 mln van scenario 1. Twynstra Gudde beoordeelt delen van deze meerkosten als reëel. Lloyds vindt dat er voldoende redenen zijn om subsidies op basis van scenario 2 toe te kennen, nadat er een goede afweging is gemaakt of ProRail het gestegen budget wel professioneel kan besteden en er voldoende capaciteit is bij de potentiële opdrachtnemers. Waarom neemt de minister dat niet in overweging?

De minister heeft tijdens de begrotingsbehandeling toegezegd voor het einde van het jaar met een plan van aanpak te komen, waarin maatregelen voor het bestaande spoor zullen worden aangekondigd, inclusief de dekking. Dit plan van aanpak is tot nu toe niet verschenen. Waarom niet? Wanneer kan de uitvoering van de motie-Giskes/Gerkens, waarin om een herstelplan wordt gevraagd, tegemoet worden gezien? De heer Van der Ham wil graag periodiek geïnformeerd worden over de voortgang van de aanpak van de onderhoudsachterstanden. Kan de minister dit toezeggen? De heer Van der Ham brengt ten slotte naar voren dat Rover erop heeft gewezen dat als wordt gekeken naar punctualiteit, alleen wordt gekeken naar het spoor en niet naar de infrastructuur op het gebied van computersystemen. Daar is echter ook voortdurend sprake van falen.

De heer **Hermans** (LPF) merkt op dat ProRail al sinds 1995 heeft gewaarschuwd voor achterstanden in het onderhoud van het spoor. Dit is echter niet op de politieke agenda gekomen. Het ministerie en de politiek kozen

voor andere zaken, zoals het aanleggen van nieuwe infrastructurele projecten, zoals de Betuwelijn en de HSL. Intussen werd het spoor alleen opgelapt en werden geen structurele verbeteringen aangebracht. ProRail heeft dit jaar voor het eerst aangegeven welk bedrag daadwerkelijk nodig is, in plaats van te begroten op gelden die beschikbaar zijn. Dit keer heeft men wel een gewillig oor gevonden bij de minister. De minister heeft het op de agenda gezet en heeft ervoor gekozen om nog in demissionaire status te gaan handelen. Hij heeft daarbij als insteek de veiligheid genomen. De rest van de problematiek zal worden doorgeschoven naar een nieuw kabinet.

De heer Hermans vraagt wat de overwegingen van de minister zijn bij de dekking die hij heeft gekozen voor die 82 mln. ProRail heeft aangegeven dat er nog 57 mln ontbreekt voor het handhaven van de huidige situatie. Kan de minister aangeven welke gevolgen dit tekort reeds in 2003 zal hebben?

Antwoord van de minister

De **minister** neemt geen maatregelen voor de periode na 2003, omdat hij van mening is dat een demissionair kabinet alleen de noodzakelijke maatregelen mag nemen. Daarom neemt hij ook geen standpunt in over de audit en de second opinion en beschrijft hij in zijn brief van 7 maart alleen maatregelen voor 2003 die geen uitstel dulden. Om de veiligheid te garanderen en de in 2003 op te leveren infrastructuur in exploitatie te kunnen nemen, is een verhoging van het budget met 82 mln noodzakelijk. Er wordt 20 mln gebruikt voor het aanpakken van haarscheurtjes in de rails, 48 mln voor het vermijden van snelheidsbeperkingen door bovenbouw en bovenleidingen te vervangen, 11 mln voor het in exploitatie nemen van bepaalde projecten en 3 mln voor surveillance op stations voor de sociale veiligheid. Eerder voorzien geld voor het opleveren van nieuwe infrastructuur is al uitgegeven aan onmiddellijk ingrijpen in verband met de veiligheid. Dat wordt nu gecompenseerd.

De subsidieaanvraag wordt niet volledig gehonoreerd. Het niet honoreren van 57 mln voor de punctualiteit, betekent dat de volgende activiteiten niet worden uitgevoerd: hoger instelniveau klein onderhoud (15 mln), performanceverbetering (11 mln), TAO-reductie (23 mln) en verhoging van de kwaliteit schoonmaak (9 mln). Gezien de korte tijd tussen oplevering, second opinion en het kabinetsstandpunt is het nog niet mogelijk een gedetailleerd beeld te geven van het te behalen betrouwbaarheidsniveau en het aantal storingen.

De minister vindt dat het bestaande spoor veilig en betrouwbaar moet zijn, voordat uitbreiding zin heeft en dat daarom onderhoud van de bestaande infrastructuur voor moet gaan. Door het naar achteren schuiven in de tijd van een aantal projecten voor het spoor is in 2003 47 mln vrijgemaakt. Het is aan een nieuw kabinet om te bezien hoe na 2003 met deze projecten wordt omgegaan. De resterende 35 mln wordt geleend uit het wegenprogramma. Daarbij is gekeken naar projecten die ruim waren gepland en waarbij uitstel waarschijnlijk geen effect heeft op de oplevering.

In de bijlage bij de brief heeft de minister een aantal concrete sturingsmaatregelen aangegeven die in het afgelopen jaar zijn ontwikkeld en ingevoerd. Voor de monitoring in 2003 en de voorbereiding van een beschikking vanaf 2004 is er een planning- en controlcyclus, zijn er planning- en controldocumenten, wordt voor 1 september aanstaande een bekostigingsmodel afgerond en is er een toezichtreglement. Dit alles moet goed draaien voor een meerjarige subsidie wordt gegeven. De voorgestelde Spoorweg- en Concessiewet bieden een instrumentarium voor de vormgeving van een stapsgewijze aanpak van de problemen met vastgelegde tussentijdse ijkmomenten, meer zicht op prestaties en de mogelijk-

heid tot halfjaarlijkse bijsturing. Toezicht, transparantie, informatie, rapportage en verantwoording zijn daarbij de kernwoorden.

Prof. Horvat stelt in zijn rapport dat een verhoging van budgetten vanaf 2004 alleen zinvol is als ProRail zorgdraagt voor een toenemende professionaliteit van het management van de afdeling beheer en instandhouding. Doorslaggevend voor het effectief besteden van geld is de implementatie van managementinstrumenten, trajectonderhoudsconcepten en output-procescontracten. Daarmee moet steeds worden getoetst op de actuele status van de belangrijke prestatie-indicatoren, zoals functionaliteit, beschikbaarheid, betrouwbaarheid, spoorveiligheid en technische kwaliteit. Deze ontwikkeling is reeds ingezet door de nieuwe directie van ProRail. Prof. Horvat merkt tevens op dat de implementatie van deze instrumenten twee tot drie jaar in beslag zal nemen.

In de herbezinningsbrief van 7 september 2001 staat dat naast het verbeterplan van de NS ook een verbeterplan voor de infrastructuur is opgesteld. Het kabinet heeft onderzocht of er verder nog sprake was van knelpunten op het gebied van infrastructuur, geluid en externe veiligheid. Integraal werd bezien in welke mate aanvullende middelen nodig waren. Bij brieven van 6 februari 2002 en 7 maart 2002 is de Kamer geïnformeerd over de uitkomsten daarvan. Kern hiervan was dat het aan Railinfrabeheer beschikbaar gestelde bedrag voor 2001 en 2002 realistisch en toereikend was voor het leveren van de afgesproken prestatie, maar dat voor de middellange termijn extra middelen noodzakelijk waren.

Het naar voren halen van de 300 mln die in het Strategisch akkoord is opgenomen voor het onderhoud van het spoor, betekent een kasschuif. Daar stemt de minister van Financiën alleen mee in als andere projecten naar achteren geschoven worden. Daarom moet het geld in de begroting voor 2003 worden gevonden.

De minister heeft een risicoreservering voor de HSL en de Betuwelijn opgenomen, omdat hij verwacht dat deze de komende jaren hard nodig zal zijn. Vooralsnog hebben hem geen signalen bereikt dat hij zijn inzichten ten aanzien van die reservering moet bijstellen. Bovendien loopt er momenteel een onderzoek van de Rekenkamer naar de risicoreservering. Het lijkt hem onverstandig om vooruitlopend op de resultaten daarvan de gereserveerde budgetten voor andere doeleinden te gaan gebruiken.

Als ProRail het geld voorfinanciert, betekent dat dat gebruik wordt gemaakt van de liquiditeitspositie van ProRail, dan wel van de leenfaciliteit bij het ministerie van Financiën. Er zit echter weinig ruimte in de liquiditeitspositie van ProRail en gebruik maken van de leenfaciliteit betekent het oprekken van een instrument waarvan juist is afgesproken dat dat zou worden afgebouwd. Het gebruik van de leenfaciliteit is namelijk uiteindelijk ook relevant is voor het financieringsstekort van het Rijk.

De minister zal laten uitzoeken wat er is gebeurd met het geld dat in beheer en onderhoud is gestopt. Volgens opgaaf van ProRail zijn de kosten in de periode 1994–2000 met ongeveer 44% gestegen. Dit wordt op hoofdlijnen veroorzaakt door aan infrastructuur gerelateerde problemen. ProRail heeft aan de minister geschreven dat in 2003 alleen scenario 1 kan worden uitgevoerd, omdat het noodzakelijk is dat werkprogramma's volledig uitgewerkt zijn tot aanbesteedbare opdrachten en de capaciteit bij de aannemers ook voldoende aanwezig is. Ook moet capaciteit op het spoor beschikbaar zijn voor buitendienststellingen. Voor een aantal werkprogramma's voor de posten die zijn opgenomen in de scenario's 2 en 3 zijn de projecten wel reeds bekend, maar nog niet zodanig uitgewerkt dat ze al aanbesteedbaar zijn in 2003.

De onderhoudsscenario's van ProRail gaan uit van een hogere vervoersprognose. De veronderstellingen waarop deze hoge prognoses uit het verleden waren gebaseerd, moeten echter opnieuw tegen het licht worden gehouden in verband met de tegenvallende economische groei

en de gerealiseerde vervoersomvang in de afgelopen periode. Die was veel lager dan in 2000 werd verwacht.

De uitgaven van RIB tonen een stevige dip in 1999. Hoe dit precies zit, wordt nog uitgezocht. De minister zal daar schriftelijk op terugkomen. Paars I en II hebben niet gekort op het onderhoud. Er is juist jaarlijks extra geld ter beschikking gesteld. Naast het geld op de begroting is er sinds 2000 geld beschikbaar gesteld uit de FENS-gelden – dat is geld dat is vrijgekomen uit de verkoop van de Telfort-aandelen door de NS – en de gebruiksvergoeding. Van de FENS-gelden is in 2002 97 mln en in 2003 29 mln gebruikt. De gebruikersvergoeding was in 2000 19 mln, in 2001 38 mln, in 2002 59 mln en in 2003 84 mln. Op de eigen begroting is in 2000 64 mln vrijgemaakt en in 2001 100 mln.

De minister weet niet precies wat de bezuinigingen die zijn doorgevoerd door de NS betekenen voor de infrastructuur. Dat wordt nog bestudeerd. Hij zal daar later op terugkomen.

Met ProRail is afgesproken dat de resultaten van Lloyds altijd met het ministerie zullen worden besproken, ook als ProRail daarover een andere mening zou hebben en zelfs als ze ProRail onwelgevallig zouden zijn. De minister waardeert het zeer dat de nieuwe directie van ProRail zich onderwerpt aan een onafhankelijke toets. Daarmee stelt de directie zich namelijk tot op zekere hoogte kwetsbaar op.

Er is geen link tussen de verplichtingenstop bij Rijkswaterstaat en de keuzes voor het onderhoud van het spoor. De minister maakt nu de keuze voor beheer en onderhoud en haalt daarvoor geld weg bij andere projecten.

ProRail heeft een verzoek gedaan om meer geld dan in 2002 te besteden aan schoonmaak. Aangezien de minister de veiligheid naar voren haalt en nu geen beleidsintensivering toestaat, krijgt ProRail hetzelfde budget voor schoonmaak als verleden jaar.

Op dit moment is nog onvoldoende bekend over de oorzaken van de achteruitgang van de infrastructuur. Een slecht onderhouden of overbelaste trein kan leiden tot overmatige schade aan de infrastructuur. Ook kan bepaalde infrastructuur schade toebrengen aan het materieel. Het gaat om de interactie tussen deze twee. ProRail en NS zijn dat aan het onderzoeken en hopen voor de zomer met resultaten te komen. Zij hebben daarvoor al een meetsysteem ingevoerd.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Hermans** (LPF) is het met de minister eens dat het in 2003 gaat om de veiligheid. Voor de periode daarna wacht hij met belangstelling het beleid van een nieuw kabinet af. Dan zal hij oordelen over de aanpak van het onderhoud van het spoor. Hij vindt wel dat minimaal scenario 2 moet worden gevolgd.

De heer **Van der Ham** (D66) hoopt dat een volgend kabinet zich zal realiseren dat preventief onderhoud van het spoor geld zal kosten. Nederland kan echter alleen een mainport zijn als het ook een trainport is en daar geld aan wil besteden. Wat zou de voorkeur van de minister hebben om in 2004 te doen, los van de vraag of hij het zelf uit kan voeren?

De heer Van der Ham betwist dat de minister niet als demissionair minister gevolg kan geven aan de motie-Giskes/Gerkens. De Kamer is missionair en heeft in meerderheid de regering verzocht om aan de hand van een onderzoek een meerjarig herstelplan op te stellen. Het in kaart brengen van alle informatie en het opstellen van een herstelplan kan gewoon door deze minister worden uitgevoerd.

ProRail kan zelf een onderzoek doen naar de manier waarop met materieel wordt omgegaan, maar de heer Van der Ham zou het verstandiger vinden als onderzoek zou worden gedaan door een onafhankelijke groep mensen

die kijkt naar de manier waarop met het materieel wordt omgegaan en hoe dat beter kan worden georganiseerd.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA) heeft geen problemen met de 35 mln die de minister uit het wegenprogramma wil halen. Zij gaat echter niet op voorhand akkoord met de 47 mln die uit verschillende infraprojecten voor het spoor worden gehaald. Daarvoor wil zij eerst per brief een nadere uitleg van de minister hebben over wat dat precies voor gevolgen heeft. Wellicht kan hij dan ook aangeven hoe groot de vertraging uiteindelijk zal worden. Zij vindt verder dat er, eventueel binnen de begroting van V en W, moet worden gezocht naar alternatieve bronnen voor financiering. Zij is bereid om met andere fracties een poging te doen een alternatief op te stellen. De niet gehonoreerde 57 mln zou ook in dat voorstel kunnen worden meegenomen. De minister laat de beslissing hierover aan zijn opvolger over, maar kan die opvolger dan nog wel besluiten om dat geld alsnog voor het jaar 2003 op tafel te leggen? Of is het dan al te laat?

Mevrouw **Gerkena** (SP) is het niet met de minister eens dat er nu een mooi overzicht van het probleem ligt. Er ligt volgens haar namelijk alleen een analyse van de subsidieaanvraag. Verder gaat de minister gaat volgens haar te gemakkelijk om met de kern van de vraagstelling. Hij zegt dat ProRail en NS gaan onderzoeken hoe het komt dat het spoor zo dramatisch achteruit gaat. Dat is echter alleen een technische vraag. Om de kern van het probleem aan te pakken moeten alle aspecten worden meegenomen. Zij wil daarom dat de minister gaat kijken hoe ProRail werkt, dat hij gaat formuleren welke eisen moeten worden gesteld aan die organisatie, op welke wijze zo'n organisatie daaraan kan voldoen en op welke wijze ProRail vanuit V en W wordt aangestuurd.

De heer **Hofstra** (VVD) vindt dat er bij ProRail sprake is van disfunctioneren. Daardoor laat de productiviteit sterk te wensen over. Hij wil graag de toezegging van de minister dat hij gaat praten met de voorzitter van de raad van commissarissen en het ongenoegen van de VVD-fractie en wellicht de Kamer over wil brengen. Hier moet door de overheid invloed op worden uitgeoefend, wil het bedrijf beter dan nu gaan werken. De wegen gaan de heer Hofstra erg aan het hart, maar de minister heeft gezegd dat die 35 mln die uit het wegenprogramma wordt gehaald, niet tot vertragingen zal leiden. Hij verzet zich dan ook niet tegen die dekking. Voor de resterende 47 mln wordt op belangrijke projecten gekort. Hij kan zich daar nu niet al achter scharen, tenzij de minister kan zeggen dat er geen vertragingen op zullen treden. Hij is echter bang dat de minister dat niet kan. Er moet daarom toch ook eens gedacht worden aan de risico-reservering en de 300 mln uit het Strategisch akkoord.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) wil de cijfers die de minister heeft genoemd graag op papier hebben. Wellicht kunnen er in de binnenkort te houden procedurevergadering ook nog een aantal vragen worden gesteld, waarover dan binnen een paar dagen opheldering wordt gegeven, zodat over een of twee weken een AO kan worden gehouden, met misschien een plenaire afronding.

De heer Duyvendak vindt dat men hetgeen nu gebeurt aan had kunnen zien komen. Kan de minister onderbouwen waarom dit volgens hem onverwacht is? Wat is er misgegaan in de periode 1995–2000? Hoewel dat misschien niet de komende twee weken kan worden opgehelderd, moet er duidelijkheid komen over de vraag wie ervoor verantwoordelijk is dat veel te weinig geld beschikbaar is gesteld voor het spoor.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA) merkt op dat de minister nu gaat snijden in belangrijke projecten, terwijl voor onder andere de Betuwelijn geld wordt gereserveerd voor problemen die later kunnen ontstaan. Hij

vraagt zich af wat belangrijker is: reserveren voor later of een acuut probleem eerst oplossen en in een later jaar de risicoreservering weer aanvullen.

Ten slotte vraagt de heer Van Haersma Buma of er in de toekomst niet een systeem moet komen, waarbij gelijk met een beslissing voor een investering een beslissing wordt genomen over budgetten voor langjarig onderhoud.

De **minister** vindt dat het probleem nu beheersbaar moet worden gemaakt en dat er duidelijke keuzes moeten worden gemaakt, zodat men weet waar men aan toe is. Vervolgens moet op een rij worden gezet hoe het in het verleden is gelopen, want daar kunnen dan lessen uit worden getrokken.

De minister heeft pijnlijke keuzes moeten maken om een dekking te vinden voor die 82 mln. Hij heeft in zijn begroting geen alternatieven kunnen vinden. Daarom zullen de spoorwegprojecten, behalve de Hanzelijn, een jaar worden uitgesteld. Als de Kamer besluit om de resterende 57 mln aan ProRail toch toe te kennen, is dat technisch gezien geen probleem. Er zal dan waarschijnlijk wel een kleine doorstoot moeten plaatsvinden naar 2004.

Het functioneren van ProRail is voldoende gewaarborgd, ook in de concessie die nu vastgelegd gaat worden. ProRail is een jonge organisatie, met een nieuw management. Zaken zijn niet op alle fronten optimaal, maar er worden goede stappen gezet om de professionaliteit te verbeteren. De minister voert gesprekken met de directie en de commissarissen en de Staat is vertegenwoordigd in de vergadering van aandeelhouders. Dat is de plek om wat te laten horen, als men wat te melden heeft.

De minister zal de vragen die wellicht ter voorbereiding van een volgend AO nog zullen worden gesteld, zo spoedig mogelijk beantwoorden. In de afgelopen twee jaar is een verslechtering opgetreden die niet in die mate was verwacht. In zoverre was die dus onverwacht en plotseling. Er zal worden onderzocht hoe het kan dat in twee jaar tijd die verslechtering zo duidelijk aan het licht kon komen.

De minister zou het een slechte zaak vinden als de risicoreservering nu wordt gebruikt, want dan kan men ook besluiten om die 57 mln er dan ook maar uit te halen.

De **voorzitter** concludeert dat de minister heeft toegezegd binnen twee weken te zullen reageren op een aantal punten. Een aantal leden van de commissie heeft zichzelf een inspanningsverplichting opgelegd en heeft ook gesproken over een termijn van twee weken. Zij stelt daarom voor om over twee weken een vervolg AO te houden. Daarna kan dan eventueel een VAO worden gehouden om moties in te kunnen dienen.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
De Pater-van der Meer

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