

Vergaderjaar 2017–2018

**29 893**

## **Veiligheid van het railvervoer**

**Nr. 218**

### **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 16 juli 2018

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 28 juni 2018 overleg gevoerd met mevrouw Van Veldhoven, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 april 2018 inzake ILT-rapport Monitoring van uitvoering aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (Kamerstuk 29 893, nr. 216);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 mei 2018 inzake achtste voortgangsrapportage European Rail Traffic Management System (ERTMS) (Kamerstuk 33 652, nr. 62);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 juni 2018 inzake verslag Basisnet 2017 en aanpak Basisnet spoor (Kamerstuk 30 373, nr. 68);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 juni 2018 inzake analyse stoptonend seinpassages (STS-passages) (Kamerstuk 29 984, nr. 786).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,  
Israel

**Voorzitter: Remco Dijkstra**  
**Griffier: Rijkers**

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Amhaouch, Remco Dijkstra, Jetten, Kröger, Laçin en Ziegns,

en mevrouw Van Veldhoven, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 10.03 uur.

**De voorzitter:**

Een goedemorgen allemaal. Welkom Staatssecretaris, Kamerleden, gasten en mensen die meekijken bij de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Vandaag hebben we een algemeen overleg dat zal duren tot maximaal 12.30 uur. Het gaat over ERTMS, dat staat voor het Europese Rail Traffic Management Systeem, en spoorveiligheid, dus twee onderwerpen staan centraal. We hebben een spreektijd van vier minuten per Kamerlid en ik stel twee interrupties voor.

Als eerste geef ik mijzelf het woord als rapporteur namens ERTMS.

Vandaar dat ik de afkorting ook probeerde duidelijk te maken. Ik stel namens de vaste Kamercommissie een aantal vragen en maak een aantal opmerkingen richting de Staatssecretaris, die zij eerst zal beantwoorden. Daarna gaan we van start met de termijn vanuit de politiek, zegt de voorzitter tegen de voorzitter.

Als ik kijk naar het project ERTMS, dat natuurlijk al een tijd loopt, zijn er een paar punten waarbij ik als rapporteur grote zorgen heb en die ik kenbaar wil maken. Ik denk dat die ook in de bijdragen van de Kamerleden gaan terugkomen. Namelijk: we snappen het belang, de grootsheid ervan, we hebben er budget voor waar een keer een aanpassing op is geweest, maar als ik kijk waar we nu staan nadat we in 2012–2013 zijn gestart, is het aantal baanvakken dat we voor ogen hadden sterk gedaald. Er waren er twintig, het was een hele lijst. Dat is in eerste instantie verlaagd naar twaalf en nu zitten we op zeven of acht. Ik wil graag een toelichting van de Staatssecretaris hebben. Het is maar goed dat je budget hebt, want anders zou je zeggen dat het gigantisch uit de klauwen loopt. Hoe kijkt de Staatssecretaris daartegenaan? Is er nog een verdere afname te voorzien? Dat zou toch echt zonde zijn.

Ik lees dat dit met name komt door hogere indirecte kosten. Zijn die structureel of is het incidenteel geweest, want dat zou kunnen uitmaken. Welke kosten kunnen doorwerken in de volgende fases, als we verdergaan met de uitrol? Wat is het minimum aantal baanvakken dat binnen het huidige budget en in deze fase nodig is om te spreken van een succesvol project? Hebben we zo meteen nog een succesvol project? Wat betekent deze kostenstijging voor de raming van de totale kosten in Nederland? Kan de Staatssecretaris de Kamer goed blijven informeren in de voortgangsrapportages, zodat iedere keer duidelijk wordt wat de consequenties van die bijstellingen zijn? Want nogmaals, van twintig naar twaalf naar zeven of acht, daar schrik je gewoon van. Als het je eigen portemonnee is, hoe ga je er dan mee om? We zitten hier wel namens de portemonnee van de Nederlander en daar moeten we voor opkomen.

Het tweede belangrijke punt is de vertraging. Daar hebben we eerder over gesproken. Het is een kernpunt waarop ik moet letten, maar waar ik iets meer begrip voor kan hebben, omdat in Europa ook een fasering plaatsvindt. We moeten aansluiten bij de andere landen en dan is het niet zinvol als je de eerste bent met iets wat misschien niet goed werkt in de interoperabiliteit over de grens. Maar we zien het wel iedere keer opschuiven; iedere keer een halfjaar. Wat zijn de zekerheden daaromtrent? Hoe groot is de kans dat die programmabeslissing later komt dan maart 2019, zoals nu in de planning staat? Er staat ook dat er met 85% zekerheid

een zeer grote kans is op verdere vertraging. Wat betekent dat? Waar ligt het aan dat ook bij dit programma toch iedere keer een vertraging optreedt? Dus naast het budget en wat we daarvoor krijgen, is met name de planning interessant. Op de techniek ga ik dit moment even niet in. Dit zijn de belangrijkste punten die ik heb geconstateerd, met dank aan de ondersteuning die wij hebben gekregen. Dan geef ik als voorzitter het woord aan de Staatssecretaris voor de beantwoording en dan gaan we verder. Gaat uw gang.

**Staatssecretaris Van Veldhoven:**

Dank u wel, voorzitter. Ik zal eerst even in algemene termen op deze twee punten ingaan en daarna nog wat specifieker op de specifieke vragen daarover, die er eigenlijk onderliggen.

Tijd en geld zijn de twee belangrijke knoppen bij zo'n groot project dat gaat zorgen voor een nieuw beveiligingssysteem op het Nederlandse spoor. We zullen een keer over moeten van het oude systeem, waarvoor bijna geen onderdelen, kennis en mensen meer zijn om het in stand te houden, naar een nieuw systeem dat meer veiligheid en op een gegeven moment ook meer capaciteit gaat bieden. Dat is echt een heel groot project waarmee we decennia bezig gaan zijn met elkaar. Daarom ben ik blij dat de Kamer heeft besloten het te benoemen tot groot project en tot het aanstellen van een rapporteur, want zowel aan de kant van het kabinet als aan de kant van de Kamer zullen zich in de personele bezetting die het project volgt nog weleens wat wisselingen voordoen. Dan is het heel belangrijk dat we via een grootprojectstatus de rapportages en dergelijke, de stappen en de afwegingen elke keer heel goed met elkaar vastleggen. Twee belangrijke knoppen dus: tijd en geld. Europese fasering daarvan, dat is al gezegd, is een belangrijke les die we met elkaar hebben getrokken uit de Fyra-enquête. Doe dit soort zaken zorgvuldig, voorzichtig. Kijk ook naar bewezen technologie. Zorg dat je goed test. Zorg dat je de goede testen doet voordat je met een programma van start gaat. Dat zijn allemaal elementen die hierin terugkomen en die voor een deel een verklaring zijn voor de twee punten waar u vragen over stelde: geld en tijd. Het is belangrijk dat ik steeds met u een reëel beeld geef van waar we staan. Want als we dat tijdig doen, kunnen we waar dingen mee- of tegenvallen met elkaar besluiten hoe we ermee omgaan. Dat betekent ook dat als we de boel tegen het licht houden en zien dat er maar zeven tot negen baanvakken gerealiseerd kunnen worden, het mijn taak is om die informatie met u te delen. Dan kunnen we op basis daarvan bekijken hoe we daarmee omgaan.

Waar ligt het aan dat die programmabeslissing bij elke voortgangsrapportage weer later lijkt te zijn? In 2014 dachten we inderdaad nog dat we in 16/17 de aanbesteding zouden starten. Tijdens de uitwerking werd steeds duidelijker dat dit programma niet alleen een technische opgave is, maar ook echt een veranderopgave binnen het hele vervoerssysteem. Men is er in het begin iets te optimistisch over geweest dat het alleen maar technisch zou zijn. Je ziet vaak dat juist het onderschatten van de complexiteit en ook de organisatorische systeemcomplexiteit van dit soort dingen meer kosten. We gaan van analoog naar digitaal, maar het betekent ook het opleiden van gebruikers en het aanpassen van operationele processen. Het raakt de hele sector, van ProRail tot de individuele vervoerder, en die moeten allemaal worden meegenomen. Het doel van de planuitwerking is om zicht te krijgen op wat echt nodig is. Mijn lijn zal daarbij steeds zijn: zorgvuldigheid boven snelheid. Het gaat om een langjarige grote investering. We moeten stap voor stap steeds het gevoel hebben dat het de beste beslissing is die we nu kunnen nemen.

Dat de programmabeslissing is verschoven, betekent dat ook dat de planning van het eerste baanvak verschuift, vroeg de rapporteur. De eerste baanvakken stonden in de eerste planning indicatief gesteld op 2024. Daarbij is toen aangegeven dat het gezien de hoeveelheid die nog

moest worden uitgewerkt echt voorlopig en zeer indicatief was. We zien inderdaad dat het wat opschuift naar 2026 tot 2028. Dat is nu de planning. Dus dat was de langere planuitwerkingsfase. Een andere reden is dat is gekozen voor zekerheid, dus voor extra systeemtesten. We hebben ook niet gezegd dat het 2024 zou worden, maar we werken met bandbreedtes omdat dat een wat reëler beeld geeft van hoe dit soort dingen in dit soort projecten loopt. Dus dit is naar huidig inzicht de planning waar we nu van uitgaan.

Dan de 85%. Hoe groot is de kans dat de programmabeslissing later komt dan in 2019? Daar zijn we echt met elkaar bij. Die 85% zekerheid komt doordat ik vind dat we het stap voor stap moeten bekijken en doordat we nog een aantal belangrijke testen doen. Er zijn de interne toetsen, het CIO-oordeel en de Gateway Review, die hoort bij de MIRT-systematiek, maar ook de heroverweging en uitvoering naar aanleiding van het BCG-rapport, dat op heel veel punten de manier waarop het programma is ingezet heeft bevestigd als zijnde de juiste keuze, ook in het licht van een internationale vergelijking. Het BCG-rapport doet ook een aantal aanbevelingen voor heroverweging en die voeren we uit. Naar aanleiding van het rapport van de commissie-Elias is er ook nog de BIT-toets. We hebben er vertrouwen in dat we al die toetsen goed zullen doorstaan, daarom 85% zekerheid, maar je moet er altijd rekening mee houden dat er toch weer dingen uitkomen die je wilt verwerken om tot een goede besluitvorming te komen. We weten allemaal hoe complex ICT-trajecten zijn. Die BIT-toets is echt een grote mijlpaal. Die is voorzien in oktober 2018 en is wat mij betreft een belangrijke. We gaan ook in kaart brengen wat de kans is dat bepaalde risico's zich voordoen. Dat kunnen we ook nog meenemen in de afweging, zodat we niet alleen sturen op de zekerheden die we al hebben, maar ook op de onzekerheden die we hebben. Dat gaan we allemaal met u delen.

Wat is het minimum aantal baanvakken dat binnen het huidige budget en deze fase van ERTMS voorzien wordt om te kunnen spreken van een succesvol project? Het is een succesvol project als we de overgang weten te maken van het oude beveiligingssysteem naar het nieuwe beveiligingssysteem. We koersen uiteindelijk op de landelijke uitrol. Daarbij willen we zo veel mogelijk baanvakken realiseren voor 2030. Naast het realiseren van baanvakken doen we in deze fase natuurlijk de cruciale voorbereiding om daarna de rest van de baanvakken sneller te kunnen uitrollen. Die basis moet eerst goed zijn en daar besteden we nu veel tijd aan.

Wat betekent de kostenstijging voor de raming van de totale uitrol van ERTMS in Nederland? De huidige kostenstijging werkt niet echt door in de totale uitrol, omdat we nu een heel aantal dingen doen voor de opstart van het programma die niet allemaal gerelateerd zijn aan de uitrol van een baanvak. Het opleiden van de machinisten en het ombouwen van de locomotieven zijn de kosten die we nu hebben. Die zijn niet alleen gerelateerd aan die zeven, acht baanvakken die we nu uitrollen. Alle baanvakken hebben straks baat bij een testvak en dergelijke. Dat daar een kostenstijging in zit, vertaalt zich niet een-op-een door in dure baanvakken daarna.

Wat voor kosten zijn dat dan? Een testlab opzetten; de aanbeveling van BCG voor het opnemen van een proefbaanvak; ervaringsleren voor machinisten; extra functionaliteit om sneller, frequenter en betrouwbaarder te kunnen rijden waarbij we alvast inspelen op level 3 om later extra kosten te kunnen voorkomen; extra bov-kosten die we meenemen omdat we straks geen extra druk willen hebben op de reeks voor beheer, onderhoud en vervanging; programmakosten; uitvoeringskosten; engineering. Daar zitten de kostenstijgingen op dit moment in. Die zeven of acht baanvakken zijn het beeld waarop we met elkaar koersen en de planuitwerkingsfase is bedoeld om dat allemaal stabiel te krijgen. Met elke stap die we dichterbij komen, wordt het stabiel. Ik zal u steeds op de hoogte houden van de laatste inzichten.

Welke van de toegenomen kosten zijn incidenteel en welke structureel? Daar heb ik al iets over gezegd. Structureel zijn de kosten voor beheer, onderhoud en vervanging van ERTMS. Anderzijds hebben we ook structurele kosten voor beheer, onderhoud en vervanging van ATB. Daar zijn natuurlijk middelen voor voorzien. ERTMS gaat wel iets meer vragen, 15 tot 20 miljoen per jaar aan meerkosten. De overige kosten zijn de aanlegkosten en die vormen dus een incidentele investering. We hebben het over het ombouwen van 1.300 treinen en het trainen van 15.000 tot 18.000 mensen, dus dat is echt wel een grote operatie.

Welke kosten zullen doorwerken in de volgende fase van de ERTMS-uitrol? We leggen nu de basis en daarna heb je nog de kosten voor de ombouw van de infra. De middelen in de reeks beheer, onderhoud en vervanging die we al hadden gereserveerd voor ATB-Vv of ATB kunnen daarvoor worden ingezet. Dat is niet helemaal voldoende, dus we hebben waarschijnlijk over een periode van twintig jaar nog ten minste een miljard extra nodig voor de uitrol van al die vakken. Dit programma is nu 2,4 miljard. Daarvan doe je er dan zeven, acht. Voor de rest van het land zou je dan nog 1 miljard nodig hebben, omdat de aanloopkosten bij dit project hoog zijn. In vergelijking met de uitrol valt het dan verder mee. Dat is dan voor een periode over twintig jaar.

Of we de Kamer kunnen informeren over de kostenraming van de totale ERTMS-opgave? Ik heb gezegd wat ongeveer het beeld is dat we daarbij hebben. Veel harder dan dat kan ik het nu niet maken, maar we zullen dit natuurlijk altijd in de voortgangsrapportages en op elk moment dat we weer informatie hebben met u delen. Ik hoop dat ik daarmee de vragen van de rapporteur heb beantwoord.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Dan gaan we over naar de eerste termijn van de Kamer. Ik geef de heer Ziengs van de VVD als eerste het woord.

**De heer Ziengs (VVD):**

Dank u wel, voorzitter. Het voordeel van een groot project is natuurlijk dat je regelmatig wordt voorzien van rapportages. Ook deze rapporteur heeft ervoor gezorgd dat de input goed op tafel kwam. De Staatssecretaris heeft ook haar uiterste best gedaan om de vragen te beantwoorden.

Als ik naar het rapport kijk en het lees, heb ik mede namens mijn fractie het gevoel dat dit een enorm hoofdpijndossier kan worden. Het heeft daarvoor alles in zich, ook gezien discussies rondom het spoor in het verleden. Ik denk aan de gegevens rondom internationale treinen die we onlangs tot ons genomen hebben en waarbij trajecten soms 40, 50 jaar duren en de kosten gierend uit de bocht vliegen. Mijn fractie spreekt grote zorgen uit over dit project. We zien allemaal het belang van het ERTMS. Onze voorzitter heeft net verteld waar die letters voor staan. Ik had het zelf ook nog even opgezocht op internet. We werken natuurlijk altijd met afkortingen en ik dacht: als ik die vraag krijg, heb ik er ook iets bij. Echter, er zijn een paar dingen die ons het gevoel geven dat deze dingen uit de bocht kunnen vliegen. Allereerst zien we in de landen om ons heen dat langzamerhand de situatie ontstaat dat zij het wel kunnen invoeren en dat wij een beetje op achterstand komen, terwijl we in het verleden de voorloper waren. We zeiden daarvan dat we toch voorloper zijn en dat we wel wat meer tijd konden nemen. Vervolgens zien we dat de Staatssecretaris het wil overdragen aan ProRail. Onze vraag is of de regie stevig bij de Staatssecretaris blijft. Ik ken de discussie rondom de zbo's, maar ik wil daarop een antwoord van de Staatssecretaris zien.

Als het intern gaat om dit hele dossier, hoe gaat men om met opleidingen? Mensen schieten bij vernieuwingen weleens in een kramp en komen vervolgens in de verdragende factor terecht. Ik sprak vanmorgen op het Plein met iemand van de incidentenbestrijding, die vertelde dat het om een heel andere tijd gaat. De Staatssecretaris gaf al aan dat je vroeger

met sleutel 22 – het kan ook 24 geweest zijn, maar de mensen die wat technisch zijn, weten wat ik bedoel – de baan op ging of het materieel te lijf. Of «te lijf»; je ging het in ieder geval repareren. Tegenwoordig moet dat kennelijk met een tablet. Zijn de mensen al opgelijnd voor het feit dat we die kant opgaan?

Verder een aantal punten als het gaat om vervanging. De Staatssecretaris gaf aan dat je, omdat je van twintig naar zeven baanvakken gaat, die extra baanvakken misschien langzamerhand kunt gaan realiseren, omdat je het bij vervanging direct toepast en nu al die stevige uitgave voor het materiaal doet. Ik heb daarover zorgen uitgesproken, omdat de Staatssecretaris aangeeft dat in 2019 met 85% zekerheid begonnen kan worden. Die 15% zit ons nog wel wat dwars. Dat is vaak de escape voor de Staatssecretaris. Ik begrijp wel dat een dergelijk politiek antwoord gegeven moet worden, maar het baart ons zorgen. Hiermee heb ik meerdere malen uitgesproken hoeveel zorgen ons dat wel niet baart, ook vanwege de miljarden die hier over de tafel vliegen, ook in de toekomst. Ik vind dat ik er voldoende over gezegd heb. Ik hoop dat de Staatssecretaris die zorg kan proberen weg te nemen.

Dan nog het puntje van de STS-passages. We hebben de beantwoording gekregen door middel van een brief. Ik moet zeggen: mooi uitgebreid, netjes en overzichtelijk. Dat is voor ons helder. Gezien de teksten die hier weleens over tafel vliegen, zijnde letterlijke teksten van bonden die ik ook weleens in kranten zag verschijnen, denk ik dat dit de zaak logenstraft.

Dank u wel, Staatssecretaris.

Daar wil ik het bij laten.

#### De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan mevrouw Kröger, die spreekt namens GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ook ik begin met ERTMS. Veiligere treinen, meer treinen, makkelijkere Europese verbindingen. GroenLinks is enthousiast, maar deelt de zorgen: het gaat niet goed. Stap voor stap richting realisatie, schreef de Staatssecretaris in mei, maar het lijken steeds twee stapjes vooruit en een stapje terug of soms zelfs twee stapjes terug. De planning is jaren vertraagd, de ambities zijn inmiddels minder dan de helft van wat we hadden afgesproken, de risico's nemen toe, de rapportages zijn maanden te laat en forse meerkosten door deze vertraging worden een steeds groter risico. ERTMS is een middel om doelen van meer veiligheid te halen, maar ook om meer reizigers te kunnen vervoeren zonder extra spoor. Vertraging kan er dus toe leiden dat we de modal shift niet kunnen waarmaken. Welke risico's ziet de Staatssecretaris daarin? Ook dreigen er overal meerkosten. We lopen wellicht 50 miljoen Europese subsidie mis en we moeten vele miljoenen extra uitgeven om onnodig langer het oude ATB-systeem overeind te houden. Veel vertraging is ontstaan of wordt gerechtvaardigd met een beroep op het beperkte budget. De afgesproken 100 miljoen voor treinbeveiliging is duidelijk te weinig. Met elke extra investering nu, voorkomen we de meerkosten later? Is dat dan niet voordeliger? Wat is daar het verhaal?

GroenLinks wil dat we vaart maken. Dit project staat hoog op ons lijstje, juist ook op de Europese trajecten naar Duitsland en België. Wat gaat de Staatssecretaris doen om de achterstanden in het lopen? Welke rol gaat de transitie van ProRail naar een zbo spelen? Welke risico's liggen daar? Dan de STS-passages. Dat juist na overname van een concessie het aantal passages stijgt, is misschien niet automatisch zo, maar er is wel een oorzakelijk verband. Dat kan geen excuus zijn en we moeten hier lessen uit trekken. We zien een brief waaruit urgentie spreekt dan ook graag tegemoet. Zijn er ook andere oplossingen? Zou voor nieuwe concessie-

houders met onervaren machinisten het verplicht invoeren van ATB-Vv een oplossing zijn? Dan is er in elk geval een achtervang. Dan gevaarlijke stoffen op het spoor. Ik heb de indruk dat dat een onderwerp is waar we dichterbij het doel komen. Het spoor is veilig, maar een groot ongeluk met een gifrein is gelijk een enorme ramp. Wie langs zo'n traject woont, wordt niet gerustgesteld door de statistiek van een risiconorm. Met uw voorganger is afgesproken dat de industrie zich maximaal zou inzetten om productie en verwerking op één locatie te houden, zodat we geen gevaarlijke stoffen hoeven te vervoeren. Hoe vordert dat? Zijn er al concrete plannen? Er ligt een analyse van de reden dat de Betuwelijn te weinig wordt gebruikt. Wat gaat de Staatssecretaris daar concreet mee doen? Gaat het dan om prijsprikkels? Is er een plan voor mogelijke toename van gevaarlijke stoffen door de energietransitie? Ik denk aan biogas en waterstof. Zijn we echt toekomstbestendig met ons gevaarlijkstoffbeleid?

Dan kort over de onbewaakte overgangen. We passen ze aan of heffen ze op, maar in een aantal gevallen verdwijnen daardoor verbindingen die door wandelaars worden gebruikt. Dat is een gemis dat wellicht minder bijdraagt aan de veiligheid. Zijn er mogelijkheden om er toch voor te zorgen dat wandelaars de ruimte houden?

Tot slot. Gisteren ging het bij het AO MIRT onder andere over de bomkap door ProRail. Na het AO heb ik nog diverse e-mails gekregen waarin bezorgde mensen vragen hoe de Staatssecretaris erop gaat toezien dat in het groenbeleid zorgvuldig wordt gehandeld en dat de impact op de natuur voldoende wordt meegenomen.

Dank u wel.

**De voorzitter:**

Ik zie een vraag van de heer Jetten.

**De heer Jetten (D66):**

Ik kom terug op het punt van mevrouw Kröger over de STS-passages. Zij vroeg of het verstandig is om bij nieuwe concessies altijd ATB-Vv toe te passen. Dat vind ik nogal een heftige, want dat betekent dat je echt een heel groot deel van het land moet voorzien van een techniek waarvan mevrouw Kröger eerder in haar bijdrage zei dat zij daar eigenlijk vanaf wil, omdat we naar ERTMS toe gaan. Is mevrouw Kröger het met mij eens dat we voor het verder verminderen van die STS-passages vooral moeten kijken naar de training van machinisten en de wegbekendheid, en dat we minder moeten focussen op de uitrol van een techniek waar we eigenlijk vanaf willen?

**Mevrouw Kröger (GroenLinks):**

Dank u wel voor de vraag. Ik schets het als een uiterste iets wat als achtervang kan dienen als we met z'n allen constateren dat dit een probleem is. Op het moment dat een concessiehouder onervaren, ongetrainde machinisten vanaf dag één op een traject inzet en dat leidt tot potentieel gevaarlijke situaties, moeten we daar wel wat mee doen. Op dit moment is mij niet duidelijk genoeg wat we ermee gaan doen. Ik zie de brief met urgentie tegemoet.

**De heer Jetten (D66):**

Dank voor het antwoord. Dat verheldert. ATB-Vv moet je toepassen op plekken waar je echt gevaarlijke situaties kunt krijgen, zoals het rijden door rood. Dan zijn we het met elkaar eens dat we daarnaast vooral moeten inzetten op goed getrainde machinisten die zo min mogelijk door rood rijden.

**De voorzitter:**

Dan zie ik ook de heer Van Aalst.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik heb een vraag aan mijn collega van GroenLinks. Ik schrok een beetje toen zij zei dat machinisten niet onervaren op de trein moeten zitten. Waarop baseert zij dat niet opgeleide of onervaren machinisten een trein besturen? Dat beeld is de vorige keer in het AO ook ontstaan. Ik denk dat er geen enkele trein in Nederland rijdt waarop iemand zit die niet op een correcte manier is opgeleid om die trein te besturen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank voor de vraag. Mensen zijn opgeleid, maar de vraag is of de opleiding afdoende is om vanaf dag één op een nieuw traject te rijden en of dit leidt tot veiligheidssituaties. Het feit dat er relatief veel STS-passages zijn op trajecten waar een concessiehouder heeft gerekend op ervaren machinisten en vrij snel daarvoor een oplossing moet vinden, is een onwenselijke situatie en die willen wij opgelost zien. In het vorige AO hierover hebben we uitgebreid gezegd dat we rijksbeleid en regels verwachten, zodat je echt zeker weet dat zo'n concessiewissel er nooit toe leidt dat mensen in een te korte tijd klaargestoomd worden om een bepaald traject te rijden.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Punt één: de regelgeving over wat er geëist wordt om een machinist te mogen laten rijden op een trein, is heel duidelijk. Ik twijfel niet aan het opleidingstraject. Punt twee is dat het wel heel bijzonder is dat GroenLinks dat aangeeft, want ik heb in het vorige AO ook al voorbij horen komen dat het jammer is dat de ervaring niet overgenomen is in de nieuwe concessie. De reden dat ervaren mensen niet over zijn gegaan, komt omdat u ervoor gepleit heeft dat mensen baangaranties kregen en moesten blijven, en dat de voorwaarden van de oude werkgever zo interessant bleven dat ze überhaupt niet over wilden stappen. Eigenlijk bent u daar zelf schuldig aan. Bent u dat met mij eens?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dit is een beetje de wereld op zijn kop. Het feit dat er aanbesteed moet worden en de enige ruimte om te kunnen concurreren ontstaat door op de arbeidsvoorwaarden te gaan zitten, vinden wij echt heel erg zorgelijk. We hebben in eerdere AO's samen met de SP en PvdA voorstellen ingediend om bij een aanbestedingssituatie de hoogste cao te laten gelden. Want je wilt niet dat je in zo'n situatie komt. Nu zijn we in zo'n situatie en zie je dat machinisten inderdaad de overstap niet willen maken, omdat ze erop achteruit zouden gaan. Dan zie je dat een bedrijf op heel korte termijn een oplossing in de opleiding moet zoeken, wat leidt tot meer STS-passages. Dat moeten we met z'n allen toch niet willen?

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Ziengs heeft ook een vraag voor u.

De heer **Ziengs** (VVD):

Ik heb een beetje het gevoel dat er een rupsje-nooit-genoeggedrag naar voren komt. Ik heb het stuk over de status van de STS-passages nog een keer gelezen en daarin staan heel goede maatregelen. Wat moet de Staatssecretaris, even buiten het feit dat de ILT er al die onderzoeken op uitvoert, nu nog extra doen behalve dat ATB-Vv-verhaal, waarvan collega Jetten al zei dat dat systeem eruit gegooid wordt, dus waarom zou je er iets mee doen? Wat zou ze nog meer moeten doen? Dat is voor mij toch echt wel de hamvraag.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dat hebben we in het vorige AO ook aangegeven. Wij willen dat de rijksoverheid in een situatie van regionaal aanbesteden de randvoor-



waarden zo schetst, dat er niet op dit soort voorwaarden geconcurrereerd kan worden. Wij willen geen situatie dat mensen met minder opleiding of training toch die trein gaan rijden, wat vervolgens tot een potentieel gevaarlijke situatie leidt.

De heer **Ziengs** (VVD):

Daar komt de aap uit de mouw. De teksten van de bonden komen hier weer voorbij. Het gaat dus inderdaad om het gelijktrekken van de cao in verschillende situaties. We hebben het over veiligheid op het spoor. Veiligheid en ervarenheid zijn in dit geval twee totaal verschillende begrippen. Die dingen worden nu bij elkaar getrokken. Ik geef dat alleen even mee aan de collega van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik wil hier graag op reageren. Deze Kamer heeft er in meerderheid voor gekozen om regionaal aan te besteden, wat leidt tot situaties waarin concurrentie plaatsvindt op zaken die vervolgens leiden tot onveiligheid. Wij willen dat de Staatssecretaris daar vanuit het Rijk randvoorwaarden voor opstelt.

De **voorzitter**:

Oké. Het is maar goed dat ik niet meedoe aan het debat. De heer Van Aalst.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Het houdt niet op, niet vanzelf. Het nieuwe JSF-project lijkt geboren. Er moet steeds meer geld bij en we krijgen steeds minder. De PVV is haar vertrouwen in dit project al lange tijd kwijt en de bevestiging is er middels de achtste voortgangsrapportage. De PVV is niet tegen een technologische verbetering van veiligheid, betrouwbaarheid en capaciteit, maar de vraag is of het ERTMS wel een verbetering zal blijken te zijn. Probleem na probleem stapelt zich op: krapte in het budget, onzekerheden en inperking van de uitrol, en dan nu ook het mes op de keel vanuit Brussel. Als we kijken naar de landen om ons heen, biedt dat ook geen positieve garantie voor de toekomst. Neem bijvoorbeeld Denemarken. Daar bleek de invoering van het ERTMS niet alleen technisch complex, maar werd deze ook nog getergd door kinderziektes en opstartproblemen. Is het de investering dan nog waard, als de opbrengst twijfelachtig is? Graag een reactie van de Staatssecretaris. Waarom dendert dit project onverminderd voort, terwijl de opbrengst steeds minder wordt? We begonnen met twintig baanvakken, er zijn er nu nog slechts zeven of acht over. De Staatssecretaris geeft in haar brief aan dat de kosten voor beheer en onderhoud, dus voor het opleiden van personeel, het opzetten van een testlab en het aanpassen van het GSM-netwerk en de verkeersleidingsystemen steeds verder oplopen. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat het plafond is bereikt? Met andere woorden: kan ze garanderen dat die indirecte kosten niet verder oplopen en dat we eventueel met nog minder baanvakken genoeg moeten nemen? Zo nee, waarom gaan we door met een project waarvan de risico's onvoldoende zijn afgedekt?

Voorzitter. Van aansluiting op de Europese markt is met ERTMS absoluut geen sprake. Ieder land hanteert een eigen systeem met een eigen ERTMS-baseline, continu bijgewerkt door eigen technici. Die systemen lopen ver uit elkaar en kunnen niet met elkaar communiceren. Wat blijft er dan nog van die voordelen over? Moet de Kamer zomaar met een miljardeninvestering akkoord gaan, terwijl de tegenvallers ons nu al om de oren vliegen? We zijn nog maar in de planfase. Als we in de antwoorden op feitelijke vragen lezen dat het huidige ATB-systeem nog lange tijd mee kan, ontstaat bij de PVV de neiging om te zeggen: laten we

niet te hard van stapel lopen. Want een nieuw debacle à la HSL of JSF willen we toch niet? Een pas op de plaats lijkt ons gewenst. Voorzitter. Ik kom nog even terug op STS, het rijden door een rood sein. Ik kom tot de conclusie dat het niet kan en niet mag, maar dat het helaas wel gebeurt. We weten wel dat er geen enkele machinist is die expres door een rood sein rijdt, maar natuurlijk moeten we stappen zetten om dat uit te bannen. In de beantwoording zien we dat de Staatssecretaris dit oppakt.

Voorzitter. Tot slot verbaast de PVV zich erover dat er in Nederland nog steeds onbewaakte spoorwegovergangen zijn. Een simpel verkeersbord doet daar dienst; geen slagbomen, geen geluidssignalen. Dat is vragen om problemen. Daarom was de PVV blij met de toezegging van de vorige Staatssecretaris om hier werk van te maken. Bijvoorbeeld de lijn Arnhem-Winterswijk kent nog heel veel onveilige situaties. Deelt de huidige Staatssecretaris de ambitie van haar voorganger om alle onbewaakte spoorwegovergangen om te zetten naar bewaakte? Gaat dat in deze termijn lukken? De PVV is blij met het rapport van de OVV en de heldere aanbevelingen, maar die hadden wat de PVV betreft ook wat harder kunnen zijn. Dit lijkt toch wel een gevalletje open deur. Elkaar eerder waarschuwen is goed, maar het beste is om helemaal geen onbewaakte spoorwegovergangen meer te hebben in Nederland. Voorzitter, tot zover mijn eerste termijn. Dank u wel.

**De voorzitter:**

Dank u wel. De heer Laçin, die spreekt namens de SP.

**De heer Laçin (SP):**

Dank u wel, voorzitter. Ook dank aan de rapporteur voor het werk dat gedaan is en de vragen die gesteld zijn. Ik heb wat betreft ERTMS niet heel veel aanvullende vragen. Ik kan me aansluiten bij de vraag die de rapporteur heeft gesteld en vooral bij de vragen die mevrouw Kröger heeft gesteld op dit gebied. Het is een groot project – het gaat miljarden kosten – en we zien continu vertraging, dus wij maken ons ook echt zorgen over de uitrol en vooral de kosten die hiermee gepaard gaan. De Staatssecretaris zei dat de kosten nu stijgen, maar de totale kosten straks niet. Die kan ik nog niet helemaal plaatsen. Dus graag wat meer uitleg over de totale kosten die niet zouden moeten stijgen.

Dan wil ik het verder over twee zaken hebben: de STS-passages en de veiligheid van het spoorgoederenvervoer. Het zal de Staatssecretaris niet verbazen. Eerst de STS-passages. Naar aanleiding van het spoordebat van 6 juni heeft de Staatssecretaris uitgebreide schriftelijke informatie aangeleverd. Dank daarvoor, maar de toegezonden informatie roept natuurlijk ook weer vragen bij ons op. Ten eerste dat de ILT in aanloop naar de start van de concessie zesmaal met Keolis heeft gesproken, omdat Keolis de risico's vooraf onvoldoende gestructureerd analyseerde en beheerste. Weet de Staatssecretaris waar dat aan ligt? Hoe kan een bedrijf dat een concessie wint onvoldoende aandacht hebben voor de risico's die dit met zich meebrengt? Bestaan er überhaupt kaders om de risico's goed in kaart te brengen? Kan de Staatssecretaris aangegeven wanneer de maat vol is voor de inspectie? Zes gesprekken. Is de maat vol bij het zevende gesprek, bij het tiende gesprek, bij het twintigste gesprek? Ik schrik er wel van dat er de noodzaak is om vooraf zes gesprekken te voeren. Ondanks die zes gesprekken zijn er acht STS-passages, rijden door rood sein, geweest. Acht keer. En daar schrikken wij wel van, vooral omdat uit de aangeleverde informatie blijkt dat in vier gevallen een gevaarpunt is bereikt. Ik kan dat niet rijmen met bijvoorbeeld de uitspraak van de provincie dat in geen enkel geval een gevaarlijke situatie is ontstaan. Het gevaarpunt is bereikt, maar er is geen gevaarlijke situatie ontstaan. Weten we dat vooraf bij een roodseinpassage? Passeert de machinist, maar weet hij vooraf dat het geen gevaar gaat opleveren? Ik

kan het niet helemaal plaatsen, dus ik hoor graag wat meer uitleg daarover van de Staatssecretaris.

De inspectie stelt ook dat de tijd tussen het winnen van de aanbesteding en het daadwerkelijk gaan rijden erg kort is en dat vervoerders onvoldoende in gezamenlijkheid doen om de overdracht goed te regelen. Ook dit zijn zeer zorgelijke geluiden en ik ben dan ook blij dat de Staatssecretaris de ILT heeft verzocht aanbevelingen te doen voor veiligheid bij de overgang tussen spoorwegovernemingen. Ik merk toch ik nog iets meer inzicht wil hebben. Kan de Staatssecretaris inzicht geven in hoe vaak door een rood sein gereden wordt, uitgesplitst per vervoerder? Kan zij dat afzetten tegen het aantal reizigers- en goederenkilometers per vervoerder? Om er enigszins een historie bij te hebben: kan dat overzicht over vijf jaar aangeleverd worden?

Ten slotte noemt de Staatssecretaris een aantal maatregelen vanuit het STS-verbeterprogramma. Naast de menselijke aspecten, zoals trainingen, opleiding, ervaring en betere samenwerking tussen vervoerders, zijn er ook technische hulpmiddelen als het Automatisch Trein Beïnvloedings-systeem, het ATB, waar we het over hebben gehad, en ORBIT, dat ook genoemd is in de brief. Kan de Staatssecretaris per vervoerder een overzicht geven van de maatregelen die zij nemen of hebben genomen vanuit het STS-verbeterprogramma of anderszins om het door rood rijden te verminderen?

Dan de veiligheid van het spoorgoederenvervoer. In haar brief van 20 juni stelt de Staatssecretaris dat zij met decentrale overheden afspraken gaat maken over risicoplafonds in plaats van sturingsplafonds. Hoe moet ik die uitspraak duiden? Het lijkt alsof we het aantal overschrijdingen van het Basisnet die nu al plaatsvinden, gaan toelaten door de limieten te verruimen. In de sturingsplafonds was de factor risico toch ook al meegenomen, vraag ik de Staatssecretaris.

**De voorzitter:**

Komt u tot een afronding?

**De heer Laçin (SP):**

Ja, mijn laatste zin. Ik realiseer me dat we nog aan het begin van het traject staan, maar ik wil ervoor waken dat we een glijdende schaal opgaan, waarbij gemeenten en omwonenden straks nog meer gevaarlijke stoffen door hun achtertuin krijgen.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Een aantal vragen. Ik zag de heer Jetten als eerste.

**De heer Jetten (D66):**

De heer Laçin sprak over wegbekendheid voor machinisten. Daarover zijn we het volgens mij met elkaar eens, maar de heer Laçin focust wel heel erg op nieuwe concessies. Volgens mij is bij een nieuwe infrastructuur, als we bijvoorbeeld aanpassingen doen aan stations of nieuwe seinen plaatsen, ook die wegbekendheid voor machinisten heel erg relevant en dan heeft het niet zo veel met de concessies te maken. Dat geldt eigenlijk in het hele land voor alle vervoerders. Is de heer Laçin het met mij eens dat we vooral moeten kijken naar hoe we ervoor kunnen zorgen dat bij een nieuwe infrastructuur de machinisten tijdig die wegbekendheid opdoen?

**De heer Laçin (SP):**

Jazeker. Daar ben ik het honderd procent mee eens. Daarom ook die goede samenwerking tussen vervoerders. Als er een nieuwe infrastructuur ligt, moet de machinist die deze gaat berijden van tevoren inzicht krijgen en ervaring opdoen. Daarom vinden wij dat de tijd tussen het winnen van een concessie en het uitvoeren ervan goed besteed moet

worden aan de risicoanalyse, maar vooral ook aan de uitrol. Dus in die zin ben ik het met de heer Jetten eens. De focus, bij Keolis, ligt niet op een nieuwe infrastructuur, maar op een nieuwe concessie. Daarin speelt ervaring, training, zeker een rol. Ik zeg niet dat dat de enige reden is dat die passages plaatsvinden, maar dat het zeker wel een rol speelt.

De heer **Jetten** (D66):

Het lastige in het zoeken naar de balans is de afweging hoe vaak we willen dat de treinen niet rijden. Want als je machinisten wegbekendheid wilt laten opdoen voordat die nieuwe concessie ingaat of voordat je nieuwe infrastructuur in bedrijf geeft, moeten ze rijden met treinen waarin geen reizigers zitten. De balans is volgens mij continu zoeken naar: hoe lang wil ik die buitendienststelling, hoe lang wil ik reizigers vervoeren met bussen, om die wegbekendheid op te kunnen doen. Ziet de heer Laçin het spanningsveld waar aannemers en vervoerders in zitten?

De heer **Laçin** (SP):

Ja, dat zie ik. Ik zie alleen ook mogelijkheden tussen vervoerders om daarin samen te werken. Een trein hoeft niet stil te staan. De partij die een concessie heeft verloren, blijft rijden totdat de nieuwe vervoerder komt. In die tijd zou de machinist van de nieuwe vervoerder kunnen meerijden met de oude vervoerder, zodat die ervaring opdoet en wellicht een aantal keer zelf in het bijzijn van die machinist het traject rijdt. Dat zijn allemaal mogelijkheden. We moeten natuurlijk niet willen dat de treinen niet rijden. Dat moeten we voorkomen. Maar ik zie nog heel veel mogelijkheden om vooral samen te werken.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Ziengs heeft een vraag voor u.

De heer **Ziengs** (VVD):

Ik heb aandachtig geluisterd naar het betoog van de heer Laçin, vooral toen hij meldde dat er destijds al zes gesprekken waren geweest en dat het nog steeds gebeurde. Ik dacht: ach, wat zijn we binnen de politiek vaak veel gesprekken aan het voeren voordat we uiteindelijk tot een resultaat komen. Dus het aantal gesprekken is vaak niet maatgevend voor het uiteindelijke resultaat. Daarmee beginnend, kwam hij vervolgens terecht bij het kopje muggenziften – we kennen allemaal de techniek – door heel veel vragen te stellen, door heel veel informatie uit te vragen en daarmee enorm veel zand in de raderen te strooien en wellicht op het spoor. Wat wil de heer Laçin met al die gegevens die hij opvraagt, al die specificaties, al die punten en komma's et cetera? Volgens mij overladen we het ministerie met allerlei uitvragen, terwijl je toch vooraf moet aangeven wat je ermee wilt bereiken. Dat hoor ik graag van de heer Laçin. Het was een lange interruptie, maar wel een leuke, vond ik zelf.

De heer **Laçin** (SP):

Ik merk dat u het zelf leuk vond, maar ik denk dat er weinigen zijn die het ook zo beoordelen. Ja, Roy ook, dat weten we. Volgens mij voeren we hier een debat zoals we dat doen in alle debatten. Vragen die we hebben, stellen we aan de bewindspersoon. Dat doe ik op deze manier, omdat ik graag per vervoerder wil weten hoe het zit, waar het aan ligt, vooral met het gegeven dat in vier van de acht gevallen een gevaarpunt is bereikt. Dat baart mij zorgen. Ik wil dat overzicht hebben om te kunnen beoordelen op welke momenten deze gevallen plaatsvinden, bij welke vervoerder ze plaatsvinden en vooral waarom de plaatsvinden. Als we die informatie hebben, kunnen we daar in een volgend debat over doorpraten. Of misschien geeft het mij aanleiding om een nieuw debat aan te vragen. Het gaat om veiligheid en daar moeten we de Staatssecretaris op kunnen bevragen en antwoorden op kunnen verwachten. Om dat

nou «muggenziften» te noemen. Ik vind dat niet netjes richting een collega.

De heer **Ziengs** (VVD):

Muggenziften komt uit de Heilige Schrift. Ik heb het onlangs opgezocht, het staat in een of ander boek, Mattheüs, dus wat dat betreft is het helemaal geen onaardig iets. De heer Laçin vraagt zo ontzettend veel informatie op, dat ik graag wil weten wat hij ermee wil. We kunnen ook vragen naar de kleur van de trein, het lettertype et cetera. Daarmee kom je ver in de tijd, maar je creëert met de aangevraagde gegevens in mijn beleving geen oplossing voor het geschetste probleem. Volgens mij dient het een ander doel, dat heb ik net aangegeven. Het gaat om het creëren van verschillen, met name wat betreft de arbeidsomstandigheden. Volgens mij is dat het doel van de heer Laçin, maar ik hoor het graag van hem.

De heer **Laçin** (SP):

Dat is niet mijn doel met deze vragen. Het verschil tussen arbeidsvoorwaarden hoeft ik niet te creëren, want dat bestaat. Daarom zijn bijvoorbeeld de machinisten van de NS niet overgestapt naar Keolis. Dat staat ook in de informatie die we hebben gekregen. Dus dat hoeft ik niet te creëren, dat is er. Daarom ben ik het heel erg eens met mevrouw Kröger wat betreft de arbeidsvoorwaarden. Daarop wordt bezuinigd en dat is een van de redenen dat onveilige situaties ontstaan. Nogmaals, ik zeg niet dat het de enige reden is, maar als machinisten niet overstappen omdat ze het bij de NS veel beter hebben – daar ben ik blij mee en wat betreft de arbeidsvoorwaarden kunnen andere vervoerders daar een voorbeeld aan nemen – creëert dit de situatie dat er gereden wordt door machinisten die de ervaring niet hebben, die misschien niet voldoende zijn opgeleid en niet voldoende zijn ingewerkt. Daarom, heb ik net richting de heer Jetten aangegeven, zie ik heel veel mogelijkheden om dat aan te pakken en meer samen te werken. Dat verschil in arbeidsvoorwaarden hoeft ik niet te creëren, want dat is er. Dat kan ik u toezenden als u dat wilt lezen, mijnheer Ziengs.

De **voorzitter**:

Dan een vraag van de heer Van Aalst.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Dat verschil in die arbeidsvoorwaarden geloof ik allemaal wel, maar ik zie niet waar het verschil zit in de opleiding. De discussie dat bezuinigd wordt op de opleiding is gewoon onzin. De mensen worden opgeleid voor een bepaald traject. Dat is een verschil met bijvoorbeeld de NS, die mensen opleiden voor heel Nederland. Dat er verschil in traject is, doet niet af aan de kwaliteit die geleverd wordt. Ik wil van de heer Laçin graag horen waar zijn oplossingsgerichtheid ligt. Al die cijfers zijn mooi, maar die zijn niet de oplossing. Wat wilt u nu? En wilt u dit alleen voor het spoor of wilt u zo meteen ook alle buschauffeurs bepaalde trajecten laten rijden en ervaring op laten doen? Gaat u zo meteen ook alle nieuwe Kamerleden eerst twee jaar hier laten rondlopen voordat ze een debat mogen voeren? Waar wilt u naartoe? Ik mis uw oplossing.

De heer **Laçin** (SP):

Ik wil ernaar toe dat we in het vervoer, zowel op het spoor als in het bus- en streekvervoer, waar nu gestaakt wordt, veilige situaties creëren. Dat is het einddoel. Als ik uitsplits waardoor die onveilige situaties kunnen ontstaan, zie ik dat onvoldoende ervaring, training, maar ook technische hulpmiddelen – daarom noemde ik die in mijn bijdrage – allemaal een bijdrage kunnen leveren aan veiligheid. Die arbeidsvoorwaarden zijn zeker een punt. Ik vraag het allemaal op, opdat ik voor mijzelf een beeld kan

schetsen, zodat ik de volgende debatten met de feiten aan de slag kan gaan. Dat is mijn werk als Kamerlid. Gelukkig hoeven de Kamerleden zulke trajecten niet te doorlopen, want wij zorgen niet vaak voor onveilige situaties, maar soms ook wel. Op het spoor worden heel veel mensen vervoerd. Per jaar vinden er 100 STS-passages plaats en ik ben benieuwd waarom die plaatsvinden, door wie die worden gedaan en waarom. Het waren niet heel veel vragen, maar met een aantal kunnen we een duidelijk beeld creëren en daar heb ik behoefte aan.

De heer **Van Aalst** (PVV):

We delen allemaal dat we geen onveiligheid op het spoor willen. Alleen mis ik in dit geval toch echt de oplossing. Ik zie heel veel extra informatie die tot ons gaat komen en die niet leidt tot betere kwaliteit of meer veiligheid op het spoor. Ik hoop dat de heer Laçin in de tweede termijn nog met een oplossing gaat komen. Ik weet niet of het alleen tot ons nemen van de informatie het spoor verder brengt, in ieder geval niet de veiligheid. Ik heb het idee dat het een ander doel dient en dat heeft volgens mij meer met de marktwerking op het spoor te maken, waarover u een punt wilt maken. Om daar dan de veiligheid op het spoor voor te gebruiken, lijkt mij niet de juiste weg. Verder had u gisteren in het AO MIRT ook heel veel kunnen inbrengen over de technische mogelijkheden op het spoor, maar toen koos u voor de chauffeur. Dat is uw goed recht, maar een gemiste kans, denk ik.

De heer **Laçin** (SP):

Het is inderdaad een gemiste kans om hier het debat aan te gaan. Dat doen we heel vaak wel, maar het steunen van buschauffeurs in hun strijd kan ik niet elke dag. Daarom heb ik gisteren prioriteit gegeven aan de buschauffeurs. Ik ben heel blij dat ik dat gedaan heb. Ik heb van een aantal collega's begrepen wat er gisteren allemaal is besproken. Dat zal ik tot mij nemen en in een volgend debat ook gebruiken. Tot slot op dit punt: ik maak heel vaak een punt over de marktwerking op het spoor. Dat doe ik openlijk, dat ga ik niet middels vragen doen. Ik zeg altijd openlijk dat ik tegen verdere marktwerking ben. Nogmaals, de vraag die ik stel, dient het doel dat ik in een volgend debat meer informatie en meer feiten kan aanbrengen en betere vragen kan stellen aan de Staatssecretaris, zoals over de oplossing voor veiligheid op het spoor. Die ligt in mijn beleving zeker deels in de marktwerking, zodat we die niet moeten uitbreiden. Daarin verschillen we van mening, dat weet ik, alleen vind ik het jammer dat de heer Van Aalst de retoriek van de heer Ziengs kopieert. Ik vind zijn retoriek vaak veel sterker dan die van de heer Ziengs en dat wil ik hem meegeven.

De **voorzitter**:

We zijn vriendelijk voor elkaar, maar ook niet niet-gevoelig. De heer Jetten namens D66.

De heer **Jetten** (D66):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb net in mijn interrupties al veel over STS-passages gezegd, maar ik wil er nog een paar korte punten aan toevoegen. We moeten niet vergeten dat de afgelopen decennia het aantal roodseinpassages in Nederland drastisch is verminderd en dat we gelukkig in Nederland niet vaak verschrikkelijke ongelukken zien, zoals we die elders in Europa wel zien. Dus ja, er is een lichte stijging van STS-passages; ja, het is goed dat de Staatssecretaris daar bovenop zit, maar laten we niet het beeld creëren dat het Nederlandse spoor gruwelijk onveilig is, want volgens mij zijn de machinisten elke dag bezig om mensen veilig van a naar b te krijgen.

Net stond op het Plein hier voor de Kamer de incidentenbestrijding van ProRail. Het was mooi om even een inkijkje te krijgen in het werk dat die

mannen en vrouwen dag en nacht doen om ons spoor veilig en beschikbaar te houden. Ik heb enige tijd geleden met collega Sienot van D66 een actieplan gepresenteerd om meer mensen te verleiden om voor een baan in de spoorsector te kiezen. Ik ben heel erg blij met alle enthousiaste reacties vanuit ProRail en de spooraannemers om hiermee aan de slag te gaan en ik kijk uit naar de verdere uitwerking.

Voorzitter. ERTMS. Om de gewenste groei van treinverkeer mogelijk te maken, moeten we de capaciteit op het spoor vergroten en ervoor zorgen dat de treinen sneller rijden zonder dat we afbreuk doen aan de veiligheid. Dat kan niet met ons huidige beveiligingssysteem ATB, omdat dat aan zijn grenzen zit, maar wel met een nieuw Europees systeem, ERTMS. D66 steunt de keuze voor deze techniek. Treinen kunnen straks dichter op elkaar rijden en de snelheid kan omhoog. En door de techniek te verschuiven van de baan naar de loc neemt ook de kans op storingen in de baan af en kunnen we inspelen op de ontwikkelingen op de arbeidsmarkt.

D66 deelt de zorgen die al eerder zijn geuit door de rapporteur – dank voor zijn bijdrage – en door een aantal andere fracties. Veel van mijn vragen zijn al gesteld, maar ik zal er nog een aantal aan toevoegen. Kan de Staatssecretaris voortaan in de voortgangsrapportages de Kamer informeren over de kostenraming van de totale ERTMS-opgave van deze en volgende fases, zodat duidelijk wordt wat de consequenties zijn van bijstellingen in de huidige kostenramingen? De Staatssecretaris sprak in antwoord op de rapporteur kort over het rapport van de Boston Consulting Group met een aantal aanbevelingen. Er staan een aantal aanbevelingen in, zoals het uitvoeren van een proefbaanvak en de manier waarop we het testlab kunnen vormgeven, en de aanbeveling om de aanbesteding van infrastructuur niet in twee percelen op te knippen. Kan de Staatssecretaris in haar beantwoording nog wat uitgebreider ingaan op die aanbevelingen van BCG, want ik denk dat het overnemen van die aanbevelingen wel wat gaat betekenen voor de planning? Soms is dat niet erg, want met zo'n testbaanvak kun je er nog beter voor zorgen dat de verdere uitrol de goede kant op gaat.

Voorzitter. Ik heb ook een vraag over de overdracht van het programma aan ProRail. We doen dat voorafgaand aan het nemen van een program-mabeslissing. Kan de Staatssecretaris toelichten waarom ervoor is gekozen om dat op dat moment al te doen?

We hebben vorige week het actieplan gekregen dat de Staatssecretaris samen met de spoorgoederenvervoerders heeft gemaakt. Een mooi ambitieus programma om spoorgoederenvervoer verder te stimuleren, met ook wat afspraken over de manier waarop spoorgoederenvervoerders ERTMS in hun bedrijfsvoering moeten introduceren. Ik ben benieuwd of de Staatssecretaris mogelijkheden ziet om naast een deel van de subsidie, die al in de boeken genoemd staat, de komende jaren nauw te blijven samenwerken met de goederenvervoerders, zodat we eventuele problemen met de implementatie van het ERTMS tijdig zien en de goederenvervoerders daarbij maximaal kunnen ondersteunen.

Voorzitter. Tot slot het Basisnet Spoor. We willen goederenvervoer per spoor stimuleren: minder over de weg, meer over het spoor. Dat is gewoon goed in de strijd tegen files. D66 wil er ook voor zorgen dat we dat met zo min mogelijk hinder voor omwonenden doen. Met geluid en trillingen is de Staatssecretaris goed bezig. Ze gaat het land in om op allerlei plekken de hinder zelf te ervaren en te kijken wat zij eraan kan doen. Met het Basisnet proberen we vooral de veiligheid voor de omwonenden te garanderen. We zien dat de maatregelen die het afgelopen jaar zijn genomen de goede kant op gaan en dat het aantal overschrijdingen afneemt. Daar ben ik heel erg blij mee, maar ik heb nog een paar vragen aan de Staatssecretaris en dan rond ik echt af. Is de Staatssecretaris bereid om de prognoses voor gevaarlijke stoffen, die in september komen, met de Kamer te delen? Wanneer is de quickscan voor

chloor uitgevoerd en kan de Kamer die ontvangen zodat wij er bij een volgend AO over spoorveiligheid over kunnen doorpraten? Kan de Staatssecretaris bij de nieuwe risicoplafonds extra aandacht besteden aan West-Brabant, omdat veel gemeenten daar het gevoel hebben dat de effecten voor goederenvervoer in die regio niet goed in kaart zijn gebracht?  
Dank u wel.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer Amhaouch, die spreekt namens het CDA.

**De heer Amhaouch (CDA):**

Voorzitter, dank u wel. Eerst even kort over de STS-passages. Daar is al heel veel over gesproken, het zou bijna een AO STS-passages kunnen zijn. Ik wil de Staatssecretaris en ook onze collega's meegeven om het onderzoek van de ILT naar de vakbekwaamheid van machinisten netjes af te wachten voordat we een oordeel vellen en gaan zwartepieten. Dat neemt niet weg dat zowel op het spoor als in de lucht de veiligheid altijd op nummer 1 staat.

Dan ERTMS. Elke bewindspersoon heeft recht op zijn eigen IT-project. Gefeliciteerd. Dat is het denk ik ook. We hebben het over het aanpassen van locomotieven of materieel, het aanpassen van de infrastructuur. Ik denk dat dit eindigt in een groot IT-project. Ik heb allerlei stukken – ook dank aan de rapporteur – en de stafnotitie gelezen, maar voor mij blijft het nog steeds een grote olifant. De vraag is hoe we dit traject in kleine stukjes snijden en niet projecteren richting 2050. Kan de Staatssecretaris de drie belangrijkste risico's die ze nu ziet, opnemen? Welke acties heeft zij gedefinieerd om die risico's aan te pakken? We kunnen heel veel over de techniek praten, over tijd en geld, maar ik mis nog de poot kwaliteit in de triple constraint. Als ik hiernaar kijk, leveren we elke twee jaar baanvakken in. In 2014 twintig baanvakken, in 2016 twaalf baanvakken, in 2018 zeven en een half baanvak. Als ik dat grafiekje pak en een rechte lijn trek, zijn het in 2020 vijf tot vier baanvakken. Waar zetten we een bodem in de kwaliteit? Wat krijgen we ervoor terug? Als we alleen maar ervan uitgaan dat we bepaalde middelen ter beschikking hebben, we alleen maar aan die kwaliteitsknop gaan draaien, vraag ik me af of wij ons doel gaan halen.

Dan keuzes. Waar maken wij keuzes? Er is ingezet op de meeste maatschappelijke baten. Die trajecten gaan we als eerste aanpakken. Maken we keuzes voor het goederenvervoer of maken we principiële keuzes voor het personenvervoer? Dat wil ik graag aan de Staatssecretaris vragen.

Het is een heel groot project. We kunnen elke keer zeggen dat het sneller en goedkoper moet. De belangrijkste vraag die ik meegeef is: kan de Staatssecretaris de voortgangsrapportages zo inrichten dat we in elk geval zicht hebben op de risico's? Ik vraag er drie. Het liefst zou ik in de volgende periode de top tien van risico's terugzien, zodat de Kamer daar iets van kan vinden. Wat gaan we doen om die risico's te vermijden? Kunnen we het in elk geval eens zijn over de acties om die risico's aan te pakken? Anders blijven we elke keer hetzelfde noemen en eindigen we in een IT-project, waarbij elke bewindspersoon recht heeft op een eigen IT-project.

**De voorzitter:**

Dank u wel. U bent er al doorheen, mijnheer Jetten. Ik kijk even de collega's aan of ze bezwaar hebben. Iemand iets gemist? De heer Jetten, gaat uw gang.

**De heer Jetten (D66):**



Dank u wel, voorzitter. De heer Amhaouch vraagt of de Staatssecretaris kiest voor goederen- of personentreinen als het gaat om de uitrol van ERTMS. Ik ben benieuwd waar de CDA-fractie de nadruk op wil leggen.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Die afweging kan ik zo een-twee-drie niet maken. Het gaat over de maatschappelijke baten, dus ik wil weten wat de toegevoegde waarde is. We hebben in eerdere AO's gezegd dat we een impuls voor het goederenvervoer willen. Als dat daar helpt, moeten we het daar doen. Maar als we op de internationale treinverbindingen of drukke treinverbindingen baat hebben bij meer ERTMS voor het personenvervoer, wil ik daar graag meer inzicht in hebben. Ik kan die keuze nu niet een-twee-drie maken.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Mevrouw Kröger heeft een vraag.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik wil even terugkomen op het vermeende zwartepieten over de STS-passages waar de heer Amhaouch het aan het begin van zijn verhaal over had. Ik vind het vervelend dat op het moment dat Kamerleden op basis van een brief van de Staatssecretaris, waarin gewoon staat dat de ILT de situatie nauwlettend in de gaten houdt, systeemvragen stellen over hoe we omgaan met de overgang van concessiehouder, hun zwartepieten verweten wordt. Als hij de brief van de Staatssecretaris leest, deelt de heer Amhaouch dan het beeld dat we er bij overgang van een concessieverlener voor moeten zorgen dat er altijd genoeg tijd is om het personeel voldoende op te leiden, omdat soms de machinisten van de oude concessiehouder niet mee willen naar de volgende en er geen ad-hocsituatie moet ontstaan waarin er te weinig tijd is?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Als mevrouw Kröger zich aangesproken voelt over het zwartepieten, hoop ik dat eenieder zich aangesproken voelt en niet alleen mevrouw Kröger. Dat is dus niet persoonlijk bedoeld. Iedereen meent het oprecht om de veiligheid beter te maken, maar iedereen weet al precies waar de oorzaken liggen. Deze liggen ofwel bij de NS, ofwel bij de regionale vervoerders, ofwel het ligt aan tijd. Ik ga er niet in mee dat het niveau van de machinisten een directe correlatie heeft met tijd. Daar ga ik niet in mee. Dat heeft niks met tijd te maken. Ik kan me best voorstellen dat als je op één lijntje rijdt en je hebt een ervaren machinist die al jaren ergens anders gereden heeft, dat die veel sneller en adequater dat spoor kan berijden. Dus tijd is voor mij geen reden. Wél de kwaliteitseisen. Als u zegt dat we minimale kwaliteitseisen moeten afvinken, vakbekwaamheid moeten afvinken, dan ben ik het met u eens.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Volgens mij zijn tijd en de duur van de opleiding niet de kern van het probleem. De kern van het probleem is dat de nieuwe concessiehouder een bid doet, waarbij hij ervan uitgaat dat hij het personeel kan overnemen en dan wordt geconfronteerd met een situatie dat dat niet zo is. Hij moet er dan in vrij korte tijd voor zorgen dat hij ander personeel heeft. Is de heer Amhaouch het ermee eens dat in die wisseling van concessiehouder een risico zit? Hoe gaan we daar als Kamer zorgvuldig mee om?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik herhaal nog een keer: de enige eis die er kan zijn, is vakbekwaamheid. Ik mag in een auto rijden als ik een rijbewijs heb. Als ik geen rijbewijs heb, mag ik niet in die auto rijden. Als ik daar een jaar of twee jaar of een

halfjaar over doe, dan heb ik die tijd nodig. Dus vakbekwaamheid staat bovenaan.

De heer **Laçin** (SP):

Ik ben benieuwd hoe de heer Amhaouch verklaart dat juist bij het ingaan van een nieuwe concessie meer STS-passages plaatsvinden. We zijn allemaal voor vakbekwaamheid, maar hoe kan het zo zijn dat als een nieuwe concessie start, de STS-passages omhooggaan? Hoe verklaart de heer Amhaouch dat?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik ga niet in op een aanname. De vorige keer heeft de heer Ziengs ook gezegd hoe de verhoudingen tussen STS-passages bij de NS en regionaal liggen. Dat maakt mij niet zo heel veel uit in dezen. Nogmaals, het gaat om de vakbekwaamheid. Stel dat je iemand hebt die wel vakbekwaam is en op die trein zit en er toch een passage plaatsvindt. Wat dan? Ik stel deze vraag even terug.

De heer **Laçin** (SP):

Ik wil eerst antwoord op mijn vraag, want daar draait de heer Amhaouch goed omheen. Hoe verklaart hij dat bij een nieuwe concessie STS-passages vaak omhooggaan? Dat is een heel simpele vraag. Hoe verklaart u dat? In plaats van eromheen te draaien, kunt u ook gewoon antwoord op de vraag geven.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Volgens mij is de heer Laçin vandaag goed op dreef. Hij probeert iedereen mee te krijgen in zijn beeldvorming, in zijn kleurenplaat, dat iedereen in die concessiediscussie mee moet. Nogmaals, de ILT komt met een onderzoek naar de vakbekwaamheid van machinisten. Als de heer Laçin dat nu eens afwacht en op basis van die informatie de discussie met ons aangaat, dan kunnen we daar verder over praten.

De **voorzitter**:

Ik kijk even rond. Mevrouw Kröger. Ja, u heeft nog.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Maar erkent de heer Amhaouch dat de overgang van een concessiehouder van invloed is op het aantal STS-passages?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Nee. Nogmaals, je kunt het allemaal proberen te herleiden en zeggen dat er een nieuwe concessie komt en dat je opnieuw start omdat er nieuwe verbindingen zijn. Ik blijf erbij: de enige eis die wij kunnen stellen, is de vakbekwaamheidseis. Dat is de eis die je moet stellen en niet de eis qua tijd.

De **voorzitter**:

In tweede instantie mevrouw Kröger en dan wil de heer Laçin nog een vraag stellen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dan raad ik de heer Amhaouch aan om de Kamerbrief nog even goed te lezen, want daarin wordt geschetst dat de ILT zegt dat we ervoor moeten zorgen dat er een soepele overgang is en dat daarin voldoende tijd moet zijn om zich voor te bereiden. Daarom de analyse van het feit dat een overgang van concessiehouder een bepaalde situatie veroorzaakt, waarbij er soms een onverwachte omstandigheid is dat een nieuwe concessiehouder had gerekend op bepaald personeel en dat niet kan krijgen. De

vraag blijft dan toch: denkt de heer Amhaouch dat er geen invloed is van verandering van concessiehouder op het aantal STS-passages?

De heer **Amhaouch** (CDA):

En als we dat geconstateerd hebben, wat dan? Wij verlenen toch alleen een concessie als een vervoersbedrijf veilig gaat rijden met vakbekwaam personeel? Dat is toch de eis? Dan kan de ILT dat constateren, oké, dan constateert die dat, maar wat is uw antwoord daarop dan? Wat zegt u dan?

De **voorzitter**:

Nee, wacht even. Heel kort. Een heel kort antwoord daarop.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Wat ik dan zeg, en dat heb ik ook in het vorige AO gezegd, is dat op het moment dat wij regionaal gaan aanbesteden, op het moment dat er geconcurrereerd wordt op arbeidsvoorwaarden – want de reden dat die NS-machinisten niet willen rijden voor Keolis is omdat de arbeidsvoorwaarden een stuk slechter zijn – het Rijk ervoor moet zorgen dat er harde randvoorwaarden zijn om de veiligheid te garanderen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan rond ik even af. Dan de heer Laçin, die nog een hele interruptie voor u heeft openstaan.

De heer **Laçin** (SP):

Het verbaast mij wat ik hier hoor. Ik zie een Kamerlid dat openlijk de conclusies van de ILT in twijfel trekt. De ILT concludeert keihard: nadat een concessie start, stijgt het aantal STS-passages. De heer Amhaouch zegt dat hij die conclusie niet trekt, terwijl de ILT dat wel doet. Hij gaat gelijk door op: ja, en dan en dan. Laten we eerst bij die conclusie komen. Trekt u de conclusie van de ILT in twijfel of erkent u wat de ILT in de brief heeft gezegd?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Nogmaals, ik ben begonnen met de ILT de ruimte te geven om het onderzoek naar de vakbekwaamheid te doen. Laat dat daar liggen. Dan kun je ook de relatie leggen waardoor het komt. U probeert elke keer aan te geven dat het aan de concessie ligt, dat mensen niet willen overkomen van de NS naar de regionale vervoerders. Dat is een stapeling die u elke keer weer maakt. De enige conclusie die u kunt trekken, is dat als een regionale vervoerder gaat starten op een lijn, een eis is dat de machinisten vakbekwaam zijn. Daar kunnen we het over hebben. Of dat al dan niet voldoende is, daar mogen we de discussie over voeren. Maar kom nou niet aanzetten met de vraag of de concessie lang genoeg duurt of niet, of met de vraag of we meer tijd moeten inbouwen of niet. Daar heb ik niks aan. Uiteindelijk moet de trein gaan rijden met vakbekwaam personeel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Laçin ten slotte, afrondend.

De heer **Laçin** (SP):

Over de vakbekwaamheid van machinisten hebben wij geen discussie, daar zijn we het allemaal over eens. De vraag die nu al acht keer gesteld wordt aan de heer Amhaouch is hoe hij het verklaart dat na het ingaan van een nieuwe concessie met een nieuwe vervoerder de STS-passages omhooggaan. Dat verzin ik niet, dat concludeert de ILT. Vervolgens vragen wij een reactie hoe hij dat verklaart. Die komt niet, dat kan. Maar die conclusie blijft staan. Wat doen wij met die conclusie? Wij proberen

ideeën aan te dragen om het in kaart te brengen, informatie op te vragen, zodat we de conclusie beter kunnen beoordelen, maar ik zie hier een Kamerlid dat gewoon openlijk twijfelt aan de conclusies van de ILT. Dat vind ik best ernstig, moet ik zeggen.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Nu ondergraaft de heer Laçin zijn eigen standpunt. Hij heeft het alleen maar over de vakbekwaamheid van machinisten bij regionale vervoerders. Dat heeft hij de vorige keer ook gezegd. De vorige keer zei hij letterlijk dat de een kan opleiden in drie maanden of een halfjaar – dat is veel te snel – en de ander er een jaar of twee jaar over doet, en dat vond hij niet goed genoeg. Hij ging zelfs de tijdsduur van het trainen van mensen ter discussie stellen. Het enige wat de heer Laçin doet, is twijfelen aan de vakbekwaamheid van machinisten van verschillende vervoerders. Dat is wat hij doet.

De **voorzitter**:

Wat wilt u? De interrupties zijn geweest, de antwoorden zijn geweest. We hebben acht keer gewisseld.

De heer **Laçin** (SP):

Klopt, maar als er een onwaarheid wordt verteld, dan wil ik dat rechtzetten. Ik heb niet gezegd dat de een het in een jaar kan en de ander niet in drie maanden. Ik heb gevraagd waar dat verschil door komt. Dat was een vraag en geen constatering. Dat wil ik even rechtgezet hebben.

De **voorzitter**:

U heeft een opmerking en een punt van orde gemaakt. Wij hebben dit uitvoerig gewisseld. Ik dank alle leden voor hun bijdrage en interrupties in dit amusante debat om te volgen. Het gaat ergens over. Ik stel voor dat wij eventjes schorsen tot kwart over elf.

De vergadering wordt van 11.08 uur tot 11.17 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Ik geef het woord aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voor haar beantwoording van de gestelde vragen.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Dank u wel, voorzitter. Er zijn heel veel vragen gesteld. Veel vragen hadden ook wel wat met elkaar te maken. Ik wil het graag opdelen in een paar blokjes: ERTMS, STS-passages en dan nog wat vragen over het Basisnet en overwegen.

Om te beginnen ERTMS. De heer Amhaouch gunt iedere bewindspersoon zijn eigen IT-project. Ik zou zeggen: ik gun ook elke Kamercommissie haar eigen IT-project. We zullen het gezamenlijk moeten doen. Ik ben me heel erg bewust van het feit dat dit in belangrijke mate een IT-project is, van de complexiteit van dit soort trajecten en ook van het trackrecord van de overheid om dit soort trajecten goed te begeleiden. Ik geef ook niet de garantie dat we nooit meer onverwachte dingen tegenkomen of dat het nu allemaal precies zo gaat als we het bedacht hebben. De geschiedenis en de ervaring leren gewoon dat je voor dit soort complexe trajecten dat soort garanties niet kunt geven. Daarom is het zo belangrijk dat we met elkaar aan de start hiervan goed kijken of de manier waarop we dat proces inrichten de waarborg biedt om tijdig te kunnen bijsturen, tijdig de juiste signalen naar boven te krijgen, tijdig de juiste analyses te maken, zodat we keuzes en handelingsperspectieven hebben. Ik zal steeds met u delen welke informatie ik krijg en wat de handelingsperspectieven zijn, zodat we daarin in alle transparantie en gezamenlijkheid de verstandige keuzes kunnen maken.

Omdat dit een groot project is geworden, vind ik het heel goed dat de Kamer een rapporteur heeft aangewezen. Het betreft soms vrij technische informatie en het is dan heel fijn als er een aantal mensen zijn die zich daar structureel in verdiepen. Ook in het geval van portefeuillewisselingen van deze of uw kant van de tafel moeten we ervoor zorgen dat we dit traject de komende decennia zo goed mogelijk uitrollen.

Waar een aantal van uw leden heeft gezegd dat zij zorgen hebben, is het gewoon heel gezond om dit soort trajecten heel kritisch te volgen. Dat doe ik aan deze kant ook. Ik begin met een van de laatste vragen die gesteld zijn. De heer Amhaouch vroeg of we alle juiste informatie krijgen over de kwaliteit, prijzen en capaciteit. Ik stel voor dat de Kamer samen met de rapporteur nog eens kijkt of zij van mening is dat in de huidige voortgangsrapportages alle informatie staat die zij graag wil. Als er nog aanvullende punten zijn, ga ik graag in overleg over waar u eventueel nog informatie mist en wat we daarin voor elkaar kunnen betekenen. Het gaat om veel geld, om een belangrijk en langjarig traject, dus ik wil graag zo goed mogelijk samen met de Kamer optrekken. Voorzitter, dat even vooraf.

Ik ga maar even woordvoerder voor woordvoerder af. De vraag van de heer Ziengs was: als ProRail het gaat uitvoeren, blijft de regie dan bij lenW? Uiteraard. Het ministerie blijft formeel de opdrachtgever en ik blijf u dus ook de voortgangsrapportages sturen. Maar als het project overgaat van beleidsvorming naar -uitvoering, is het goed als de mensen die verstand hebben van de uitvoering dat ook gaan doen. Als het een groot wegenproject zou zijn, zou het op een gegeven moment naar Rijkswaterstaat gaan. Daarom gaat dit project naar ProRail. Maar we zullen een stevige rol moeten spelen om de voortgang te bewaken en regelmatig te toetsen of het allemaal goed loopt. Zoals ik zei, komen we er in de voortgangsrapportage op terug. Dus absoluut, de regie blijft hier liggen. Hoe zorgen we ervoor dat we tijdens de realisatie kritisch blijven toetsen? Dat is natuurlijk een rol voor het ministerie, maar het is ook een vraag. Naast alle entreetoetsen die dit project door moet – ik heb daar net wat over verteld – moeten we gedurende het project steeds scherp blijven en ons af en toe ook extern laten toetsen. Periodiek de thermometer erin. De Auditdienst Rijk gaat dat bijvoorbeeld doen, maar ook onafhankelijke toetsers zoals de CIO, die nu een rol heeft. Ik vind het belangrijk dat we periodiek van buiten eens even naar het project laten kijken; zijn we nog op het juiste spoor? En daar zal ik u uiteraard telkens over informeren. De heer Ziengs vroeg of we bij vervanging van een baanvak ERTMS gaan implementeren. Ja, uiteindelijk wel en zo snel als dat kan, want het is ook een vervangingsopgave. We staan nu eerst voor de voorbereidingsfase waarin we de treinen moeten ombouwen, de mensen moeten opleiden en ervaring moeten opdoen met de eerste baanvakken. Je wilt voor je eerste baanvakken een keuze maken door middel van de beste maatschappelijke kosten-baten. Zowel goederen- als personenvervoer nemen we daarin mee. Daar vroeg mijnheer Amhaouch ook naar. Ik heb de Kamer ook toegezegd dat wij bij u terugkomen op hoe die analyse uiteindelijk uitpakt, zodat u kunt kijken of u het daarmee eens bent. Uiteindelijk is het ook een vervangingsopgave. Mijnheer Van Aalst zei: kunnen we niet gewoon blijven bij wat we hebben? Dan worden we een soort ouderwets eiland en krijgen we niet alle voordelen die door de heer Jetten werden geschetst over dit project: capaciteit, veiligheid, snelheid op het Nederlandse spoor, de aansluiting met onze buurlanden. Daarvoor is de overgang naar dit nieuwe systeem echt cruciaal. Dus daar zullen we op die manier mee aan de slag gaan.

Zijn we op achterstand gekomen ten opzichte van het buitenland, vroeg de heer Ziengs. Ook de landen om ons heen zijn aan het zoeken hoe ERTMS in te voeren. Het gaat soms iets sneller, soms iets langzamer. Denemarken heeft recent wat vertraging opgelopen, zoals de heer Van Aalst ook noemde. Waarom is dit nou zo'n lastig traject? Dat is omdat je

geen greenfieldsituatie hebt. Je hebt een spoornetwerk dat in Nederland heel intensief benut wordt, waar bestaande infrastructuur ligt, ook een beveiligingsinfrastructuur, die je langzamerhand moet vervangen. Die situatie is in elk van de landen weer verschillend en toch wil je uiteindelijk allemaal migreren naar eenzelfde systeem. Dat vraagt in alle landen om een zorgvuldig proces en kost dus ook in alle landen tijd. Uiteraard proberen we daar waar het kan het tempo erin te houden.

Het opleiden van de mensen maakt onderdeel uit van de basis die we de komende jaren gaan uitvoeren. De heer Ziengs vroeg daarnaar.

Over de tijd heb ik het gehad. Mevrouw Kröger vroeg met welke investering we later extra kosten kunnen vermijden. Daar zit een beetje het verschil. We nemen nu een aantal basiskosten, testen, engineering, opleiding, ombouw, en later is dan de uitrol per baanvak goedkoper. Kunnen we in ons huidige tempo en met de huidige tijdsplanning de modal shift nog steeds waarmaken? ERTMS gaat daar op de langere termijn bij helpen, maar we hoeven niet alleen te wachten op ERTMS voor modal shift. Zoals ik ook in de brief over het goederenvervoer heb aangegeven, wil ik daar nu al hard mee aan de slag. Daar hebben we een pakket voor samengesteld.

Is het de investering nog wel waard, zei de heer Van Aalst. Eigenlijk moet je je afvragen of je wilt blijven investeren in een analoge situatie als de rest van de wereld overgaat naar digitaal. Het is uiteindelijk gewoon beter voor de veiligheid, capaciteit en snelheid om die overstap te maken. Anders wordt Nederland een soort analoog eiland in een digitaal Europa en dat is niet goed voor de belangrijke grensoverschrijdende verbindingen. Nog even los van punten als dat straks de mensen er niet meer zijn. De hele industrie is straks over en hoe houd je dan je systeem op orde?

Is het plafond bereikt, vraagt de heer Van Aalst, en hij wil een toezegging dat de kosten niet verder toenemen. Ik heb al gezegd dat dit van die projecten zijn waarin je nooit 100% garantie kunt geven, maar waarbij we steeds heel zorgvuldig moeten volgen wat er gebeurt. We laten dus toetsen of de huidige kostenraming doelmatig is opgesteld. In de verdere uitrol van het project komen er steeds allerlei toetsen. Ik zal u daarover steeds wanneer we nadere informatie hebben, informeren.

De kosten voor de volgende fases van de ERTMS-uitrol. We doen nu de basisinvestering. De kosten van de landelijke uitrol na die periode brengen we in kaart. Ik heb al iets gezegd over de aanvullende middelen die tussen 2030 en 2050 nodig zijn, in antwoord op de vragen van de rapporteur. Als je het hebt over een periode van twintig jaar gaan we uit van ten minste ongeveer 1 miljard die je nodig hebt voor de uitrol. Het programmabudget voor de opstart en de eerste fase is 2,4.

De heer Jetten vroeg naar het rapport van BCG. Ook daarbij zie je weer het belang om af en toe een externe partij te laten meekijken, ook naar gemaakte strategische keuzes en of die in de altijd ontwikkelende omstandigheden nog de juiste zijn. BCG heeft de uitgangspunten getoetst waarop de programmabeslissing wordt gebaseerd en zegt dat die nog stevig staan. Men onderschrijft de functionele keuzes om nu te starten met de introductie van ERTMS, onderschrijft ook de keuze voor de versie – level 2 baseline 3 voor de liefhebbers – en dat dit is gelinkt aan een keuze voor bewezen technologie. BCG onderschrijft ook de keuze om ERTMS eerst in te bouwen in de treinen en dan in de infrastructuur.

BCG doet ook een aantal aanbevelingen. De drie aanbevelingen die de meeste impact hebben op de programmabeslissing zijn het heroverwegen van één perceel in plaats van twee, zeker nu het aantal baanvakken verminderd is, het toevoegen van een proefbaanvak in de test- en migratiestrategie, en de volgorde van de uitrolstrategie. Ik vind het heel belangrijk dat deze opnieuw tegen het licht zijn gehouden. We kijken daar nu goed naar, overigens met alle partijen in de stuurgroep ERTMS. Ik

verwacht na de zomer hierover een uitspraak te kunnen doen en die zal ik dan in het najaar naar de Kamer sturen voor beoordeling. De heer Van Aalst vroeg of ieder land zijn eigen versie van ERTMS moet hebben. Het is misschien wel goed om te schetsen dat bijvoorbeeld België op baseline 2 en 3 zit en Duitsland op baseline 3. Omdat 3 kan communiceren met 2, kun je zeggen dat we met die baseline 3 met onze buurlanden op dezelfde keuze zitten. De specificatie daarvan is Europees vastgesteld en wordt ook stabiel gehouden. Ik heb recent in het pakket met de goederenvervoerders nog een keer de nadruk gelegd op het belang van die stabiliteit, omdat als je eenmaal investeert, je ook moet weten dat je daarmee vooruit kunt. Het Europees Agentschap houdt er trouwens toezicht op dat er niet een soort lappendeken van eigen puntjes ontstaat.

Mijnheer Jetten vroeg om informatie over de kostenraming van de landelijke opgave. Daar heb ik al iets over gezegd in het antwoord aan de rapporteur. Dat kan nu nog niet als je kijkt naar de hele uitrol. Ik heb iets gezegd over hoe we dat ongeveer voor ons zien. Zodra we daar wat hardere cijfers over krijgen, zullen we de Kamer daarover informeren. Dan de goederenvervoerders. Natuurlijk heel belangrijk. Er werd net gevraagd naar mogelijk verlies van een subsidie van 50 miljoen. We hebben juist 50 miljoen aan Europese subsidie gekregen voor de ombouw. Nee, 32 miljoen hebben we ontvangen voor de ombouw van 300 goederenlocomotieven en we vragen een aanvulling voor nog 55 locomotieven. Door deze stap te nemen, benutten we het Europese geld dat beschikbaar is en wat de goederenvervoerders moet helpen om die tegemoetkoming in de kosten te krijgen. Die subsidies kennen een einddatum van 2023 en daarom vind ik het zo belangrijk om daarmee te starten, want we willen het geld dat we voor onze sector kunnen gebruiken niet mislopen.

Er is een interruptie van de heer Ziengs, voorzitter. Ik zal niet in uw rol treden, maar ik zag hem.

**De voorzitter:**

Ik zie het. Dat is goed gezien.

**De heer Ziengs (VVD):**

Goed dat de Staatssecretaris de voorzitter even port. Dat wil nog wel eens helpen. Als het om de goederenvervoerders gaat, kan de Staatssecretaris dan een inschatting maken van de middelen die inmiddels beschikbaar zijn gesteld, maar ook van de middelen die aangevraagd zijn? Heeft ze in de onderhandelingen met de goederenspoorvervoerders al wat zicht op dat proces waardoor die goederenspoorvervoerders voldoende worden geholpen om deze ombouw te realiseren? Daar ben ik erg benieuwd naar.

**Staatssecretaris Van Veldhoven:**

Die 32 miljoen hebben we ontvangen. We zetten dus nog in op een aanvulling. Ik weet even uit mijn hoofd niet precies hoever we daarmee zijn, maar ik kan misschien in tweede termijn daar nog een antwoord op geven. We hebben in de context van de gesprekken met de goederenvervoerders over het pakket twee dingen geconstateerd. Eén is dat we door het pakket dat we met de goederenvervoerders hebben afgesproken in de breedte de concurrentiepositie van die vervoerders versterken. Dat is het goede nieuws. Voor ERTMS hebben we geconstateerd dat er door staatssteunkaders grenzen zijn aan hoever de overheid mag gaan in het volledig vergoeden van kosten, maar we blijven met elkaar in gesprek om te kijken hoe we zo goed mogelijk de goederenvervoerders kunnen helpen om die overgang op een goede manier te maken. We blijven daarover met elkaar in gesprek.

Mijnheer Jetten had een vraag over de overdracht naar ProRail en waarom. Daar heb ik iets over gezegd. We gaan langzamerhand van de

beleidsfase naar de realisatiefase en dan is die overdracht van belang. Er zijn dus kwartiermakers gestart. Ik vind het belangrijk dat de mensen die het straks moeten gaan uitvoeren nu al goed in alle afwegingen en dergelijke betrokken worden. Dat is juist van belang, waarbij ik nogmaals herhaal dat de regie natuurlijk hier blijft liggen, bij de opdrachtgever. Ten aanzien van het CDA heb ik gezegd dat ik na het overleg van de Kamerleden met de rapporteur graag hoor waar eventueel nog aanvullende informatiebehoefte van de Kamer is. Voorzitter. Ik denk dat ik daarmee op het punt van ERTMS de meeste vragen heb beantwoord.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik had de Staatssecretaris gevraagd een doorkijk te geven: wat ziet zij als de drie belangrijkste risico's en wat is ze aan het doen om die risico's aan te pakken? We kunnen inderdaad later met de rapporteur bekijken of we dat lijstje langer kunnen maken voor een volgende rapportage.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

De heer Amhaouch heeft zelf de belangrijkste risico's eigenlijk wel genoemd: tijd, geld en kwaliteit. Dat zijn ook de risico's waarop we heel actief sturen en waarover we graag aan de Kamer ons laatste inzicht in zaken goed rapporteren. Bij kwaliteit heb je het ook over de samenhang met de discussie over een of twee baanvakken. Als je het hebt over een ICT-project gaat het over de kwaliteit van de ICT die je daarvoor gaat inkopen; kies je dan voor één betrouwbare partij of toch voor twee, zodat ze allebei een kleiner vlak hebben en je onderling geen problemen met de kwaliteit hebt? Tijd, geld en kwaliteit zijn de belangrijkste risicofactoren. Ik blijf graag met de Kamer scherp op alle drie.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Dat de risico's vallen in de driehoek kwaliteit, geld en tijd, geloof ik. Toch heb ik behoefte aan meer inhoud van die risico's. Ik wil daar iets meer verdieping in hebben. We kunnen van alles over zo'n groot project in de techniek vinden, maar het voornaamste is dat de Staatssecretaris ons meeneemt in de risico's op het gebied van kwaliteit, tijd en geld en in wat ze dan gaat doen.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Dat zal ik graag doen in de voortgangsrapportages. Ik denk daarin iets meer aan te geven dan wat ik net zei over de risico's in de kwaliteit. Ik heb net geschetst dat we te maken hebben met wat ze een brownfieldsituatie noemen: je hebt een bestaand systeem waarin je aanpassingen gaat doen. De ICT-aanpassingen an sich zijn natuurlijk altijd een risicofactor. Dat leren ook eerdere grote projecten. De baan-treinintegratie is een risicofactor waarbij je altijd goed moet bekijken waar deze fout kan gaan, maar waarbij je ook moet kijken naar het aanpassen van de werkprocessen. Je hebt de ICT-kant, de harde technische kant, maar ook de softe, menselijke kant, en ook de werkprocessen moeten opnieuw worden ingericht. Daar zie ik risico's. Hiervoor is samenwerking nodig en als die onvoldoende plaatsvindt, heb je daar weer een risico. Op dit soort punten zal ik in de voortgangsrapportage graag rapporteren, want we moeten met elkaar zo concreet mogelijk een gevoel krijgen over waar de knelpunten zitten. Ik snap dus heel goed dat de heer Amhaouch die vraag stelt.

De **voorzitter**:

Ik zag de heer Jetten eerst en dan Van Aalst en Kröger.

De heer **Jetten** (D66):



Ik ben erg blij dat de Staatssecretaris aangeeft dat deze zomer op de aanbeveling van BCG wordt ingegaan en dat na de zomer de analyse bekend is. Ik vond dat niet heel duidelijk uit de brief komen, dus ik ben blij dat de Staatssecretaris dat nu heel helder heeft gezegd. Dat is toch wel een vrij fundamentele, want zeker de aanbeveling over het overwegen van de aanleg van een proefbaanvak doet iets met de planning van de andere baanvakken. Het is waarschijnlijk ook een manier om heel veel issues al eerder te ontdekken, zodat je die andere baanvakken beter kunt uitrollen. De aanbeveling om de infrastructuur in één perceel aan te besteden, gaat hopelijk voorkomen dat we in Nederland allerlei verschillende systemen aanleggen die niet goed met elkaar communiceren. Dat is dan het standpunt van D66. Ik ben heel erg blij dat die twee aanbevelingen nader worden geanalyseerd. Mijn vraag is wat dit betekent voor de tussentijd. Kan ProRail ondertussen doorgaan met de ontwikkeling? Of zijn het twee heel fundamentele vragen die we eerst moeten beantwoorden? Is de Staatssecretaris bereid om de Kamer mee te nemen in de analyse en de keuze die we vervolgens voor de uitrol maken?

**Staatssecretaris Van Veldhoven:**

Dat zijn inderdaad twee heel cruciale punten. Uiteraard zullen we na de zomer hierover de Kamer informeren en overleg ik graag met de Kamer of we de analyse en de keuze delen. Ik heb net al iets gezegd over hoe we de kostenopbouw zien. Gezien de ervaringen in het verleden sta ik heel positief in zo'n proefbaanvak, maar het is belangrijk om daar met de hele stuurgroep een analyse van te maken en te kijken of we allemaal hetzelfde beeld erbij hebben.

Op het punt van de een of twee aanbestedingen: aan de ene kant heb je de complexiteit van twee systemen, aan de andere kant heb je de afhankelijkheid als je maar één systeem hebt. Het zijn precies die voors en tegens die we in een stuurgroep goed met elkaar moeten afwegen. Ik kom daar graag in het najaar bij de Kamer op terug. In de tussentijd zijn er nog een heleboel andere zaken die in de voorbereiding niet per se samenhangen met deze keuzes en waarmee gewoon wordt doorgegaan.

**De heer Van Aalst (PVV):**

Ik word wat onrustig van de beantwoording van de Staatssecretaris. We krijgen geen garanties: geen garantie voor resultaat, geen garanties dat er nog extra financiële middelen bij komen. We hebben het over een vervangingsbehoefte en geen -noodzaak, want ons ATB is een oldtimer, maar het beestje rijdt gewoon nog. Ik heb altijd geleerd: gooi je oude schoenen niet weg voor je nieuwe hebt. Vandaar onze oproep: kijk even rustig voordat je nieuwe aanschaft. Vooral als we kijken naar snelheid, capaciteit, aansluiting op het Europese systeem; het is allemaal nog niet zo ideaal. Is er enigszins de mogelijkheid om ons op een bepaalde manier gerust te stellen? Want dit lijkt uit te gaan lopen op een debacle. Elke voortgangsrapportage wijkt af van wat we bedacht en gepland hadden. Ik zou niet weten hoe ik hier een positieve draai aan zou moeten geven.

**Staatssecretaris Van Veldhoven:**

Als de heer Van Aalst alleen maar rustig wordt als ik tegen hem zeg: gaat u maar rustig slapen, ik geef u 100% garantie, lijkt mij dat niet de manier waarop we met elkaar in alle realiteit het debat moeten voeren over zo'n complex en grootschalig project. Daarom moet de garantie op dit punt in de procedure zitten die we met elkaar afspreken, in de toetsen die we doen, in de manier waarop we met elkaar de voortgang meten, in de manier waarop we het debat met elkaar voeren en in de informatiebehoefte die u heeft. En we moeten gewoon zorgen dat we periodiek met elkaar heel goed de vinger aan de pols houden over de keuzes die te maken zijn. Dat de wereld complex is, is een realiteit. We weten dat uit ervaring met de projecten in het verleden. Ik wil u niets op de mouw

spelden door te zeggen: gaat u maar rustig slapen, ik geef u de garantie dat alles precies zo gaat lopen als we nu denken.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik ben volksvertegenwoordiger geworden om op de centen van mijn achterban te passen. Als het om miljarden gaat, wil ik wel horen dat ik rustig kan gaan slapen. Dat ik de vinger aan de pols moet houden en dat er af en toe dingen voorkomen die niet helemaal goed verlopen, kan zijn, maar als de planning zo dramatisch verloopt en er continu gecorrigeerd moet worden, krijg ik een beetje het gevoel – mijn collega van de VVD zei dat en ik heb dat al eerder gezegd – dat het mes op de keel staat, met name vanuit Brussel, want anders lopen we die gelden mis. Dan komt de discussie erbij dat we de goederenvervoerders niet mogen helpen omdat het staatssteun is. Dat is toch de omgekeerde wereld? We laten die maffe bureaucraten daar in Brussel ons dwingen dat te doen. Vervolgens willen we onze goederenvervoerders helpen en dan zeggen ze dat dat niet mag omdat het staatssteun is. Ik word knettergek van dat volk daar in Brussel. Is de Staatssecretaris dat met mij eens?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Er is één zekerheid: een interventie van de PVV draait eropuit dat het allemaal de schuld van Brussel is. Daar hebt u mij ook deze keer niet in teleurgesteld. We krijgen uit Brussel geld om de goederenvervoerders te helpen en daar ben ik blij mee. Ik ben ook blij met de afspraken met de Kamer om in de onzekerheden, waar we nu eenmaal in zitten, zo veel mogelijk zekerheid in te bouwen. U wilt zorgvuldig omgaan met het belastinggeld en dat is precies waarom we al die toetsen doen, waarom ik voortgangsrapportages wil maken, waarom ik graag met de Kamer wanneer zij dat wil in overleg ga op basis van nieuwe informatie en nieuwe vragen die de rapporteur misschien heeft. Laten we inderdaad met elkaar maximale zekerheid inbouwen door het proces heel zorgvuldig te doen.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger over ERTMS.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik zit diametraal aan de andere kant van het spectrum ten opzichte van de vorige vragenstellers. Hoe gaan we het allemaal zo snel mogelijk voor elkaar krijgen en hoe zorgen we dat de ambitie en de lat hoog blijven liggen? Mijn zorg is dat we die ambitie nu langzaam steeds een beetje terugschroeven, terwijl we die keihard nodig hebben, zeker ook om die modelshift te bewerkstelligen. Mijn vraag was of de Staatssecretaris inzichtelijk kan maken of we in deze fase met meer budget een hogere ambitie en een snellere uitrol kunnen bewerkstelligen. Haar antwoord was erop gericht dat we nu een aantal dingen doen waardoor het later minder duur is. Dat ging over het huidige budget in de tijd zetten. Mijn vraag is: stel je zou een hoger budget hebben, wat zou dat doen voor ons ambitieniveau en ons tempo van uitrol?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Met meer geld kun je altijd meer. Als mevrouw Kröger voor mij een miljard heeft, kan ik meer doen. Dat neemt niet weg dat we eerst de basis op orde zullen moeten hebben. Dat heeft betrekking op het tweede deel van haar vraag: zo snel als het kan, maar zo langzaam als het moet om het zorgvuldig te doen. Op die manier wil ik het project aanpakken. Daarbij heb ik een taakstellend budget waar ik het maximale uit wil halen, maar waar ook een maximum aan zit. Tenzij er een miljard uit de lucht komt vallen, heb ik reëel te werken met dit budget en ga ik daar zo snel als het

kan en zo langzaam als het moet in alle zorgvuldigheid met de Kamer graag mee aan de slag.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Welk prijskaartje hangt eraan als je de oorspronkelijke doelstellingen wilt realiseren? Want die hebben we verlaagd. Dan kun je een afweging maken, et cetera.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Het is misschien goed om daar de nadruk op te leggen: de uiteindelijke doelstelling is niet verlaagd. We willen dit nog steeds landelijk uitrollen. Dat is de ambitie: landelijke uitrol. Daarbij heb je een andere verdeling in de tijd, maar je moet in een context waarin men in heel Europa aan de slag gaat met ERTMS ook zien dat je de mensen en dergelijke hebt om het uiteindelijk in een bepaalde snelheid uit te kunnen rollen, nog even los van de zorgvuldige start die we met elkaar moeten voorbereiden, met proefvak en opleiding en dergelijke. Maar de ambitie is niet verlaagd. Landelijk uitrollen is de ambitie. We doen wat we kunnen, zo snel mogelijk binnen dit budget, maar met de stappen die nodig zijn om het zorgvuldig te doen.

De **voorzitter**:

Dan gaan we naar STS en dan het Basisnet.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Op STS heeft u onderling heel veel gewisseld. Voor mij is de basis bij STS dat we allemaal willen dat het spoor in Nederland zo veilig mogelijk is. Als de ILT ergens een afwijking constateert, vind ik het interessant om de ILT te laten analyseren waardoor dat komt. We moeten ervoor waken om zelf al meteen tot conclusies te komen over waar het dan wel aan zal liggen voordat de ILT die analyse heeft kunnen doen. Ik neem het serieus, daarom laat ik de ILT dat onderzoeken. Een aantal van de vragen die de heer Laçin stelde, geef ik aan de ILT mee als invalshoeken om te kijken of dat hen tot nadere inzichten brengt, maar een heel aparte analyse over de afgelopen vijf jaar per reiziger vind ik echt aan hen. Als de ILT dat nuttig vindt, zal zij dat vast doen. Zij moet dat bepalen. Maar ik zal de invalshoeken meegeven. Daar bedienen we ook de heer Laçin mee, want dan krijgt hij meteen de analyse van de gegevens van de ILT aangeleverd met aanbevelingen, mocht er in die invalshoek een knop zitten.

In zijn algemeenheid is het aantal STS-passages de afgelopen jaren gestabiliseerd, maar we moeten natuurlijk blijven kijken of er knoppen zijn waaraan we kunnen draaien om het nog veiliger te maken. Daar heb ik al een aantal dingen over gezegd. Als de ILT haar aanbevelingen doet, ben ik altijd bereid de ILT te vragen een technische briefing aan de Kamer te laten verzorgen om daar nog eens over te spreken als u nadere vragen over de analyse heeft.

Vervanging van ATB. Meer dan de helft van alle seinen heeft ATB-Vv. Daar is al een bepaalde basislijn. Ik heb in de brief duidelijk aangegeven wat de oorzaken waren en wat de casus Zwolle-Enschede en de casus Hengelo-Zutphen zijn, dus het is niet heel zinvol om dat allemaal te herhalen. Er zijn echt verschillende oorzaken, heeft de ILT al geconstateerd. Nieuwe routes, nieuwe machinisten, korte implementatie, snelle groei. Ik vond het een goede suggestie van de heer Laçin om de ILT ook eens te laten bekijken of het samenwerken tussen verschillende vervoerders voor en na een concessiewissel een optie is. Die geef ik graag mee aan de ILT. Ik kan me voorstellen dat dit met aansprakelijkheidsvraagstukken juridisch niet altijd het meest makkelijke is, maar we geven het graag mee.

Een belangrijk punt is het verschil tussen het bereiken van een gevaarpunt en een gevaarlijke situatie. De heer Laçin zei dat er volgens de provincie geen gevaarlijke situatie is geweest, terwijl wel een aantal keer het

gevaarpunt is bereikt. Als een gevaarpunt is bereikt, is er een grotere kans, maar dat wil nog niet zeggen dat zich een gevaarlijke situatie heeft voorgedaan. Ik geef u alleen maar aan wat de definities van de twee verschillende begrippen zijn die de provincie gebruikt en waarvan de heer Laçin zei: hoe kan dat nou? Dat komt omdat er twee verschillende begrippen zijn.

De heer **Laçin** (SP):

Ik begrijp de definities heel goed. Waar het mij vooral om gaat, is dat je het idee krijgt dat een machinist bij voorbaat al kan weten dat als een rood sein gepasseerd wordt, dat geen gevaar kan opleveren. Ik zeg niet dat dat uw constatering is, Staatssecretaris, maar dit lijkt te gebeuren. De provincie heeft het over een gevaarlijke situatie en hier staat «een gevaarlijk punt bereikt». De definities zijn helder, maar het moet niet zo zijn dat de machinist bij voorbaat al weet: het is een rood sein, ik passeer hem en er is geen gevaar. Dat was meer mijn punt.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Een rood sein is niet voor niets een rood sein.

Het overzicht van de STS-passages. In het najaar volgt het verslag van de ILT over de spoorveiligheid. Daarin wordt altijd opgenomen waar het staat.

Dan de vraag naar het aantal gesprekken met de ILT. Het is aan de ILT om te bepalen of zij vindt dat een aantal gesprekken nodig is, hoeveel er nodig zijn en/of die tot iets moeten leiden. Die afweging is aan de ILT. Dat laat zien dat ze erbovenop zit en daar heel zorgvuldig mee omgaat en niet na één gesprek denkt: het is wel goed, we geloven het. Ze zit daar echt bovenop.

Dat waren volgens mij de vragen over de STS.

De heer **Van Aalst** (PVV):

We hebben hier zojuist een hele discussie gehad, maar ik wil toch even wat helderheid van de Staatssecretaris. Begrijp ik het goed dat ik de Staatssecretaris in haar beantwoording hoor zeggen dat de STS-passages niets te maken hebben met vakbekwaamheid en opleiding et cetera? Geen discussies over cao-conflicten, noem maar op?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Er is inderdaad heel veel gewisseld. Er zijn basisvoorwaarden waaraan iedereen moet voldoen. Dat heb ik volgens mij de vorige keer ook gezegd. Daar waar een concessie wordt verleend, moet aangetoond worden dat aan alle veiligheidseisen wordt voldaan. Toch doet de ILT een constatering. Daarom vind ik het belangrijk om de ILT te vragen wat de handelingsperspectieven zijn. Maar het idee dat met een eenvormige cao alle STS-passages in Nederland altijd kunnen worden voorkomen, is het andere eind van het spectrum. Ik zeg niet dat de heer Laçin dat gezegd heeft, maar ik schets even de wijze om de extremen van het debat dat u zojuist met elkaar had. Ik vind het belangrijk dat we de ILT vragen wat hier precies aan de hand is geweest om te voorkomen dat appels met peren worden vergeleken. Als er punten zijn en knoppen waar we aan kunnen draaien, dan nemen we die serieus in het belang van onze veiligheid.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Mag ik uit de beantwoording van de Staatssecretaris concluderen dat ze op dit moment geen signaal heeft dat de opleiding van welke vervoerder dan ook tekortschiet om de veiligheid en de vakbekwaamheid van de machinisten te garanderen?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Daar heb ik inderdaad geen signaal van.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Het zinnetje waar het om gaat, is volgens mij dat de nieuwe vervoerder voldoende tijd heeft om zich hierop voor te bereiden. Dat is waar we het over hebben. We hebben het over een situatie dat een vervoerder bij een concessieverlening gerekend heeft op een bepaalde instroom van ervaren personeel. Die kan hij niet krijgen. Dat is dat verhaal over cao's. Vervolgens moeten ze snel iets anders en daardoor is er kort tijd. Ziet de Staatssecretaris mogelijkheden? In de brief schrijft ze dat de decentrale concessieverleners wel kwaliteitseisen kunnen stellen, zoals over frequentie en stiptheid. Kan in die kwaliteitseisen ook een bepaalde voorbereidingstijd worden meegenomen? Zou dat een deel van de oplossing in dit verhaal kunnen zijn?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ik vraag juist aan de ILT om aan te geven aan welke knoppen wij kunnen draaien om het door de ILT gesignaleerde risico op een goede manier structureel te verminderen. Laat ik daar niet op vooruitlopen. De suggestie van mevrouw Kröger geef ik graag door aan de ILT, zodat ze die kan beoordelen. Het kan zijn dat dat in deze specifieke situatie een punt is geweest, maar dat het niet generiek een punt is. Dan is het de vraag of je daar generiek iets voor wilt aanpassen. Daarom vind ik het belangrijk dat de ILT over de verschillende situaties heen kijkt wat de punten zijn waarop je bij zo'n overgang extra alert moet zijn en hoe je dat kan doen, inclusief de suggesties die daarvoor gedaan zijn.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank. Ik vat dit op als een toezegging dat het vastleggen van de voorbereidingstijd tussen twee concessies, zodat je zeker weet dat er bij een wisseling voldoende tijd is om voor te bereiden, een van de dingen is die de ILT gaat onderzoeken als oplossingsrichting. Dan is mijn vervolgvraag: welke rol ziet de Staatssecretaris voor zichzelf in relatie tot die decentrale concessieverleners om dat te borgen?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Dit is mevrouw Kröger zoals we haar kennen: we hebben het onderzoek niet gedaan en dan willen we de conclusies alvast vastleggen. Dat ga ik niet doen. De ILT is onafhankelijk. We willen met elkaar het spoor veiliger maken. Laten we degene die daar kennis over heeft en daar analyses van kan maken, op de stoel zetten om die analyse te maken en naar ons toe te komen met aanbevelingen over hoe en wat. Dan bespreken we met elkaar welke rol daarin voor mij is en welke voor de decentrale overheden. Ik wacht eerst op de analyse van de ILT, maar goede ideeën geef ik graag aan de ILT mee. Of ze het gaat onderzoeken of niet, is uiteindelijk aan de ILT. Ik kan me de suggestie van mevrouw Kröger voorstellen en daarom geef ik die door, maar ik ga niet nu alvast vastleggen wat ik ermee ga doen.

De heer **Laçin** (SP):

Ik ben blij om te horen dat de Staatssecretaris mijn vragen en suggesties gaat meegeven aan de ILT. Ik hoop dat de ILT ze ook meeneemt in de analyse die ze gaat maken, zodat we een goed beeld krijgen van de STS-passages en van waar en wanneer die plaatsvinden, zodat we daarop kunnen inspelen. Ik heb nog wel een vraag. De ILT heeft voorafgaand aan de start van de concessie zes gesprekken gevoerd. Daaruit bleek dat Keolis de risico's vooraf onvoldoende gestructureerd analyseerde en beheerste. Daar maak ik mij wel zorgen om. Ik vind het goed dat de ILT erbovenop zit en die gesprekken voert, maar er is na die zes gesprekken alsnog acht keer door een rood sein gereden. Dat baart mij zorgen. Dat baart ons, denk ik, allemaal zorgen. Bestaan er kaders voor de analyse die in dit geval Keolis maar welke vervoerder dan ook moet maken, zodat de

ILT in plaats van er zo op te zitten makkelijker kan controleren of de risicoanalyse wel goed gedaan wordt? Dat zou straks voor de veiligheid ook iets kunnen betekenen.

**Staatssecretaris Van Veldhoven:**

Er zijn wettelijke kaders waaraan de concessiehouders in principe moeten voldoen. Toch heeft de ILT deze constatering gemaakt, dus ik kan mij voorstellen dat zij inderdaad nog eens kijkt of dat voldoende borging geeft.

**De voorzitter:**

Goed. Dan ten slotte het Basisnet en de overwegingen en overige.

**Staatssecretaris Van Veldhoven:**

Nee hoor, dat waren de twee blokjes. O, en overige nog, uiteraard. Ik dacht dat we geen mapje overige hadden, maar er is altijd wel een mapje overig.

Het Basisnet. Wat ik heel belangrijk vind, is dat we in Nederland een contour hebben voor externe veiligheid, oftewel: overal in Nederland is er een grens waar je niet overheen mag gaan. En dat doen we ook niet. Ook niet wanneer we ervoor kiezen om meer vrachtwagens van de weg af te halen en naar het spoor toe te brengen en we dus meer spoorgoederenvervoer gaan doen. We blijven altijd binnen die contour. Dat vind ik echt heel belangrijk om als basis – letterlijk in de discussie over Basisnet – neer te leggen. We weten dat vervoer over het spoor veiliger is dan vervoer over de weg. Daarom willen we graag meer over het spoor, naast het oplossen van de files. We hebben een bepaalde hoeveelheid goederenvervoer en we hebben Basisnet. Hoe verdeel je die hoeveelheid goederenvervoer over Nederland, zodat er zo min mogelijk risico ontstaat? Zo zijn we ooit gekomen tot Basisnet. Daarnaast hebben we een Betuweroute aangelegd en willen we dat die zo goed mogelijk benut wordt. In het recente pakket van afspraken dat ik met de goederenvervoerders heb gemaakt, zorgen we ervoor dat de financiële prikkels dusdanig worden ingericht dat die Betuweroute maximaal benut wordt. Dan heb je nog stromen over. Per lijn waren er plafonds vastgesteld. Die werden overschreden, omdat er niet op die plafonds kon worden gestuurd. Ik vind het belangrijk dat we naar een situatie toe gaan waarin je een robuust Basisnet krijgt. Aan de ene kant heb je een reëel plafond – soms stonden de plafonds op nul, om via het op nul zetten van een plafond de Betuweroute aan te sturen – en nu gaan we de financiële prikkels aantrekkelijker maken. Een robuust Basisnet waarbij we maximaal sturen op de Betuweroute en waarbij steden weten wat er langs hun route kan worden vervoerd, waar we ook op kunnen sturen, biedt een reëler kader voor alle betrokkenen in dit speelveld. Ik heb daarover met alle betrokkenen overleg gehad voordat ik de brief langs die lijn aan uw Kamer heb gestuurd. Dus dat is even misschien als inleiding.

Mevrouw Kröger vroeg of we toekomstbestendig zijn. Dat is precies waarom we moeten werken aan dat robuuste Basisnet. Als je een lijn hebt waarop het plafond op nul staat, maar er gaan toch treinen overheen, dan kun je daar niet op sturen. Is een plafond van nul reëel? Als je er niet op kunt sturen, wat zegt zo'n plafond dan? Het zijn precies de twee punten waar ik naar wil kijken. Die risicoplafonds zijn altijd binnen de contour van dat externe veiligheidsrisico. Heel belangrijk om te zeggen. We gaan zorgen voor een goede balans tussen ruimtelijke ordening, economie en veiligheid. Op basis daarvan zullen we dus steeds discussie hebben over die plafonds. Hoe ziet dat traject tot aanpassing van de risicoplafonds eruit? ProRail is als eerste gestart met het actualiseren van de vervoersprognoses, dus ook daar is men bezig met de toekomstbestendigheid van gevaarlijke stoffen, waar mevrouw Kröger naar vroeg. Daarna komt de toeberekening van deze prognoses naar trajecten, en dan een berekening

van de risicoplafonds. De afweging maak ik met vertegenwoordigers van alle belangen. Aanpassing van het plafond kan alleen als de veiligheid voor bewoners niet in het geding is. Het bedrijfsleven heeft aangetoond dat die extra ruimte nodig is. Het is duidelijk geworden dat veiligheidsmaatregelen aan de infrastructuur of aan het vervoer, waardoor er meer vervoer binnen de risicoplafonds mogelijk is, niet haalbaar zijn.

Wat doet de Staatssecretaris om de productie en verwerking meer op één locatie te laten plaatsvinden? Dit is een van de onderwerpen die met producenten en verladers besproken worden in contracten over het verleggen van de goederenstromen. U weet misschien nog dat ik recentelijk een brief aan de Kamer heb gestuurd over het beëindigen van de chloortransporten. Dat is een heel mooi voorbeeld van hoe deze aanpak daadwerkelijk tot resultaat leidt. Ik ben ook heel erg blij dat we dat met Akzo hebben kunnen afspreken. Eerder is er ook een convenant gesloten om ammoniak fors te verminderen. Je merkt dat ook het bedrijfsleven ziet dat hier een maatschappelijke opgave ligt. Eind van dit jaar hebben we hopelijk nieuwe resultaten aan u te melden.

De heer Jetten vroeg naar de quickscan. Die gaat niet alleen over chloor maar over alle relevante stoffen. Die is medio 2019 gereed en wordt dan uiteraard naar de Kamer gestuurd.

De heer Jetten vroeg of we bij de aanpassing van de risicoplafonds extra aandacht kunnen besteden aan West-Brabant. Alle regio's zijn mij even lief, zou ik tegen de heer Jetten willen zeggen, dus uiteraard kijken we heel zorgvuldig naar West-Brabant. De Brabantroute is er een waar veel mensen wonen, maar ook in andere regio's willen mensen natuurlijk graag dat er heel zorgvuldig gekeken wordt naar vervoer en risico's. Dat zullen we overal doen, ook in West-Brabant, zeg ik tegen de heer Jetten. Over de benutting van de Betuweroute heb ik zojuist al iets gezegd. Dat maatregelenpakket goederenvervoer heeft een heel concreet doel. We willen van 40 miljoen ton nu naar 54 tot 61 miljoen ton in 2030 om die vrachtwagens van de weg af te halen en meer veiligheid te bieden. Daar gaan we ook de prijsprikkel voor realiseren om het gebruik van de Betuweroute te bevorderen. We gaan zorgen dat er genoeg capaciteit is op de toeleidende infrastructuur, zodat het ook goed bereikbaar is. We gaan werken aan langere treinen en ook met Duitsland overleggen om die capaciteit beter te kunnen benutten. Daarover zal ik allemaal rapporteren via de voortgangsrapportage Betuweroute.

Voorzitter, dat waren volgens mij de vragen over Basisnet.

Dan gaan we naar overwegveiligheid, een heel belangrijk onderwerp. Dat geldt ook voor ProRail. Zij pakt het met het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen en met het programma NABO voortvarend aan. Ik heb al gezegd, volgens mij gisteren in het MIRT nog, dat ik heel binnenkort, nog voor de zomer, met een plan kom om de motie-Van der Graaf c.s. uit te voeren. Het is een uitvoering van een risicogestuurde inventarisatie van alle NABO's op het reizigersnet. Want je hebt ook niet-actief beveiligde overwegen, om de afkorting nog maar een keer uit te spreken, die niet op het reizigersnet zitten, maar bijvoorbeeld alleen tussen twee weilanden. Dan heb je echt een ander risicoprofiel. Maar die op het reizigersnet willen we zo snel mogelijk aanpakken. Dat is volgens mij ook een vraag van de heer Van Aalst. Hij zegt: pak alle NABO's aan. We moeten ook daar kijken, als je kijkt naar de investeringen die ermee gepaard gaan, of de aanpak risicogestuurd is. Met name bij het reizigersnet en de particuliere huisaansluitingen spreek je van een ander risico dan wanneer je het hebt over een overgang tussen twee weilanden waar alleen de ondernemer die op die weilanden komt, gebruik van maakt, en die zich er heel goed van bewust is. Het gaat er bij een huisaansluiting met name om dat mensen zich er niet van bewust zijn en dan ontstaan er risico's.

Mevrouw Kröger vroeg naar wandelaars. Bij een voorgenomen opheffing wordt vanaf het begin een gesprek gevoerd met vertegenwoordigers van recreatieve belangenorganisaties. Gezamenlijk is een afsprakenkader

gemaakt voor een transparant proces bij de afweging van veiligheid en recreatief belang bij overwegen, dus het staat goed op het netvlies. De uitkomst is misschien niet altijd voor iedereen ideaal, maar het belangrijkste is dat we daar structureel een gesprek over hebben en dat er een kader voor is.

De heer Jetten sprak zijn waardering uit voor het werk op en aan het spoor en die waardering deel ik absoluut. Toen ik net even buiten in het zonnetje stond en ik daar de flesjes water zag, dacht ik: als het heel heet is, staan die mannen daar te werken. En vrouwen overigens ook. Maar als het heel koud is – ik weet nog toen we hier met elkaar de discussie hadden midden in die winterstorm – zijn die mensen ook aan de slag om de omgewaaide bomen en dergelijke weer van de rails af te halen, dus veel waardering daarvoor. Daar moeten ook de juiste mensen voor zijn. D66 kwam met een plan. Ik heb op 6 juni al aangegeven dat ik dit een sympathiek plan vind. We zullen er met de collega's van andere departementen naar kijken – zo was het volgens mij ook bedoeld – en komen in het najaar met elkaar tot een reactie.

Dan vroeg mevrouw Kröger nog hoe ik toezie op voorzichtigheid bij de bomenkap van ProRail. Mevrouw Kröger weet nog wel dat ik in een verleden natuurwoordvoerder ben geweest en natuur een warm hart toedraag. ProRail doet dat ook, want die gaat daar voorzichtig mee om. Niemand, dat zei ik gisteren ook, wil een soort kale strook langs het spoor. Monumentale bomen worden ontzien. Daarover worden in heel goed overleg met de gemeenten afspraken gemaakt. Ze spant zich in om voor elke boom die ze kapt er twee terug te planten, dus ook dat laat wel zien dat ze zich heel bewust is van het belang om Nederland mooi groen te houden.

Dat waren volgens mij de overige vragen, voorzitter.

**De voorzitter:**

Dank u wel voor de beantwoording. Een aantal leden zijn door de termijn heen, maar ik bespeur misschien nog een korte mogelijkheid voor één vraag. Ik constateer dat daar geen behoefte aan is. Ik meende dat we de tweede termijn al hadden gehad, maar ik krijg toegefluisterd dat dit de eerste termijn was. Dan gaan we gewoon beginnen met de tweede termijn en die houden we kort. De heer Ziengs, aan u het woord.

**De heer Ziengs (VVD):**

Voorzitter, ik zal hem inderdaad kort houden. We hebben in eerste termijn onze zorg met de Staatssecretaris gedeeld, die volgens mij ook breed in deze commissie gedeeld werd. De Staatssecretaris heeft in haar beantwoording duidelijk gemaakt dat er nog veel onzekerheden in zitten. Ze heeft ook aangegeven dat ze tijdig gaat rapporteren richting de Kamer. Dat is wel degelijk nodig en daar wens ik de Staatssecretaris heel veel succes mee. Ik dank haar voor de beantwoording. Voor mij was het verder volstrekt helder.

Dank u.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Mevrouw Kröger.

**Mevrouw Kröger (GroenLinks):**

Dank u wel, voorzitter. De Staatssecretaris zegt dat landelijke uitrol uiteindelijk de ambitie is en dat die ambitie niet wordt verlaagd, maar de ambities op de korte termijn worden wel verlaagd. Dus mijn vraag blijft dan toch staan: met welk kostenplaatje zou je die ambities op de korte termijn niet hoeven te verlagen? Want de Staatssecretaris zei ook dat er met extra geld altijd meer kan. Ik wil er toch een beeld bij hebben, zodat je daar als Kamer een afweging in kunt maken.



Dan over de STS-passages. Er is veel gewisseld. Het is belangrijk dat de ILT verder onderzoek gaat doen. De vraag of het Rijk en de Staatssecretaris hier een rol voor zichzelf in zien om met de vervoersregio's kaders af te spreken, staat eigenlijk los van de uiteindelijke uitkomst van het ILT-onderzoek. De Staatssecretaris zegt dat ik op de conclusies van het onderzoek vooruitloop, maar dit gaat echt over rolbepaling. Ten slotte een korte vraag over gevaarlijke stoffen op het spoor. De Staatssecretaris geeft aan dat chloor een succesvol voorbeeld is en dat we het ervan af hebben gekregen, maar ik zie nog niet duidelijk genoeg het samenbrengen van productie en verwerking op één locatie, zodat er minder vervoer nodig is. Wat kunnen we daar concreet nog meer op doen? Dat hoor ik heel graag. En ik vraag heel graag een VAO aan.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Dat inventariseer ik. De heer Van Aalst.

De heer **Jetten** (D66):

Voorzitter, mag ik nog interrumperen op mevrouw Kröger?

**De voorzitter:**

Ja, dat mag ook.

De heer **Jetten** (D66):

Dank u wel, voorzitter. Ik snap de oproep die mevrouw Kröger ten opzichte van het ERTMS doet niet helemaal. De hele commissie uit hier haar zorgen. De Staatssecretaris geeft helder antwoord dat er nog deze zomer nadere analyses worden gedaan et cetera, allemaal om de risico's te beheren, maar mevrouw Kröger zegt hier eigenlijk: maakt me niet uit, gewoon heel veel tempo maken. Maar daarmee lopen we volgens mij het risico dat we gaan starten aan een uitvoering die we niet kunnen overzien. Is het pad dat de Staatssecretaris nu schetst juist niet een hele verstandige? Moeten we daarna pas, dus later dit jaar, met elkaar kijken met welk tempo we die uitrol gaan doen?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank voor deze verhelderende vraag. Wat ik probeer te zeggen is dat als wij die discussie over die uitrol gaan hebben, ik heel graag een beeld wil hebben in hoeverre de kosten een beperkende factor zijn in het tempo maken met de uitrol en de ambitie van hoe snel we dat kunnen, zodat we daar keuzes in kunnen maken, ook ten aanzien van de begroting et cetera. Ik snap de zorgvuldigheid in deze fase van het traject, maar ik zou heel graag in kaart gebracht zien welke rol kosten daarin spelen en wat we daarmee kunnen.

**De voorzitter:**

Dank u wel. De heer Van Aalst.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Wat betreft het ERTMS blij ik maar even in onze retoriek: ik zal niet rustig gaan slapen. Sterker nog, dit project zal nog een hoop slapeloze nachten opleveren. We blijven over de schouder van de Staatssecretaris meekijken. Verder ben ik blij met het antwoord over de vakbekwaamheid van onze machinisten, dus ik denk dat mijn collega's van de FNV hier aan tafel rustig kunnen gaan slapen. Wat betreft de overweging: los van de vraag of de ene een groter of kleiner risico heeft, wil ik ze eigenlijk gewoon helemaal niet meer in ons netwerk. Het is niet meer van deze tijd en ik denk dat de Staatssecretaris die mening wel deelt. Dank u wel, voorzitter.

**De voorzitter:**

Dank u wel. De heer **Laçin**.

De heer **Laçin** (SP):

Dank, voorzitter. We hebben wat betreft ERTMS allemaal onze zorgen geuit over het tempo en het budget. Het kost heel veel geld, dus dat houden we als commissie goed in de gaten. De Staatssecretaris zal ons wat dat betreft ook goed informeren. Daar heb ik alle vertrouwen in. Dan de STS-passages. We hebben daarover heel veel vragen gesteld. Die vragen worden doorgeleid. Ik kijk dan ook uit naar de analyse van de ILT. Ik ben het eens met mevrouw Kröger dat we ook moeten kijken naar de rolverdeling en naar de verantwoordelijkheid die de Staatssecretaris vanuit haar rol kan nemen als het gaat om de veiligheid. Misschien moeten we daar toch wat meer kaders voor schetsen of meegeven, zodat de concessieverleners die kunnen verwerken bij het uitrollen van de concessies.

Dan de opmerking van de heer Van Aalst over de FNV-collega's. Hij had het zojuist over zijn eigen achterban. Ook bij de buschauffeurs zit uw achterban en die ziet u nooit. Misschien kan ik u oproepen om een keer samen met mij naar een actie te komen. Daar leert u heel veel van.

De **voorzitter**:

Dank u wel.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik voel me genoodzaakt om toch even kort te reageren. Jazeker, de buschauffeurs zijn onze achterban en ik spreek ze zeker. Helaas zijn wij als PVV niet welkom bij uw vrienden van de FNV, dus dat is niet ons probleem, denk ik.

De **voorzitter**:

We gaan verder.

De heer **Laçin** (SP):

Een hele korte reactie, voorzitter. Het is niet alleen de FNV, maar het zijn ook andere vakbonden.

De **voorzitter**:

Nee, we gaan verder en geven de heer Jetten het woord.

De heer **Jetten** (D66):

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de Staatssecretaris voor de heldere beantwoording. Ik ben blij te horen dat we deze zomer meer gaan horen over de aanpak van overwegen, want ik ben het helemaal eens met de heer Van Aalst en mevrouw Van der Graaf van de ChristenUnie, die er nu niet is, dat we moeten kijken hoe we de komende jaren zo veel mogelijk overwegen kunnen opheffen.

Ik ben heel blij met de toon die de Staatssecretaris aanslaat over ERTMS. Ze heeft een aantal vragen beantwoord die in de brieven niet waren beantwoord. Ik ben vooral blij dat we in de zomer een nadere analyse laten doen van de twee aanbevelingen van de Boston Consultancy Groep, die enorm kunnen helpen bij het beheersen van de risico's in de uitrol van ERTMS. Ik kijk dan ook uit naar het debat dat we waarschijnlijk eind dit jaar nog gaan hebben over het vervolg van het programma. We zullen daar als Kamer bovenop zitten.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Amhaouch.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter. Dank aan de Staatssecretaris voor de beantwoording van de vragen. Eveneens dank dat we samen met de rapporteur gaan kijken hoe we de voortgang op de risico's insteken en dat we met de Kamer kunnen debatteren over de vraag of we ze goed aanpakken.

Ook is het belangrijk dat de Staatssecretaris ons meeneemt in de keuzes die ze gaat maken. «Het meest maatschappelijk nut» is een zeer brede beschrijving van waar we nu echt op gaan inzetten, aangezien de middelen niet tot aan de hemel reiken en we geen concessies willen doen aan de kwaliteit.

Ook vragen we extra aandacht voor de aansluiting met Duitsland en België. Niet dat we dadelijk met ERTMS op een eiland zitten omdat de aansluiting te goed is.

Wat de STS-passages betreft wachten we het ILT-onderzoek af. Daarna kunnen we het debat over de vakbekwaamheid zuiver voeren. We wachten ook af of de spoorwegovergangen in de regio's beveiligd worden aangepakt. We zijn zeer benieuwd welke dat gaan worden.

Dank.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Dat waren een paar vragen en een paar slotstatements. Als u de vragen wilt beantwoorden?

**Staatssecretaris Van Veldhoven:**

Voorzitter. Het is toch wel mooi om aan het einde van een AO, waarin er ook een goed debat was, te zien dat er bij deze Kamerleden een samenhangende behoefte is aan alertheid. Alertheid over de uitrol van ERTMS, de risico's die geschetst zijn, de samenwerking, de kosten en de snelheid. Daar is die alertheid van belang. Ook alertheid over de veiligheid. Dat wordt ook breed door de Kamer gedeeld. Daarbij zou ik dan willen vragen om alertheid op de rolverdeling. Ik sluit niet helemaal uit dat er op het punt van veiligheid ergens een rol zou kunnen zijn voor de landelijke overheid, maar ik vind wel dat we eerst de ILT de analyse moeten laten doen om te bepalen of de landelijke wettelijke kaders hier wel het probleem zijn. Want als die dat niet zijn, dan volgt daar niet een extra rol voor mij uit. We gaan die alertheid op al deze punten de komende maanden met elkaar scherp hebben.

Mevrouw Kröger vroeg nog concreet naar het punt van de baanvakken. Het hangt heel erg af van welke baanvakken u welke kosten wilt weten. Laten we de komende zomer eerst die toetsen doen. In het najaar spreken we elkaar daar weer over. Ook is er nog de kwestie van de capaciteit die beschikbaar moet zijn om extra baanvakken te kunnen neerleggen. Als je een veel grotere wens neerlegt, kunnen de kosten hoger worden aangezien de hoeveelheid mensen niet per se meer wordt. Kortom, de vraag is simpel gesteld, maar mevrouw Kröger moet toch een wat specifiekere vraag formuleren over welk baanvak en in welke tijdspanne, zodat ik een gefundeerd antwoord kan geven op de kosten voor een paar baanvakken extra binnen die periode.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Ik begrijp dat er nog een vraag over chloor openstond.

**Staatssecretaris Van Veldhoven:**

Er wordt een quickscan gedaan en in de context van die quickscan komen we terug op de verschillende stoffen. Binnen buisleidingen wordt er ook nog over gesproken. Ik heb nu in algemene zin een antwoord gegeven. We zijn erover in gesprek. Ik stel voor dat we ergens in het najaar bij u terugkomen met de concrete dingen die lopen, want ik kan me heel goed voorstellen dat u het interessant vindt om te zien. Ik weet zelf wel een paar projecten, maar ik weet niet of die allemaal al in het stadium zijn dat we ze

kunnen melden. Je werkt natuurlijk samen met private partijen en je moet beiden het gevoel hebben dat het daarvoor rijp is.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Wat wilt u daarop nog zeggen?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Kunnen we die informatie voor het AO Externe veiligheid krijgen?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ik denk niet dat ik dat kan toezeggen, want dat is volgens mij al vrij vroeg. November? We gaan kijken of dat kan. Als dat lukt, dan doen we dat. Als dat niet lukt, dan zal ik u dat laten weten, maar zo'n koppeling aan het AO Externe veiligheid ligt op zich voor de hand.

De **voorzitter**:

Dat noteren we als een soort toezegging en een streven. De eerste toezegging is de quickscan voor het vervoer gevaarlijke stoffen. De andere toezegging die ik heb genoteerd is dat de Staatssecretaris in het najaar aan de Kamer zal rapporteren over wat zij met de aanbevelingen doet van de Boston Consulting Groep. Die toezeggingen heb ik staan. Dan is er een VAO aangevraagd door mevrouw Kröger. Mijn voorstel is om dat na de zomer te doen. Dat lijkt mij verstandig gezien de agenda van volgende week. Dan hebben we dat zo afgeconcludeerd. Ik dank iedereen die interesse had en sluit de vergadering.

Sluiting 12.17 uur.