

abcdefgh

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

7 maart 2002

Bijlage(n)

1 (niet elektronisch)

Ons kenmerk

DGP/VI/U.02.00596

Uw kenmerk

28000 XI, nr 23

Onderwerp

Motie nr. 23 van het lid Hofstra c.s. van 8-11-2001

Geachte voorzitter,

In motie nr. 23 van het lid Hofstra c.s. van 8 november jl., ingediend bij de behandeling van de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, wordt de regering gevraagd om een meerjarenplan te maken voor de knelpunten met betrekking tot de infrastructurele maatregelen op het spoor. Een overzicht van de maatregelen op korte termijn is de Kamer eveneens toegezegd in de brief van 18 april 2001 over het beter benutten van het spoor. U treft de gevraagde en toegezegde informatie aan in de bijgevoegde publicatie Spoorbeeld 2005.

Toelichting op publicatie Spoorbeeld 2005

De publicatie geeft u inzicht in de infrastructurele maatregelen tot 2006, laat u zien dat er hard wordt gewerkt aan de problemen op het spoor door de uitvoering van een concreet pakket van maatregelen, en beschrijft in antwoord op de motie het doel en de effecten van deze maatregelen in hun samenhang. Het betreft zowel de maatregelen die op korte termijn effect hebben als aanlegprojecten waar het effect over een aantal jaren merkbaar is.

In de motie wordt ook de vraag naar de dekking gesteld. Niet alle bedragen, die zijn genoemd in Spoorbeeld 2005 zijn terug te vinden in de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het meerjarenplan omvat naast de projecten uit het MIT en het programma voor beheer en de instandhouding die door de rijksoverheid uit het Infrastructuurfonds worden betaald, aanpassingen aan de infrastructuur die worden bekostigd uit andere financieringsbronnen. Zo wordt Railinfrabeheer voor de realisatie van kleine infrastructurele uitbreidingen en voor het project 'Ruimte voor de fiets' jaarlijks toestemming verleend om een gemaximaliseerd bedrag (van € 75 mln) te lenen. Daarnaast ben ik met NS overeengekomen dat een deel van het Fonds Eenmalige Bijdrage NS (FENS) wordt besteed aan de uitbreiding en vervanging van spoorweginfrastructuur. Deze maatregel is een tijdelijke aanvulling op de investeringen van de overheid voor het kunnen laten rijden en opstellen van meer, snellere, langere en zwaardere treinen door de vervoerder. Tevens is de veiligheid en betrouwbaarheid van de infrastructuur met deze maatregel gediend.

Postbus 20901 2500 EX Den Haag
Plesmanweg 1-6

Telefoon 070 351 6171
Telefax 070 351 6666

Knelpunt dekking middelen beheer en instandhouding spoor

De ontwikkelingen rond het spoordossier laten zien dat de onderhoudstoestand van de spoorinfrastructuur verbetering behoeft. In de brief van 7 september 2001 met kenmerk DGP/VI/U.01.02797 over de herbezinning spoor is aangegeven dat de afgelopen jaren extra is geïnvesteerd in het spoor. Zo is in het jaar 2000, aanvullend op de reguliere begroting, reeds € 64 mln extra geïnvesteerd in het kader van het verbeteren van de veiligheid en in 2001 is er nogmaals ruim € 100 mln geïnvesteerd in de vernieuwing van de bovenbouw. In dezelfde brief is een onderzoek aangekondigd naar knelpunten in de financiering op het gebied van onderhoud. Dit onderzoek heeft plaatsgevonden in de vorm van drie audits bij Railinfrabeheer. Voor de uitvoering zijn drie onafhankelijke bureaus ingeschakeld. In mijn brief van 6 februari 2002 met kenmerk DGP/VI/U.02.00337 in antwoord op vragen van het lid Dijsselbloem inzake Railinfrabeheer is de Kamer over het resultaat geïnformeerd. Een van de conclusies is dat zowel het aan Railinfrabeheer beschikbaar gestelde bedrag voor 2001 (€ 768 mln) als 2002 (€ 798 mln) realistisch is én toereikend is voor het leveren van de afgesproken prestatie.

Voor de middellange en lange termijn (2003- 2008) zijn, echter bij de huidige afspraken rond de gebruiksvergoeding en kwaliteitsverbetering (35-40% minder storingen), bovenop de thans meerjarig beschikbare begrotingsbedragen extra middelen benodigd. De middelen zouden onder meer kunnen worden besteed aan de verdere vervanging van de bovenbouw van het spoorwegnet. Grote delen van het net bereiken de komende jaren het einde van hun technische levensduur. Daarnaast zijn extra middelen ten opzichte van de thans beschikbare begrotingsbedragen nodig voor de vervanging van het Nefitspoor. Deze constructie vertoont nu reeds problemen daar de sporen een kortere levensduur blijken te hebben dan verwacht. Uit veiligheidsoverwegingen is daarom besloten om het Nefitspoor op het kernnet (zeker op sporen waar ook goederentreinen rijden) vóór 2006 en voor het gehele net vóór 2007 geheel te vervangen. Uitstel van deze vervangingsinvestering betekent voor de komende jaren noodzakelijkerwijs verlaging van de maximum snelheden en aslasten. Het is tevens mogelijk dat uit veiligheidsoverwegingen sporen uit exploitatie moeten worden genomen, hetgeen uiteindelijk leidt tot uitval van treinen. Om genoemde ontwikkelingen te voorkomen wordt thans voor wat betreft mogelijk extra benodigde investeringen op de wat langere termijn de dekking bezien, conform de brief aan de Tweede Kamer van 7 september 2001. De in voornoemde brief genoemde opties voor dekkingsrichtingen zijn: het ten laste van de (aanleg)investeringen in het Infracfonds brengen, herschikking binnen het Fonds Eenmalige Baten NS (FENS), toekenning van additionele middelen dan wel een combinatie van deze mogelijke dekkingsrichtingen. Hieraan kan nog de optie van een grotere efficiency bij Railinfrabeheer worden toegevoegd.

Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat stringenter veiligheidsmaatregelen en milieueisen (op het gebied van geluid e.d) alsmede een eventuele mogelijke wens naar een hoger kwaliteitsniveau van het spoor, het budgettaire beslag mogelijk zullen doen toenemen.

Investeringsstrategie 2003-2015

Tijdens de uitvoering van het meerjarenplan Spoorbeeld 2005, gaat de planvorming voort. In het kader van het NVVP is afgesproken dat er op korte termijn een investeringsstrategie voor het spoor zal worden uitgewerkt. De taakorganisaties, de vervoerders en de rijksoverheid werken daar thans gezamenlijk aan. Ook de daarbij behorende investeringsstrategie voor de periode 2003 – 2015 komt daarbij aan de orde. Het beeld over het noodzakelijke betrouwbaarheidsniveau van het spoorstelsel en meer in het bijzonder de spoorweginfrastructuur is ook onderwerp van de ontwikkeling. In mei zal het bestuurlijke overleg plaatsvinden met de landsdelen over deze visie en de daarbij horende investeringsstrategie. Hierover wordt u nog nader geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

T. Netelenbos