

Vergaderjaar 2006–2007

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

22 026

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

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 95

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 7 augustus 2007

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 5 juli 2007 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat en staatssecretaris Huizinga-Heringa van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat over nachtnet Noord-Brabant (VW-07-219);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat houdende antwoorden op commissievragen n.a.v. AO spoorveiligheid van 7 februari 2007, d.d. 15 mei 2007 (28 983, nr. 51);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat over balietarieven, d.d. 23 mei 2007 (29 984, nr. 88);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat over HSL-Zuid, gedeelte over Beneluxtrein, d.d. 15 juni 2007 (22 026, nr. 268);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat over reistijdverbetering en NS-dienstregeling 2008, d.d. 26 juni 2007 (29 984, nr. 92);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 28 juni 2007 inzake tarieven nationale vervoerbewijzen (23 645, nr. 162).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Roemer** (SP) vindt het jammer dat de minister in zijn brief van 2 mei het goede initiatief van de provincie Noord-Brabant voor een nachtnet wegwuift. Spooronderhoud en spoorgebruik kunnen niet gelijktijdig. Dubbelspoor biedt echter meer mogelijkheden. De ANWB wijst op het belang van een nachtnet ter ontlasting van de wegen, voor recreatie en voor een goed ov-netwerk. De bal ligt bij de minister en bij ProRail. De vervoerders hebben de capaciteitsaanvragen bij ProRail ingediend. Kan de minister daar een beeld van geven? Is de minister bereid te onderzoeken of er mogelijkheden zijn voor een nachtnet? Kan hij de Kamer daar uiterlijk eind september, wanneer het besluit over de capaciteitsverdeling genomen wordt, over informeren?

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), Dezentjé Hamming (VVD), ondervoorzitter, Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Besselink (PvdA), Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).

Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Van Gent (GroenLinks), Hesseels (CDA), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), Van Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Crone (PvdA), Van Baalen (VVD), Smeets (PvdA), Van Gijls-wijk (SP), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Jacobi (PvdA), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

De antwoorden op de vragen naar aanleiding van het AO spoorveiligheid van 7 februari 2007 zijn verrassend. Het opvallendste is dat de minister aangeeft dat ATB++ (Automatische treinbeïnvloeding) in het vierde kwartaal van 2008 volledig ingevoerd zal zijn, terwijl steeds is gesproken over invoering van ATB++ op een aantal risicoplekken. Kan de minister bevestigen dat het om een volledige invoering gaat? Waarom is besloten tot deze beleidswijziging? Wat zijn de extra kosten?

Het is goed dat de minister de consumentenorganisaties heeft ingeschakeld bij het besluit over balietarieven. Deze organisaties vertegenwoordigen echter voornamelijk de veelreizigers, terwijl in het bijzonder de incidentele reizigers geconfronteerd worden met een balietarief. Iedere drempel om nieuwe reizigers te trekken is er een te veel. Is de minister het daarmee eens?

De NS wil af van de Beneluxtrein. Wat doet de minister om deze trein nog een kans te geven? Een betaalbare verbinding tussen de Europese en de nationale hoofdstad hoort er te blijven. Is de minister bereid, uiterlijk in oktober een onderzoek naar het draagvlak voor deze verbinding af te ronden?

Wat vindt de minister van de besluitvorming over het toelaten van nieuwe stations? Binnenkort komt er in de drukbereden regio Amsterdam een station Sciencepark. Dit zal grote gevolgen hebben voor het treinverkeer. Is de minister bereid aan te geven wat de gevolgen voor intercity's en stoptreinen zijn van opening van dit nieuwe station voordat hij dit station laat aanleggen?

De staatssecretaris wil de tarieven voor stads- en streekvervoer met 3,1% laten stijgen, mede op basis van de stijging van de kostenontwikkeling met 2,5%. Dit is een verkeerd signaal. De reiziger verwacht dat het kabinet alles in het werk zal stellen om een beter openbaar vervoer te promoten. Daar past een hogere stijging van de tarieven dan de inflatie niet bij. Is de staatssecretaris het ermee eens dat het stads- en streekvervoer een dienst wordt bewezen met het bevriezen van de tarieven? De tarieven mogen zeker niet meer stijgen dan de inflatieverhoging.

De heer **Cramer** (ChristenUnie) dankt de minister voor de inspanning om te komen tot reistijdverkorting. Het is een goede zaak dat de invloed van nieuwe stations op de reistijden in het vervolg in het beleid zal worden meegewogen. De benadering kan ook omgedraaid worden. Bij nieuwe stations zouden standaard inhaalsporen aangelegd kunnen worden, afhankelijk van het aantal treinen op een traject. Dan hoeven nieuwe stations voor stoptreinen geen negatief effect te hebben op de intercity-dienstregeling. Wat vindt de minister hiervan?

De verbeteringen in de dienstregeling 2008 vallen in goede aarde. Deze dienstregeling moet meer ambitie bevatten om nog meer reizigers in de trein te krijgen. In de brief van de minister worden frequentieverhogingen aangekondigd, maar die worden nog niet in 2008 doorgevoerd. Wat vindt de minister ervan om op die drukke trajecten waar er ruimte is de dienst uit te breiden in de spits? Is de minister bereid om met de NS te onderzoeken of, vooruitlopend op het actieplan dat momenteel wordt opgesteld, waar mogelijk hogere frequenties te bieden?

De gang van zaken rond de vertraging bij de bouw van nieuwe stations is vreemd. Wat is de oorzaak van de vertragingen bij de bouw van het station Amsterdam Sloterdijk Hemboog en van het extra perron in Baarn? De situatie in Baarn baart zorgen, zowel met betrekking tot de reistijd als de veiligheid. De reizigers zijn tien minuten langer onderweg. De NS ziet geen mogelijkheden om dit te verbeteren. Waarom wordt niet gekozen voor een treinsysteem in het Gooi met hoge frequenties? Dit kan wellicht niet meer voor 2008 doorgevoerd worden. Wordt dit in het LMCA (Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse) meegenomen? Over de veiligheids-situatie bij Baarn heeft de ChristenUnie-fractie Kamervragen gesteld. Aanpassing van het ATB-systeem op deze plek zou een verdere verslech-

tering van de dienstregeling betekenen, wat niet ten goede komt aan de veiligheid. De minister heeft aangegeven hierover in overleg te zijn. In de beantwoording wordt niet verwezen naar artikel 17, lid 3, uit de Regeling spoorverkeer. Volgens dit artikel vereist de problematiek bij Baarn expliciete instemming van de minister, gezien de aanmerkelijke invloed op de gebruiksmogelijkheden van de vervoerder. Heeft de minister zijn standpunt al bepaald? Wanneer wordt de Kamer hierover geïnformeerd? De heer Cramer is niet overtuigd door de argumenten van de NS met betrekking tot het verdwijnen van de Beneluxtrein. De NS stelt dat met high speed een uitstekende dienstverlening wordt geboden en dat ter compensatie van het schrappen van de Beneluxtrein op ontbrekende schakels verbeteringen worden aangebracht. Op de verbinding Dordrecht–Antwerpen is sprake van een sterke achteruitgang. Het kan toch niet de bedoeling zijn dat er in de toekomst één keer per uur een boemeltje op en neer rijdt tussen Roosendaal en Antwerpen, terwijl het ministerie conform een door de Kamer aangenomen motie bezig is te onderzoeken hoe grensoverschrijdende verbindingen kunnen worden uitgebreid en worden gekoppeld aan binnenlandse dienstregelingen? Wat is de reactie van de minister hierop?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) is niet overtuigd door de argumentatie van de minister tegen het goede initiatief uit Noord-Brabant voor een nachtnet. Een curieus argument is dat het goederenvervoer voor een belangrijk deel belemmerend werkt, terwijl daarvoor juist de Betuwelijn is aangelegd. De minister zal met beter gefundeerde argumenten moeten komen.

Waarom zijn bij de dienstregeling 2008 geen intensievere wijzigingen doorgevoerd, terwijl het ernaar uitziet dat de treinen steeds voller worden? De minister moet ervoor zorgen dat er in 2008 een grotere sprong voorwaarts wordt gemaakt. Het aantal treinen dat uitvalt, is verdubbeld van 1,3% naar 2,5%. Wat is de oorzaak daarvan?

Hoe staat het met de afspraken met de NS over de Beneluxtrein?

Het is onbegrijpelijk dat de tarieven voor de strippenkaart en de abonnementen op het stads- en streekvervoer zo sterk stijgen. Waarom is niet conform de afspraak met de NS de formule gehanteerd dat de stijging van de prijs van strippenkaarten en abonnementen voor het stads- en streekvervoer niet meer mag zijn dan de stijging van de consumentenprijsindex? Het gevolg van deze verhoging is dat het gebruik van de strippenkaart met 1% zal dalen. Voor de abonnementen gaat het om 0,5%. Het kabinet jaagt op deze manier reizigers uit het openbaar vervoer. In alle debatten over de marktwerking in het stads- en streekvervoer werd voortdurend het argument aangevoerd dat dit leidt tot meer efficiency en lagere kosten. Nu zijn de kosten blijkbaar zodanig gestegen dat er een extra prijsverhoging van de strippenkaart en de abonnementen komt. Dit is onacceptabel.

De heer **Samsom** (PvdA) is ontevreden over het feit dat het mooie initiatief van Noord-Brabant voor een nachtnet dreigt te sneuvelen. Is het een kwestie van politieke onwil, technische problemen of een combinatie van beide? Is onderzocht of onderhoud op het spoor op een andere manier kan worden ingericht, zodat het nachtnet erlangs kan? Een groot deel van het goederenvervoer over de Brabantlijn zou naar de Betuwelijn moeten verhuizen, zeker de gevaarlijkste treinen. Daarmee wordt ruimte gemaakt voor een nachtnet. Is die mogelijkheid onderzocht? Zo nee, is de minister bereid om dit alsnog te onderzoeken?

Er moet duidelijkheid komen over het al dan niet afschaffen van de Beneluxtrein. Is de minister bereid met de NS een datum af te spreken om hierover een besluit te nemen?

De dienstregeling 2008 leidt tot verbeteringen, maar er moet meer gebeuren. Dit kabinet moet zich inspanssen voor een grotere reizigers-

groei. Daartoe zijn extra aanpassingen van de dienstregeling nodig. Hoe zit het met de bereikbaarheid in het Noorden van het land? Wat vindt de minister van de uitkomsten uit het onderzoekje van het AD: 20 vertragingen, 6 uitgevallen treinen, bij 77 van de 100 ritten geen kaartcontrole, 10 keer geen zitplaats?

De stijging van de vervoersbewijzen voor het stads- en streekvervoer wekt verbazing. Deze stijging staat haaks op de afspraken die zijn gemaakt over reizigersgroei in het openbaar vervoer. Een verhoging van de tarieven boven de consumentenprijsindex leidt tot vraaguitval. De staatssecretaris moet met een lager eindbod komen dan de 3,1% die zij heeft voorgesteld. Het moet in ieder geval in de buurt komen van de consumentenprijsindex. Wat vindt de staatssecretaris hiervan?

De heer **Mastwijk** (CDA) staat positief tegenover een nachtnet in Brabant. Het is zaak dat er snel een slag wordt gemaakt met inhaalsporen voor de reistijdverbetering. Het meeste oponthoud ontstaat immers wanneer een persontrein achter een goederentrein of een stoptrein rijdt.

De heer Mastwijk vindt dat de Beneluxtrein moet blijven. Kan de minister hierover zo snel mogelijk helderheid geven?

Antwoord van de bewindslieden

De **minister** ziet de noodzaak om de prestaties van het openbaar vervoer in Nederland verder te verbeteren. Hij wijst erop dat dit moet gebeuren in een dichtbevolkt land, met een zeer grote verkeersintensiteit, waarbij de veiligheid van de reizigers gegarandeerd moet zijn. Nederland steekt wat dat betreft internationaal goed af.

In 2007 is een grote slag gemaakt met verbeteringen van vervoer over het spoor. De volgende grote slag kan in 2009 gemaakt worden, op het moment dat de effecten van de Betuweroute merkbaar zijn. Er wordt hard gewerkt om de capaciteit van de Betuweroute verder op te voeren. Deze ontlasting van het hoofdrailnet is nodig om de ambitie van het kabinet waar te kunnen maken. De ambitie is om in 2012 de Hanzelijn in gebruik te nemen. Ook dat biedt de nodige extra capaciteit. Belangrijk uitgangspunt is dat de Hanzelijn op tijd wordt opgeleverd.

De wijziging van de balietoeslag is voor advies voorgelegd aan de consumentenorganisaties verenigd in het Locov (Landelijk overleg consumentenbelangen openbaar vervoer). De consumentenorganisaties hadden geen behoefte aan een extra adviesronde. Zij hebben de zaak rechtstreeks met de NS besproken en opgelost. De consumentenorganisaties hebben met de wijziging ingestemd omdat de meeropbrengsten van de balietoeslag vooral geïnvesteerd worden in zaken die van belang zijn voor de treinreiziger. De minister staat erop dat deze procedure, die in de concessieovereenkomst is afgesproken, altijd gevolgd wordt bij dergelijke wijzigingen. Van belang is dat 60-plussers de toeslag niet hoeven te betalen.

De Beneluxtrein blijft tot oktober 2008 in bedrijf. Leidraad is de aangenomen motie-Van Hijum, die zich voornamelijk richt op het binnenlandse gedeelte van de Benelux. De Beneluxtrein mag niet worden gesloten om zo veel mogelijk reizigers in de lucratieve hogesnelheidslijn te krijgen. Er moet een onderzoek komen naar de behoeften van de reizigers voor het reizen op het binnenlandse gedeelte van de Benelux wanneer de hsl er is. Dat moet een belangrijk uitgangspunt zijn bij de vraag welk vervoersaanbod daarbij hoort. De minister heeft met de heer Veenman, president-directeur van de Nederlandse Spoorwegen, de afspraak gemaakt dat de analyse van de behoeften van de reizigers in het hsl-tijdperk een belangrijke input is bij de beslissing over het internationale deel van de Beneluxtrein. De minister zal de Nederlandse Spoorwegen in een brief herinneren aan de gemaakte procesafspraken. Hij verwacht de uitkomsten van de analyse eind van de zomer. De Kamer kan op basis hiervan na de zomer

een standpunt bepalen. De Nederlandse regering kan voor het internationale gedeelte niets afdwingen. Voor de koppeling van het binnenlandse gedeelte van de Beneluxlijn aan het buitenlandse gedeelte van de hsl is van belang dat ook de stations Breda en Den Haag worden aangedaan. Daarover zal overleg plaatsvinden met de nieuwe Belgische regering en de NMBS (Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen). De minister staat positief tegenover het initiatief van Brabant om een nachtnet te introduceren. Alle initiatieven om het spoornet beter te benutten, kunnen op zijn steun rekenen. Het verzoek dat gedaan is, concentreert zich op de nacht van vrijdag op zaterdag en de nacht van zaterdag op zondag. De vraag is hoe en wanneer het mogelijk is. De Brabantroute is één van de drukste lijnen in Nederland. Een gedeelte van de goederentransporten dat nog niet over de Betuweroute loopt, wordt 's nachts vervoerd. Bovendien moet er 's nachts onderhoud plaatsvinden. De vernieuwde inzichten voor de veiligheid van de baanwerkers hebben ertoe geleid dat het combineren van vervoer en werken aan het spoor op hetzelfde moment complexer is geworden. ProRail deelt de capaciteit op het spoor toe op basis van bepalingen uit de algemene maatregel van bestuur capaciteit. Er zijn voor het Brabantse net meer gegadigden. Daarnaast moet ProRail voldoende capaciteit reserveren voor onderhoud aan het spoor. Veiligheid en betrouwbaarheid van het spoor gaan vóór een eventuele uitbreiding van het gebruik van het spoor. Pas nadat de uitkomsten van het capaciteitsverdelingsproces bekend zijn, kan bepaald worden of een nachtnet past binnen de beschikbare capaciteit. In de tweede helft van juli zal de verdeling door ProRail worden gemaakt. In september vindt de besluitvorming plaats. Op basis van die analyse zal blijken of een nachtnet in 2008 of in 2009 mogelijk is. De minister zal de Kamer in september op de hoogte stellen hoe de zaken ervoor staan. Zijn inzet daarbij is dat het nachtnet door moet gaan als het maar enigszins mogelijk is.

Het ATB++ wordt niet op het volledige spoornet ingevoerd. In het eerste kwartaal van 2009 zijn de 1000 meest risicovolle punten voorzien van ATB++.

De infrastructuur bij Baarn zijn zodanig gereed dat daar het dienstregelingsmodel 2008 gereden kan worden. Hierover zijn afspraken gemaakt tussen ProRail en de vervoerders. De vragen over de beveiligingssystematiek zijn aan ProRail voorgelegd. ProRail doet daar onderzoek naar. Op basis daarvan zal de minister zijn standpunt bepalen. Er is nog geen standpunt bepaald over de snelheidsaanpassing te Baarn. Nog niet alle aspecten zijn bekend. Er vindt overleg plaats tussen ProRail en vervoerders. Het besluit hierover volgt nog.

De afspraken over nieuwe stations in de regio Amsterdam zijn al gemaakt in het kader van de regionetdiscussie. Daar kan niet op worden teruggekomen. De minister is bereid, ProRail te verzoeken de reistijdeffecten van een nieuw station Watergraafsmeer/sciencepark op de dienstregeling op zo kort mogelijke termijn te onderzoeken. De resultaten daarvan zullen aan de Kamer worden gestuurd.

De minister vindt het van belang om bij de discussie over nieuwe stations ook de reistijdeffecten te betrekken. Mede op basis daarvan moet de totale afweging worden gemaakt. Bij die afweging wordt ook de mogelijkheid van een inhaalspoor gezien. Het is niet gezegd dat een inhaalspoor in alle situaties soelaas biedt.

Over het grote aantal treinen dat is uitgevallen, zijn geen bijzonderheden bekend. Wellicht heeft het te maken met de extreme weersomstandigheden in januari. De minister zal bij de Nederlandse Spoorwegen navraag doen naar het aantal treinen dat recent is uitgevallen. Hij zal het antwoord van de Nederlandse Spoorwegen aan de Kamer sturen. Met de punctualiteit van het treinverkeer gaat het de goede kant op. Internationaal wordt een grens van vijf minuten vertraging gehanteerd. Nederland zit gemiddeld op drie minuten vertraging.

Op de vraag waarom er geen frequentieverhogingen zijn doorgevoerd in de dienstregeling 2008 antwoordt de minister dat er wel frequentieverhogingen in het voorstel voor deze dienstregeling zijn opgenomen: op de Gooilijn, de Hoornlijn en in Zeeland. In het kader van de groeiambitie van het kabinet van 5% en het actieplan dat na de zomer verschijnt, zal de minister samen met de NS de mogelijkheden voor verdere frequentieverhogingen bekijken.

De reizigersgroei is op dit moment, zonder extra maatregelen, 3% à 4%. De door de NS verwachte dip vanwege de gewenning aan de dienstregeling 2007 treedt niet op. Het kabinet wil met de NS bezien hoe de groei verder kan worden vergroot.

De Kamer heeft een algemeen overleg gepland op 13 september 2007 over outputsturing. Dit algemeen overleg volgt op een briefing van de Nederlandse Spoorwegen aan ProRail op 11 september over de door hen gewenste prestatie-indicatoren.

De **staatssecretaris** stelt dat het kabinet de ambitie heeft om 5% meer reizigers in het openbaar vervoer te krijgen, ook in het regionale openbaar vervoer. Er worden onder andere experimenten met gratis openbaar vervoer gedaan. Zij zal de Kamer per brief uiteenzetten hoe het kabinet deze ambitie waar wil maken.

Vervolgens legt de staatssecretaris uit dat bij het vaststellen van de tarieven wordt uitgegaan van de kostenontwikkeling in de marktsector. De kosten zijn voor een deel loongevoelig, 25%, en voor een deel prijsgevoelig, 27%. Op verzoek van de Kamer maakt ook de brandstofkostenontwikkeling daarvan deel uit. Die is voor 8% meegenomen. De gemiddelde kostenstijging komt uit op 2,5%. De consumentenprijsindex voor 2008 is 1,25%. Wanneer de kostenstijging hoger is dan de consumentenprijsindex kan vraaguitval ontstaan. Dat verschil moet gecompenseerd worden. In dit geval was dat 0,6%. De kostenstijging van 2,5%, verhoogd met 0,6%, leidt tot een tariefverhoging van 3,1%. Deze stijging kan ertoe leiden dat minder mensen gebruik maken van het openbaar vervoer. Daar staat tegenover dat er zonder een tariefstijging te weinig geld binnenkomt voor voldoende service, onderhoud en dergelijke, wat ook kan leiden tot het teruglopen van het aantal reizigers. Deze verhoging is geadviseerd door de vervoersbedrijven, de lagere overheden en de consumentenorganisaties.

Toezeggingen

- De staatssecretaris zegt toe de Kamer in september een brief te sturen waarin zij aangeeft hoe de tariefstijging in het ov en de mogelijke afname van het aantal reizigers met 1% hierdoor zich verhoudt met de groeiambitie van 5% uit het regeerakkoord.
- De minister zegt toe bij de aanleg van nieuwe stations de aanleg van inhaalspoor te onderzoeken. Aanleg van een inhaalspoor zal dan afhankelijk zijn van de afweging tussen de effecten op de punctualiteit van het nieuwe station en de kosten van het inhaalspoor.
- De minister zegt toe de NS te bevragen over een mogelijk recente toename van de uitval van treinen en zal de Kamer van de resultaten op de hoogte stellen.
- De minister laat de effecten van station Watergraafsmeer/sciencepark (regionet) op de dienstregeling onderzoeken en zal de resultaten hiervan in september 2007aan de Kamer melden.
- De minister stuurt in september dit jaar een brief waarin wordt aangegeven op welke termijn en hoe (start met weekendregeling) nachtnet Brabant zal ingaan.

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

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