

Vergaderjaar 2019–2020

29 893

Veiligheid van het railvervoer

33 652

Spoorbeveiligingssysteem European Rail Traffic Management System (ERTMS)

Nr. 247

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld op 13 juli 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over:

- de twaalfde voortgangsrapportage ERTMS (Kamerstuk 33 652, nr. 76), haar brief
- het treinongeval Hooghalen (Kamerstuk 29 893, nr. 243) en – de brief over de vitaal beoordeling wegen en spoor (Kamerstuk 30 821, nr. 108).

De vragen en opmerkingen zijn op 18 juni 2020 aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 9 juli 2020 zijn deze door haar beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Rijkers

Inleiding

Hierbij bied ik u mijn reactie aan op de inbreng van de leden van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat bij het schriftelijk overleg Spoorveiligheid en ERTMS d.d. 18 juni jl. en ga ik in op de laatste stand van zaken ten aanzien van het emplacement Kijfhoek.

Ik dank de leden van de commissie voor hun inbreng en de gestelde vragen. Hieronder geef ik de antwoorden op de gestelde vragen. Voor een meer overzichtelijke behandeling zijn de vragen per onderwerp geclusterd.

Emplacement Kijfhoek

Op 16 juni jl. heb ik uw Kamer geïnformeerd¹ over een onderzoek dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is gestart naar de invulling door ProRail van haar zorgplicht voor de veilige berijdbaarheid van de hoofdspoorweginfrastructuur te Kijfhoek. De overdracht van onderhoudstaken naar een nieuwe aannemer is de aanleiding hiervoor. Dit onderzoek is recent afgerond. Voor de uitkomsten van dit onderzoek verwijs ik u naar de bij deze brief gevoegde factsheet «Infrastructuur en veiligheidsgedrag op Kijfhoek moet beter» van de ILT². Op basis van de uitkomsten van het onderzoek heeft de ILT op 2 juli jl. een last onder dwangsom (LOD) opgelegd aan ProRail met betrekking tot Kijfhoek. Momenteel vinden er bestuurlijke gesprekken tussen de ILT en ProRail plaats met als doel te onderzoeken hoe er sturing wordt gegeven om de veiligheid te borgen.

ProRail heeft kennisgenomen van de resultaten van het onderzoek en de LOD en is hierover met de ILT constructief in gesprek. ProRail bereidt een inhoudelijke reactie voor aan de ILT. ProRail is onlangs een verbetertraject gestart, heeft het onderhoudscontract geactualiseerd en werkt aan een plan van aanpak voor het verhogen van de kwaliteit van de spoorinfrastructuur. Echter, zoals in de hierboven genoemde brief aan uw Kamer gemeld, laten de resultaten van het onderzoek van de ILT zien dat ondanks de inzet en verbeteringen van ProRail het de aankomende jaren veel extra inspanningen vergen van ProRail en de betrokken aannemers om de situatie rondom het emplacement Kijfhoek op orde te brengen. Dit vraagt om gedegen actie op zowel de korte termijn als de lange termijn en ik verwacht van ProRail dat zij de aanbevelingen van de ILT met de hoogste prioriteit oppakt. Ik zal hier actief op toezien en dit bespreken in mijn overleggen met ProRail. Ik zal uw Kamer na de zomer nader informeren.

Antwoorden op vragen

Spoorveiligheid – Overwegen

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Staatssecretaris in haar beantwoording aangeeft dat haar ambitie is om nog vóór 2024 circa 180 onbewaakte overwegen op te heffen of te beveiligen. Daarbij wordt gewezen op het feit dat de aanpak van Niet Actief Beveiligde Overwegen (NABO's) juridisch en bestuurlijk complex is. Betrokkenheid en medewerking van provincies, gemeentes en burgers is belangrijk. Hiervoor hebben deze leden begrip. De Staatssecretaris geeft daarom aan bijeenkomsten te organiseren met als doel om de aanpak te versnellen voor de overgebleven 55 NABO's en tot oplossingen te komen. Deze leden vragen zich af

¹ Kamerstuk 29 893, nr. 240.

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

wat dat betekent voor de bijeenkomsten naar aanleiding van de huidige maatregelen rondom corona. Gaan deze bijeenkomsten niet door en betekent dit daarom mogelijk uitstel? Deze leden vragen de Staatssecretaris hierin zo voortvarend mogelijk op te treden.

De Minister van VWS heeft op 24 juni de meeste actuele maatregelen om COVID-19 onder controle te houden bekend gemaakt³. Op grond daarvan concludeer ik dat deze bijeenkomsten kunnen doorgaan. Daarbij zal uiteraard worden gehouden aan de toegestane hoeveelheid personen per bijeenkomst (max 100) en zal ook hier altijd de 1,5 meter afstand in acht worden genomen.

In de Kamerbrief van 16 juni jl. staat dat er € 14,4 miljoen extra nodig voor het beveiligen van de 76 NABO's waarover inmiddels afspraken zijn gemaakt. Daarvoor trekt de Staatssecretaris € 25 miljoen uit. De leden van de VVD-fractie vragen waar deze € 25 miljoen vandaan wordt gehaald? Tevens betekent dit een overschot van € 10,6 miljoen. Wordt dit bedrag gebruikt voor de overige 55 NABO's? Verwacht de Staatssecretaris dat dit voldoende geld zal zijn om deze overige NABO's te verbeteren? Als dit niet zo is, betekent dit dan dat een aantal NABO's niet (op tijd) verbeterd zal kunnen worden?

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met instemming kennisgenomen van de extra impuls voor de aanpak van NABO's van € 25 miljoen en de ambitie om alle NABO's voor 2024 aan te pakken. Deze laatste ambitie was al onderdeel van het programma NABO en deze leden zijn opgelucht dat de Staatssecretaris hierin dus geen vertraging verwacht. Deze leden vragen of er destijds een tijdpad is uitgestippeld en of de aanpak nog op schema ligt. Zo nee, wat gaat de Staatssecretaris ondernemen om deze aanpak te versnellen, zodat deze alsnog binnen de gestelde termijn zal plaatsvinden?

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen dat de Staatssecretaris in de toekomst de overwegenaanpak zal voortzetten en daarvoor structureel extra financiering nodig zal hebben. Welke vooruitgang verwacht de Staatssecretaris met deze al aangekondigde extra impuls van € 25 miljoen?

De leden van de CDA-fractie lezen dat het kabinet 25 miljoen euro extra uittrekt om de overgangen op het spoor aan te pakken. Klopt het dat het grootste deel van het geld gaat naar het opheffen of beveiligen van onbewaakte overwegen? Naar welke specifieke onbewaakte overwegen gaat het en wanneer moeten de verbeteringen zijn gerealiseerd? Hoeveel extra onbewaakte overwegen kunnen er met de extra 25 miljoen euro worden aangepakt?

De leden van de D66-fractie vragen of met de inzet van deze € 25 miljoen de resterende knelpunten van onveilige spoorwegovergangen kunnen worden aangepakt? Wanneer dit niet het geval is, welke aanvullende middelen zijn nog nodig om alle spoorwegoverwegen veilig te maken?

De overwegenaanpak bestaat uit twee programma's: het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) en het Niet- Automatisch Beveiligde Overwegenprogramma (NABO). Beide overwegenprogramma's hanteren een risicogestuurd aanpak voor het reduceren van het aantal

³ Kamerstuk 25 295, nr. 428.

overwegen en het verhogen van de veiligheid op overwegen. Een door ProRail opgesteld overwegenregister helpt vervolgens bij de afweging welke overwegen het meest in aanmerking komen voor verbetermaatregelen en in welke volgorde van prioriteit. In mijn brief van 16 juni jl. over de ontwikkelingen op het gebied van spoorveiligheid heb ik uw Kamer gemeld dat het LVO-budget (€ 220 mln.) volledig is belegd en het eerder door mij aan het NABO-programma beschikbaar gestelde budget (€ 66,3 mln.) op basis van nieuwe inzichten niet toereikend is. Daarom heb ik besloten om voor de gehele overwegenaanpak (LVO en NABO) een bedrag van € 25 mln. extra vrij te maken.⁴ Deze € 25 mln. is binnen de investeringsruimte van aanvullende middelen regeerakkoord kabinet-Rutte III vrijgemaakt voor de aanpak van overwegen. Hiervan wordt € 14,4 mln. geïnvesteerd in het NABO-programma zodat kan worden gestart met de aanpak van 75 NABO's⁵ en verdere afspraken met de lokale overheden kunnen worden gemaakt. Door middel van de extra € 10,6 mln. kan ook het loket voor het LVO (Landelijk Verbeterprogramma Overwegen)- programma openblijven, zodat nieuwe aanvragen van gemeentes bij ProRail in behandeling kunnen worden genomen. Voor de resterende 55 NABO's zijn nog geen (concrete) afspraken met derden gemaakt en kan nog geen financiële prognose worden afgegeven. Om ook deze 55 NABO's voor 2024 te kunnen aanpakken moeten eind dit jaar concrete afspraken met derden zijn gemaakt. Het is en blijft mijn ambitie om 180 NABO's voor 2024 te hebben aangepakt. Het totale bedrag van € 25 mln. is dus niet toereikend om de resterende opgave in de overwegenaanpak in zijn geheel te realiseren. Daarom heb ik ProRail voor zowel het NABO- als het LVO- programma gevraagd om scherp te maken welk budget structureel nodig is om ook in de toekomst de overwegenaanpak voort te kunnen zetten. Ik zal uw Kamer hierover komend najaar nader informeren.

De leden van de PVV-fractie vragen wanneer een vergelijkbaar programma als het saneren van overwegen, wordt uitgerold op de goederenspoorlijnen, in het bijzonder in de havens. Er is sprake van onveilige spoorwegovergangen voor machinisten/rangeerders (met arbeidsongevallen als gevolg) en van slechte zichtlijnen. Ook vrachtwagens kruisen nogal eens roekeloos het spoor.

In de Beleidsagenda spoorveiligheid 2020–2025⁶ is aangegeven dat vanuit de haven- en industriegebieden behoefte is om ook hun overwegen te inventariseren, deze te beoordelen op risico's en op te nemen in een apart overwegenregister. Recent heeft ProRail dit overwegenregister voor haven- en industriegebieden afgerond. Op basis hiervan wordt momenteel tussen de haven- en industriegebieden en ProRail overleg gevoerd om ook verbetermaatregelen te gaan treffen voor deze categorie overwegen. Daarbij geldt overigens dat niet in alle gevallen ProRail de beheerder is van de overweg, ook Havenbedrijven en/of verladingsbedrijven kunnen beheerder zijn. Ik zal uw Kamer hierover komend najaar nader informeren.

De leden van de CDA-fractie lezen dat de doelstelling van het programma is om alle 180 uit het NABO-programma voor 2024 te hebben opgeheven of beveiligd. Licht dit op schema?

Ja, dit ligt op schema. Inmiddels zijn 50 NABO's van de in totaal 180 NABO's definitief aangepakt. Voor de overige 130 NABO's geldt dat ProRail voor 75 NABO's al afspraken heeft gemaakt om ook die aan te

⁴ Kamerstuk 29 893, nr. 245.

⁵ In de Kamerbrief van 16 juni jl. (Kamerstuk 29 893, nr. 245) waren dit er nog 76. Onlangs is de 50^{ste} NABO afgesloten waardoor dit er nu 75 zijn.

⁶ Kamerstuk 29 893, nr. 242.

pakken. Voor de resterende 55 NABO's moeten dit jaar nog (financiële) afspraken worden gemaakt, zodat ook die voor 2024 kunnen worden aangepakt.

De leden van de CDA-fractie vragen of de Staatssecretaris bereid is om te inventariseren welke barrières er zijn om het NABO-programma substantieel eerder dan 2024 te realiseren? Ook in het licht van de economische recessie met betrekking tot corona?

De leden van GroenLinks-fractie zijn benieuwd naar nadere voorstellen van de Staatssecretaris en ProRail om het opheffen van onbeveiligde overgangen waar mogelijk te versnellen.

Mijn ambitie is om 180 NABO's voor 2024 te hebben aangepakt. Daarvoor heb ik, samen met ProRail, de afgelopen periode geïnventariseerd welke barrières er zijn en hoe die het beste kunnen worden gemitigeerd. Uit een door ProRail uitgevoerde doorlichting en herijking van het NABO-programma is gebleken dat onder andere vanwege juridische en (regionale) bestuurlijke complexiteit de aanpak ingewikkelder is dan dat ProRail bij de start van het programma heeft voorzien. Door het borgen van een goede samenwerking met decentrale overheden en (waar nodig) deze te intensiveren kan de gezamenlijke aanpak voor overwegveiligheid worden gerealiseerd. Om het belang van die samenwerking te benadrukken gaan mijn ministerie, ProRail en de landelijk bemiddelaar komend najaar per betrokken provincie en gemeente bijeenkomsten organiseren. In deze bijeenkomsten zal ProRail aan de decentrale overheden gebiedsgerichte aanpakken presenteren en perspectieven aanbieden waarmee de aanpak van overwegen, samen met alle partijen, kan worden versneld. Ook in het licht van de economische recessie is het van belang om te blijven investeren in een goede overwegenaanpak, ook zodat de werkzaamheden voor de aannemers die in opdracht werken voor ProRail gewoon kunnen blijven doorgaan. Om de vaart erin te houden met de aanpak van NABO's heb ik ook de aanstelling van de landelijk bemiddelaar met een jaar verlengd. Zij heeft op plekken waar dit nodig was eraan gewerkt dat bestuurlijke processen rondom het opheffen of beveiligen van overwegen vlotter zijn verlopen. Daarnaast heb ik een aanwijzingsbevoegdheid in voorbereiding als wettelijke stok achter de deur waarmee, na een zorgvuldige belangenafweging, eenzijdig een verplichting aan een wegbeheerder (gemeente of gebruiker/rechthebbende) kan worden opgelegd om de benodigde maatregelen te treffen om de verkeersveiligheid te garanderen.

De leden van de CDA-fractie vragen of de Staatssecretaris kan aangeven of haar inzet voldoende zal zijn om ervoor te zorgen dat Nederland ook in de toekomst zal blijven behoren tot de top drie van Europa als het gaat om spoorveiligheid?

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft in haar laatste jaarverslag⁷ geconcludeerd dat het Nederlandse spoor veilig is. Nederland zit bij de top 3 van Europa als het gaat om laagste aantal significante ongevallen.^{8, 9} Daarbij geldt wel dat we ons moeten blijven inzetten om de veiligheid verder te verbeteren om tragische ongevallen zoals onlangs in Hooghalen te voorkomen.¹⁰ Het is daarom mijn inzet om de veiligheid

⁷ Kamerstuk 35 300 XII, nr. 96.

⁸ Een ongeval geldt als significant als er ten minste één dode valt, één zwaargewonde, als er een schade is van ten minste € 150.000 of een stremming van het baanvak van ten minste 6 uur.

⁹ Report on railway safety and interoperability 2018 (ERA).

¹⁰ Kamerstuk 29 893, nr. 243.

op het spoor steeds verder te verbeteren. De Beleidsagenda spoorveiligheid 2020–2025 geeft hier concreet invulling aan.¹¹ Over de uitvoering en resultaten informeer ik u jaarlijks via de spoorveiligheidsbrief.

De leden van de D66-fractie hebben gelezen dat de Staatssecretaris € 25 miljoen heeft vrijgemaakt voor het verbeteren van de veiligheid van spoorwegoverwegen. De afgelopen jaren zijn positieve resultaten geboekt ten aanzien van de aanpak van spoorwegoverwegen. Deze leden lezen echter ook dat de laatste periode sprake is van een lichte stijging ten aanzien van het aantal incidenten op overwegen. Hoe verklaart de Staatssecretaris deze stijging?

De afgelopen periode is er inderdaad sprake van een lichte stijging. Het is echter nog te vroeg om te kunnen spreken van een trend. Uit een door ProRail uitgevoerde analyse blijkt ook dat er geen eenduidige oorzaak is aan te wijzen. Via onder meer het jaarverslag spoorveiligheid van de ILT en de analyses van ProRail wordt de ontwikkeling van het aantal incidenten op overwegen en de onderliggende oorzaken gemonitord.

De leden van de SP-fractie lezen in de brief van 16 juni jl. (Kamerstuk 29 893, nr. 245) dat de Staatssecretaris stelt dat er onder andere meerkosten zijn voor de uitvoering van de beide overwegprogramma's vanwege bestuurlijke complexiteit. Kan de Staatssecretaris toelichten hoe dit precies zit? Het zou deze leden namelijk bizar lijken als er landelijk meer geld moet worden uitgetrokken om de veiligheid op en om het spoor te verbeteren, omdat lagere overheden voor meerkosten zorgen.

Alleen bij het NABO-programma vallen de kosten voor de aanpak vanwege juridische en (regionale) bestuurlijke complexiteit hoger uit dan dat ProRail bij de start van het programma heeft voorzien. Dit geldt niet voor het LVO-programma. Bij de start van het NABO-programma heeft ProRail op basis van beschikbare gegevens een kosteninschatting gemaakt van de totale aanpak van 180 NABO's. Op basis hiervan heb ik destijds (2018) ca. € 66,3 mln. beschikbaar gesteld om deze 180 NABO's aan te kunnen pakken. Nu blijkt, op basis van voortschrijdend inzicht, onder meer dat voor de aanpak van elke specifieke NABO-rekening moet worden gehouden met meer belanghebbenden dan initieel gedacht. Om tot een minnelijke overeenstemming te komen met alle betrokkenen zijn de kosten hierdoor hoger uitgevallen.

De leden van de ChristenUnie-fractie bedanken de Staatssecretaris voor de antwoorden op hun schriftelijke vragen van 5 juni jl.¹² Deze leden zouden ten aanzien van de stand van zaken per NABO graag gespecificeerd willen zien in een tabel, met daarin aangegeven de locatie van de NABO, welke maatregelen er getroffen moeten worden, welke partijen betrokken zijn (ProRail, lokale overheid en hoeveel derden), op welke termijn een oplossing is te verwachten en of het budget toereikend is.

ProRail heeft de stand van zaken per NABO inzichtelijk, onder meer ten aanzien van te nemen maatregelen, geraamde kosten, planning en voortgang van de besluitvorming. Op de website van ProRail is een kaart opgenomen met daarin alle 180 NABO's inclusief de status en planning

¹¹ Kamerstuk 29 893, nr. 242.

¹² Aanhangsel Handelingen II 2019/20, nr. 3179.

met betrekking tot de aanpak¹³. Ik heb ProRail gevraagd dit aan te vullen met informatie over de te nemen maatregelen en of met gemeenten hier afspraken over zijn gemaakt. Voor wat betreft de benodigde middelen is ProRail gevraagd om voor het NABO-programma scherp te maken welk budget structureel nodig is om ook in de toekomst de overwegenaanpak voort te kunnen zetten. Ik zal uw Kamer hierover komend najaar nader informeren.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben ten opzichte van het antwoord op vraag zes van de genoemde schriftelijke vragen over de onafhankelijk taxateur ook nog vragen. In welke fase van het proces wordt deze taxateur betrokken door ProRail? Is de Staatssecretaris bereid om ProRail op te dragen om, teneinde het proces van onderhandelingen te versnellen, al voorafgaand aan de gesprekken met een uitgewerkt en onderbouwd schadevoorstel te komen op advies van deze taxateur, waarin de verschillende schadecomponenten al concreet zijn gemaakt?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of de Staatssecretaris bereid is om het idee van een onafhankelijke taxatie van de hoogte van het te vergoeden schadebedrag mee te nemen in de wettelijke borging van de rechten van grondbezitters?

Op dit moment maakt ProRail, conform bestaande wetgeving en onderliggend beleid, al standaard gebruik gemaakt van een onafhankelijke taxateur (uit de regio) voor het voeren van de onderhandelingen en het opstellen van de schadeloosstellingen. Deze onafhankelijke taxateur wordt door ProRail reeds in een zeer vroeg stadium (verkennende fase) van de aanpak van een NABO ingeschakeld. In deze fase wordt ook gesproken met alle betrokken partijen over de eventuele hoogte van een te vergoeden schade. De hoogte van de schadeloosstelling wordt bepaald aan de hand van de (lokale) marktwaarde van de gronden en de standaard vergoedingsbedragen voor bijvoorbeeld het omrijden en de ondersteuning van deskundigen bij dit proces en het vervolg daarop. Vervolgens wordt de hoogte van de schadevergoeding door een onafhankelijke commissie beoordeeld. De vraag of een onafhankelijke taxatie van de hoogte van het te vergoeden schadebedrag ook een wettelijke borging moet krijgen in de aanwijzingsbevoegdheid zal ik nader bestuderen in de uitwerking hiervan.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of de Staatssecretaris bereid is de Kamer op zeer korte termijn een concreet plan van aanpak met een tijdpad en de benodigde structurele financiering te sturen? Hoe lang zal de analyse door ProRail duren?

Een goede structurele aanpak van overwegen is belangrijk om de veiligheid op het spoor te kunnen garanderen en om in de toekomst meer en snellere treinen te kunnen laten rijden. Daarom heb ik aan ProRail gevraagd scherp te maken welk budget (structureel) nodig is om ook in de toekomst de overwegenaanpak voort te kunnen zetten. Ik zal uw Kamer hierover komend najaar nader informeren.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of er op dit moment, of in de toekomst, ook een prioritering is in aanpak bij intensiever gebruikte NABO's, bijvoorbeeld bij fiets- of wandelwegen of routes naar school of winkelcentra?

¹³ <https://maps.prorail.nl/portal/apps/webappviewer/index.html?id=d44982808fac49418b75e1ee9d52a253>.

Ja, ProRail heeft voor zowel het NABO- als het LVO- programma een Overwegenregister opgesteld met daarin een risicogestuurde prioritering op basis van een risicoprofiel waarin o.a. fiets- en wandelwegen, schoolroutes en nabijgelegen winkelcentra in worden meegenomen. Het Overwegenregister helpt ProRail bij de afweging welke NABO's op het reizigersnet het meest in aanmerking komen voor verbetermaatregelen en in welke volgorde van prioriteit.

De leden van de ChristenUnie-fractie kijken met interesse naar de wettelijke afbakening van de aanwijzingsbevoegdheid van de Staatssecretaris om de benodigde maatregelen te treffen om een gevaarlijke overweg te sluiten. Zijn er op dit moment overwegen die dusdanig gevaarlijk zijn dat de Staatssecretaris deze aanwijzingsbevoegdheid voornemens is te gebruiken, bijvoorbeeld de spoorwegovergang in Hooghalen? Welke belemmeringen zijn er om nu al gebruik te maken van deze aanwijzingsbevoegdheid?

Door middel van het NABO-programma worden de meest risicovolle onbewaakte overwegen aangepakt. Het uitgangspunt hierbij is om, samen met alle betrokken partijen, tot een minnelijke oplossing te komen om een NABO aan te pakken. Dit laat onverlet dat het in sommige gevallen lastig is om tot een dergelijke oplossing te komen. Door middel van een aanwijzingsbevoegdheid kan ik, na een zorgvuldige afweging van alle belangen, eenzijdig een verplichting aan een wegbeheerder (gemeente of gebruiker/rechthebbende) opleggen om de benodigde maatregelen te treffen om de verkeersveiligheid te garanderen. Een dergelijke aanwijzing kan ertoe strekken dat een wegbeheerder een overweg moet afsluiten en afgesloten moet houden. Omdat met het geven van een aanwijzing ingegrepen kan worden in de rechtspositie van een derde, moet de mogelijkheid van een dergelijke bevoegdheid allereerst voldoende zorgvuldig in de wet (bijvoorbeeld in het traject van de modernisering van de Spoorwegwet) worden afgebakend. Over de voortgang hiervan zal ik uw Kamer komend najaar nader informeren.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen hoe de Staatssecretaris het borgen van de intensivering van de goede samenwerking met decentrale overheden als wegbeheerders gaat vormgeven?

Om het belang van die samenwerking te benadrukken gaan mijn ministerie, ProRail en de landelijk bemiddelaar komend najaar per betrokken provincie en gemeente bijeenkomsten organiseren. Het borgen van de intensivering van de goede samenwerking met decentrale overheden wordt vormgegeven door te blijven benadrukken, dat het aanpakken van onbewaakte overwegen een gezamenlijke verantwoordelijkheid is van ProRail (als spoorbeheerder) en de decentrale overheden (als wegbeheerder). Door het borgen van een goede samenwerking met decentrale overheden en (waar nodig) deze te intensiveren, kan de gezamenlijke aanpak voor overwegveiligheid worden gerealiseerd. In deze bijeenkomsten zal ProRail aan de decentrale overheden gebiedsgerichte aanpakken presenteren en perspectieven aanbieden waarmee de aanpak van overwegen, samen met alle partijen, kan worden versneld. De inzet van de landelijk bemiddelaar is hierbij van belang. Daarom heb ik besloten om haar aanstelling met een jaar te verlengen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben tot slot kennisgenomen van de bijeenkomsten die ProRail gaat organiseren om de gebiedsgerichte aanpakken te presenteren. Echter, deze leden krijgen berichten dat het vastlopen van gesprekken tussen grondeigenaren, ProRail en gemeenten vaak ligt in een dispuut over de te vergoeden schade. In hoeverre gaat een gebiedsge-

richte aanpak daar verbetering in brengen? Hoe zorgen we ervoor dat dit versnelt? Kan de Staatssecretaris toezeggen dat er geen extra vertraging in de lopende gesprekken gaat plaatsvinden in aanloop naar de presentatie van de plannen voor de gebiedsgerichte aanpak?

Mijn ministerie, ProRail en de landelijk bemiddelaar gaan vanaf komend najaar per betrokken provincie en gemeente bijeenkomsten organiseren. In deze bijeenkomsten zal ProRail aan de decentrale overheden gebiedsgerichte aanpakken presenteren en perspectieven (bestuurlijke en juridische ondersteuning) aanbieden waarmee de aanpak van overwegen, samen met alle partijen, kan worden versneld. Een gebiedsgerichte aanpak biedt volgens ProRail mogelijkheden tot meer wendbare oplossingsrichtingen en kan leiden tot versnelling van de aanpak, omdat ook andere oplossingen in beeld komen. Een gebiedsgerichte aanpak borgt ook een integrale benadering van alle overwegen op een (deel van een) baanvak, waarin ook de onbeveiligde en beveiligde overwegen in samenhang kunnen worden gezien binnen één gebied. Deze bijeenkomsten worden komend najaar verzorgd en hebben voornamelijk als doel om afspraken te maken over de aanpak van de 55 resterende NABO's.

De bovengenoemde leden zijn bezorgd dat sommige oplossingen voor overgangen nog complexer dan nodig gemaakt worden door het afhankelijk maken van gebiedsplannen door ProRail, waarbij wellicht ook allerlei ruimtelijke plannen van de lokale overheid een plek moeten krijgen. Kan de Staatssecretaris hierop reflecteren?

Het is mijn insteek om oplossingen voor overwegen zo eenvoudig en doelmatig mogelijk te benaderen. Echter, oplossingen kunnen het beste gebiedsgericht worden benaderd aangezien overwegen een belangrijke verkeersschakel (kunnen) zijn in een regio. De aanpak van overwegen moet daarom ook in de juiste verkeerskundige en ruimtelijke situatie worden gezien en een overweg moet niet als op een zichzelf staande verkeerssituatie worden gezien. In de huidige aanpak van NABO's en beveiligde overwegen wordt daar al op die manier naar gekeken. Vanuit een integrale, gebiedsgerichte aanpak kan vervolgens beoordeeld worden in welk tempo en onder welke condities overwegen worden aangepakt. Een gebiedsgerichte aanpak wordt alleen toegepast als daar voldoende draagvlak en aanleiding toe is.

Spoorveiligheid – Ongeluk Hooghalen

Op vrijdag 22 mei 2020 heeft zich bij Hooghalen een zeer ernstig treinongeval voorgedaan. [...] De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd naar de status van het onderzoek naar de toedracht van het ongeval.

Het onderzoek door de politie naar de toedracht van dit ongeval loopt nog. Ook het onderzoek van ProRail en NS naar de precieze toedracht van het ongeval is nog gaande. Hierbij wordt een reconstructie gemaakt van het ongeval waarbij wordt gekeken naar o.a. de snelheid en gewicht van de tractor incl. aanhanger en de technische aspecten aan de trein zoals ritregistratie, passagiersveiligheid en crashbestendigheid. Deze onderzoeksresultaten worden ook gedeeld met de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV). Nadat deze onderzoeken zijn afgerond, zal ik uw Kamer komend najaar nader informeren.

Het is wrang om te realiseren dat de overgang waar het ongeluk heeft plaatsgevonden opgenomen is in het NABO-programma. De leden van de SP-fractie vragen of de Staatssecretaris kan aangeven of de betreffende overgang actief beveiligd of opgeheven zou worden?

Deze particuliere onbewaakte overweg is opgenomen in het NABO-programma. Sinds 2017 is ProRail in gesprek met de diverse betrokkenen, waaronder de gemeente, provincie, landeigenaren en belanghebbenden, over het opheffen van deze particuliere onbewaakte overweg en een noordelijker gelegen particuliere onbewaakte overweg. Helaas zijn deze gesprekken nog niet afgerond. Deze onbewaakte overwegen kunnen pas worden gesloten nadat een ontsluitingsweg is aangelegd. Hier is onder andere overeenstemming voor nodig over het verwerven van de benodigde grond. ProRail en de landelijk bemiddelaar onderzoeken momenteel of een tijdelijke oplossing, voor deze onbewaakte overwegen mogelijk is, zoals een tijdelijke ontsluitingsweg.

Hoewel het begrijpelijk is dat eerst het onderzoek naar de toedracht moet komen, voordat definitieve conclusies getrokken worden, kunnen deze leden zich wel voorstellen dat het afsluiten van de overgang al kan plaatsvinden. Sterker, de leden van de SP-fractie vragen of overwegen die al zijn aangewezen om te worden opgeheven alvast afgesloten kunnen worden, tenzij dit tot een nog onveiligere situatie zou leiden. Desnoods door de plaatsing van betonnen blokken of hekken. Deze leden realiseren zich dat dit ingrijpend is en dat in het verleden ook het argument werd gegeven dat het, zoals bij het ongeval bij Hooghalen, om particuliere overgangen ging. Deze leden vragen de Staatssecretaris hierin toch echt het belang van de samenleving voor te laten gaan boven het individuele belang. Graag krijgen deze leden een reactie van de Staatssecretaris hierop. Daarnaast vragen deze leden of het mogelijk is om met bijvoorbeeld het verbeteren van zichtlijnen door kap- en snoeiwerk overgangen veiliger te maken.

ProRail heeft aangegeven dat eerder afsluiten, bijvoorbeeld door het plaatsen van betonblokken niet mogelijk is, onder andere omdat hierdoor de toegang tot (landbouw)grond, bedrijven en woningen kan worden ontzegd. Niet-openbare overwegen (zoals een particuliere overweg) moeten op basis van de Spoorwegwet afgescheiden zijn, om te voorkomen dat de status van een particuliere overweg door verjaring openbaar of openbaar toegankelijk wordt. Door de aanwezigheid van landhekken moet de gebruiker een bewuste handeling (openen/sluiten) verrichten voor het passeren van de overweg. Hiermee wordt beoogd te voorkomen dat de gebruiker met beperkte alertheid de overweg passeert en dat onbevoegden gebruik gaan maken van de overweg.

Om de veiligheid bij deze categorie overwegen te waarborgen wordt door ProRail in de omgeving extra gecontroleerd of er begroeiing moet worden gesnoeid zodat het zicht op het spoor en de weg niet wordt belemmerd. Daarnaast kunnen door ProRail, indien nodig, tijdelijke snelheidsbeperkingen worden gehanteerd. Voor de overwegen in Hooghalen onderzoeken ProRail en de landelijk bemiddelaar of een tijdelijke oplossing mogelijk is, zoals een tijdelijke ontsluitingsweg. Daarnaast heb ik een aanwijzingsbevoegdheid in voorbereiding als wettelijke stok achter de deur waarmee, na een zorgvuldige belangenafweging, eenzijdig een verplichting aan een wegbeheerder (gemeente of gebruiker/rechthebbende) kan worden opgelegd om de benodigde maatregelen te treffen om de verkeersveiligheid te garanderen.

Spoorveiligheid – Emplacementen

De leden van de PVV-fractie vragen of de Staatssecretaris kan garanderen dat de blusvoorzieningen op de Waalhaven ook daadwerkelijk in het eerste kwartaal van 2021 in gebruik genomen worden en of deze voorzieningen zijn goedgekeurd door het bevoegd gezag.

ProRail spant zich tot het uiterste in om uiterlijk in het eerste kwartaal van 2021 weer groen licht van het bevoegd gezag te verkrijgen en het emplacement Waalhaven Zuid opnieuw in gebruik te nemen voor het rangeren met gevaarlijke stoffen. De maatregelen die hiervoor nodig zijn liggen op schema. Via de Stuurgroep Infra op Orde, waar ProRail, vervoerders, Havenbedrijf en mijn ministerie in zijn vertegenwoordigd, wordt de voortgang bewaakt.

De leden van de PVV-fractie vragen of de Staatssecretaris zeker is dat een robuuste tijdelijke oplossing voor de blusvoorziening niet tot de mogelijkheden behoort. En zo ja, waarop is dat gebaseerd?

ProRail heeft herhaaldelijk en in samenwerking met adviesbureaus en blusexperts geprobeerd een tijdelijke blusvoorziening te realiseren. Dit is verschillende malen in aanwezigheid van de hulpdiensten getest, maar telkens bleken er onoverkomelijke tekortkomingen te zijn zoals het losschieten van een koppeling, lekkages, onvoorspelbaar liggingsgedrag en een gebarsten slang bij een drukproef. Daarom heeft ProRail in overleg met de lokale autoriteiten geconcludeerd dat de tijdelijke voorziening onvoldoende robuust is om het rangeren met gevaarlijke stoffen te kunnen hervatten.

ProRail is nog een aantal scenario's met het bevoegd gezag aan het onderzoeken om mogelijk ten dele weer handelingen met gevaarlijke stoffen toe te kunnen staan. Als dit lukt dan kan een deel van het rangeerwerk met gevaarlijke stoffen mogelijk eerder weer worden gestart. ProRail verwacht hierover in de loop van het jaar meer duidelijkheid te kunnen geven.

De leden van de PVV-fractie vragen of het lokaal bevoegd gezag niet veel te strenge eisen aan ProRail stelt in de omgevingsvergunningen en of geborgd is dat er niet per regio verschillende eisen aan ProRail worden gesteld door de lagere overheden.

Op dit moment kunnen de eisen voor emplacementen voor landelijk spoorvervoer verschillen per regio. Het is aan het lokaal bevoegd gezag om hier invulling aan te geven. De gemeente Rotterdam heeft in dit geval de eisen gesteld die zij noodzakelijk acht voor veilig vervoer en de daaraan gerelateerde activiteiten op Waalhaven Zuid. Via het landelijk emplacementenproject worden deze eisen op landelijk niveau en meer uniform vastgelegd. Lokaal bevoegd gezag houdt echter de mogelijkheid om hier eenzijdig van af te wijken.

Ook vragen de leden van de PVV-fractie of ProRail al overeenstemming heeft bereikt met alle goederenvervoerders over de compensatie van de vermogensschade door de gebruiksbepalingen die ProRail aan hen heeft opgelegd op Waalhaven-Zuid in verband met ongeschikte blusvoorzieningen en non-conformiteiten met de omgevingsvergunning.

Vanwege de van kracht zijnde beperkingen en de daarmee gepaard gaande extra kosten, heeft ProRail een compensatieregeling getroffen voor vervoerders.

De leden van de PVV-fractie vragen wanneer de Kamer het onafhankelijk onderzoek ontvangt naar de wanprestaties van ProRail en naar de aangedragen verbetermaatregelen inzake de goedereninfrastructuur die niet op orde is en de omgevingsvergunningsoverheidsrisico's van ProRail, waaronder Waalhaven.

Mede op mijn verzoek heeft ProRail opdracht gegeven onderzoek te doen naar de onderliggende oorzaken voor de huidige situatie op de Rotterdamse havenemplacementen. Zoals gemeld aan uw Kamer op 16 juni jl. in mijn brief over de ontwikkelingen op het gebied van spoorveiligheid is vanwege de corona maatregelen het onderzoek iets vertraagd, maar hier wordt momenteel hard aan gewerkt. Ik verwacht de uitkomsten van dit onderzoek na de zomer met uw Kamer te kunnen delen.

De leden van de CDA-fractie constateren dat zich de afgelopen periode meerdere problemen hebben voorgedaan op de Kijfhoek, waardoor op sommige momenten het emplacement deels niet beschikbaar is geweest. Hoe komt het dat er sprake is van een systeem op leeftijd dat kwetsbaar is voor technische storingen?

Het emplacement Kijfhoek is eind jaren '70 van de vorige eeuw gebouwd. Het huidige heuvelsysteem (uit de jaren '90) en een deel van de infrastructuur naderen het einde van hun technische levensduur. Daarom heeft ProRail de voorbereidingen voor een grootschalige renovatie in gang gezet. Naar verwachting zal deze renovatie de komende 3 tot 5 jaar z'n beslag krijgen. Dit neemt niet weg dat vanwege het unieke en verouderde karakter het systeem kwetsbaar is voor verstoringen. Vanzelfsprekend spannen ProRail en de betreffende aannemers zich in om dat zoveel mogelijk te voorkomen.

De leden van de CDA-fractie lezen dat de aankomende jaren veel extra inspanningen worden geleverd van ProRail en aannemers om dit op orde te brengen. Wat zal er concreet worden gedaan en wanneer zullen technische storingen tot een minimum worden beperkt? Wat zijn de belangrijkste geleerde lessen uit de «Kijfhoek-cases» en hoe worden deze geborgd, ook voor andere emplacementen?

De aanbesteding voor het vernieuwen van het heuvelsysteem is vorige maand gestart. Op basis van de vigerende planning is deze aanbesteding begin volgend jaar afgerond. Daarmee is er concreet zicht op de vernieuwing voor de lange termijn. Op de korte termijn werkt ProRail aan betere afspraken met de onderhoudsaannemers met als doel het borgen en continueren van voldoende en tijdig onderhoud en het op een veilige manier in bedrijf houden van het emplacement.

De belangrijkste lessen die uit het onafhankelijk onderzoek op Kijfhoek¹⁴ zijn getrokken, betreffen het doorvoeren van aanpassingen in het veiligheidsmanagement. Het gaat dan onder meer over het verduidelijken of vereenvoudigen van werkprocessen. Op andere havenemplacementen worden deze lessen waar nodig ook toegepast. Zowel ProRail als mijn ministerie zijn scherp op het feit dat hier blijvende aandacht voor is.

¹⁴ Kamerstuk 29 893, nr. 240.

Spoorveiligheid – Suïcidepreventie

De leden van de PVV-fractie vragen of de komende economische crisis zou kunnen leiden tot een stijging in het aantal suïcidepogingen langs het spoor en of de Staatssecretaris bereid is daarvoor preventieve maatregelen te treffen. Is de afdeling suïcidepreventie voldoende uitgerust?

ProRail is aangesloten bij de Commissie Actuele Suïcideregistratie Nederland die 113 heeft ingesteld vanwege de eventuele gevolgen van de economische crisis voor het aantal suïcidepogingen. Tot op heden is er geen sprake van een stijging van het aantal suïcidepogingen op het spoor. ProRail en vervoerders spannen zich maximaal in om voorbereid te zijn op een eventuele stijging. Daarom geeft ProRail, in afstemming met de vervoerders, nu urgentie aan een aantal maatregelen uit het programma «Suïcidepreventie, afhandeling en nazorg op het spoor 2017–2021». Het gaat onder meer om het versneld uitrollen van fysieke maatregelen en het trainen van spoorpersoneel om vroegtijdig afwijkend gedrag te herkennen en interventies te plegen.

De leden van de SP-fractie constateren ten slotte dat in een onderzoek van de Vrije Universiteit van Amsterdam 64% van het treinpersoneel zich mentaal onvoldoende voorbereid acht voor een aanrijding met een persoon. NS heeft aangegeven hieraan in de opleiding tot hoofdconducteur extra aandacht te besteden. Deze leden vragen of dit ook met terugwerkende kracht wordt gedaan voor reeds geslaagde hoofdconducteurs. Daarnaast zijn deze leden benieuwd wat de lokale treinvervoerders doen met deze heftige cijfers.

NS heeft vorig jaar een extern bureau gevraagd onderzoek te doen naar hoe collega's die een aanrijding hebben meegemaakt beter kunnen worden ondersteund. Mede naar aanleiding hiervan wordt meer aandacht besteed aan de psychische voorbereiding en verwerking van een aanrijding met een persoon. Dit gebeurt zowel tijdens de opleiding als de herinstructie van het treinpersoneel. Daarbij wordt zoveel mogelijk maatwerk geboden aangezien de gewenste begeleiding per persoon kan verschillen. Ook de regionale vervoerders hebben hier oog voor door extra aandacht te besteden aan de interne processen voor risicobeheersing en medewerkerszorg (het gaat dan o.m. om het voorbereiden van het personeel).

Spoorveiligheid – STS-passages

De leden van de SP-fractie lezen in de brief van 16 juni jl. dat de Staatssecretaris niet bereid is om het aantal keren dat treinen door rood rijden per vervoerder uit te splitsen. [...] Het op oneigenlijke en gezochte gronden blijven weigeren van het geven van informatie over rood-sein-passages per vervoerder schetst een beeld van een Staatssecretaris die opzichtig de hand boven het hoofd houdt van de decentrale personenvervoerders. Deze leden vragen daarom nogmaals en uitdrukkelijk om dit beeld niet op te werpen, maar gewoon in alle openheid te communiceren over het aantal rood-sein-passages per vervoerder.

De leden van de SP-fractie verwijzen naar de twee in mijn brief genoemde redenen om in de jaarverslagen spoorveiligheid van ILT niet over de aantallen stop tonend sein passages (STS-passages) per spoorwegonderneming te rapporteren. Ik blijf bij mijn eerdere oordeel om deze uitsplitsing niet te maken en ga daarbij in op de genoemde punten. De

eerste reden is dat een dergelijke specificatie per spoorwegonderneming een verkeerd beeld kan oproepen over de veiligheidsprestaties van die spoorwegonderneming. Bij het Jaarverslag spoorveiligheid 2017 van de ILT heeft de ILT eenmalig deze specificatie wel gegeven en daarbij ook deze opmerking gemaakt¹⁵. Op basis daarvan is besloten dit in het vervolg niet te doen. Er zijn veel andere factoren die het aantal STS-passages kunnen beïnvloeden en die kunnen niet allemaal in het jaarverslag spoorveiligheid met een geobjectiverde weegfactor worden opgenomen. Het gaat hierbij om factoren zoals het aantal rode signalen dat de gereden treinen genaderd hebben en de aard van het treinverkeer, bijvoorbeeld of het reizigersverkeer, goederenverkeer of werktreinen van een spooraan-nemer betreft. Daarbij geldt wel dat de ILT in algemene zin monitort op afwijkingen bij vervoerders en daar waar nodig vervoerders erop aanspreekt. De tweede reden betreft de wijze waarop dit in de luchtvaart-sector georganiseerd is. Meldingen in de luchtvaart bevatten informatie die voor de toezichthouder de mogelijkheid biedt de maatschappij(en) betrokkenen bij het incident te achterhalen. Dat is nodig om goed toezicht te kunnen houden en waar nodig inspecties te intensiveren. In Europese regelgeving is vastgelegd dat de toezichthouder daarover echter niet naar buiten toe mag communiceren. Deze «just culture» is ervoor bedoeld dat de persoon die een incident meldt erop kan vertrouwen dat zijn/haar melding niet tegen hem/haar gebruikt kan worden. Binnen de organisatie is de gewenste cultuur dat meldingen «just» (als in: fair, eerlijk) behandeld worden; alleen dan gaan individuen melden. Door incidenten per vervoerder te splitsen en deze naar buiten te brengen, kan de «just culture» binnen een vervoersbedrijf worden aangetast. Tot slot, de leden van de SP-fractie stellen dat hiermee een beeld geschetst zou worden dat de decentrale personenvervoerders zou bevoordelen. Dat is onjuist. Door het aantal STS-passages niet per spoorwegonderneming te specificeren kan er ook geen onterecht oordeel over hen geveld worden.

Spoorveiligheid – Basisnet

De leden van de SP-fractie vragen of de Staatssecretaris bereid is om de veiligheidsplafonds serieus te nemen en de veiligheid van mensen langs de Brabantroute te garanderen door een routeringsbesluit te nemen voor gevaarlijke stoffen of het vervoer van dergelijke stoffen over het water te stimuleren?

De zorgen bij de verschillende gemeentes langs de Brabantroute zijn mij bekend. Ik neem deze zorgen serieus. In het kader van het traject Robuust Basisnet ben ik met alle betrokken decentrale overheden, vervoerders, verladers en ProRail in overleg. Gezamenlijk werken wij aan verschillende oplossingsrichtingen. De concrete plannen voor de ruimtelijke ordening worden daarin meegenomen om te komen tot een nieuwe balans tussen vervoer en woningbouw, waarbij veiligheid voorop staat. Ik zal uw Kamer binnenkort informeren over de voortgang in de Kamerbrief bij het Jaarverslag Basisnet 2019. Een routeringsbesluit zie ik als een ultimatum remedium. Ik sluit dit naar de toekomst toe niet uit, maar zet nu met alle betrokken partijen in op het ontwikkelen van een Robuust Basisnet. Daarbij geldt bovendien dat een routeringsbesluit het totaal risico niet vermindert, maar anders verdeelt: als het niet via A gaat, zal het via B moeten gaan. Dit kan ander spoor zijn, maar ook de weg.

ERTMS – VGR

Rapporteur Van Aalst wijst de commissie voor Infrastructuur en Waterstaat (IenW) op het feit dat de Twaalfde voortgangsrap-

¹⁵ Kamerstuk 29 893, nr. 224.

portage ERTMS pas op 9 juni 2020 is ontvangen. Dat is tien weken later dan is afgesproken. De rapporteur vraagt aan de Staatssecretaris of zij ten volle beseft welke gevolgen dit heeft voor een kwalitatief goede analyse van deze voortgangsrapportage, aangezien het schriftelijk overleg Spoorveiligheid/ERTMS plaatsvindt op 18 juni 2020. Voor zowel de ambtelijke ondersteuning als de Kamerleden gaf dat zeer beperkte tijd om aan hun inbreng te werken, een constatering die volgens de rapporteur slechts negatieve gevolgen kan hebben voor de gedegen aandacht die dit onderwerp verdient. Rapporteur Van Aalst verzoekt de Staatssecretaris om de voortgangsrapportages binnen drie maanden na afloop van de verslagperiode naar de Kamer te sturen, zodat de Kamer zich adequaat kan voorbereiden op de behandeling ervan.

De leden van de PVV-fractie vragen de Staatssecretaris of zij de Kamer wel serieus neemt, als ze de voortgangsrapportage ERTMS met zulke extreme vertraging naar de Kamer stuurt en daarin ook niet eens de wensen van de commissie in heeft verwerkt. Deze leden vragen de Staatssecretaris of zij ervan op de hoogte is dat haar lak aan deze afspraken ertoe leidt dat de Kamer daardoor minder voorbereidingstijd heeft voor dit schriftelijk overleg en dat daardoor de controlerende taak van de volksvertegenwoordiging in het geding komt.

Ik hecht grote waarde aan de grootprojectstatus van het programma ERTMS, wat de mogelijkheid biedt dit mooie programma verantwoord uit te voeren in nauw overleg met uw Kamer. Ik wil uiteraard dat uw Kamer zich goed kan voorbereiden op deze overleggen. Door de uitzonderlijke situatie waarin we ons nu vanwege Corona bevinden, heeft het helaas langer geduurd dan gebruikelijk voordat ik u deze voortgangsrapportage heb gestuurd. Ik zal mij inzetten de voortgangsrapportages voortaan weer tijdig en conform afspraken te versturen.

Rapporteur Van Aalst verzoekt de Staatssecretaris nogmaals om in de risico-overzichten in de voortgangsrapportages ook te rapporteren over de kansen van het optreden daarvan, weergegeven in percentages, en bij het optreden van deze individuele risico's, over de impact daarvan in euro's, conform het risicodossier.

Rapporteur Van Aalst verzoekt de Staatssecretaris met het oog op de verdere ontwikkeling van de informatievoorziening de volgende verzoeken en toezeggingen die zijn besproken in het algemeen overleg Spoor, spoorveiligheid en ERTMS van 4 maart jl. in de aankomende basisrapportage en de volgende voortgangsrapportages alsnog mee te nemen:

- **een toelichting bij vertragingen en de gevolgen hiervan voor de investeringen in de oude Automatische Trein Beïnvloeding Verbeterde versie (ATB-Vv) en voor de veiligheid, capaciteit en interoperabiliteit;**
- **budget- en kasreeksen voor de aankomende jaren, op dezelfde manier zoals deze in de rapportages over het groot project Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP-2) zijn opgenomen;**
- **indicatoren over verwachte en gerealiseerde baten en capaciteit.**

Zoals de Minister heeft toegezegd in het Algemeen Overleg van 4 maart 2020, zal ik mij inspanssen bij de basisrapportage (tevens dertiende

voortgangsrapportage) die ik uw Kamer voor 1 oktober 2020 zal toezenden, nauwgezet en herkenbaar te rapporteren over de door u gevraagde zaken. Zoals ook aangegeven in datzelfde Algemeen Overleg, is dit voor de indicatoren van de daadwerkelijke capaciteitsbaten van ATB-Vv een stuk complexer. Daarover is toegezegd dat we zouden proberen daar een zo goed mogelijk inzicht in te bieden, maar dat niet beloofd kon worden dat dit in de twaalfde voortgangsrapportage al zou zijn. Daar bleek inderdaad meer tijd voor nodig te zijn; dit zal onderdeel zijn van de basisrapportage.

Met ingang van de twaalfde voortgangsrapportage¹⁶ is het risicomanagement primair gericht op tien Ongewenste Top Gebeurtenissen (OTG's). Hierbij heb ik aangegeven dat deze OTG-structuur met onderliggende primaire oorzaken en daaronder liggende specifieke risico's nieuw is opgezet en op dit moment kwalitatief verder wordt uitgewerkt, waarbij wordt gekeken of en hoe ik aan uw verzoek tegemoet kan komen om te rapporteren over risico's groter dan € 10 mln. Uw verzoek om te rapporteren over de kans van optreden in de vorm van percentages wordt ook hierbij betrokken. Dit zal ook onderdeel zijn van de basisrapportage (tevens dertiende voortgangsrapportage).

ERTMS – Ontwikkelingen ten aanzien van planning en kosten

Rapporteur Van Aalst constateert dat zich de afgelopen verslagperiode een aantal ontwikkelingen heeft voorgedaan met impact op de planning van het proefbaanvak en de zeven baanvakken tussen 2026–2031. De Staatssecretaris heeft de gevolgen hiervan nog niet duidelijk gemaakt. De rapporteur vraagt waarom de Staatssecretaris momenteel geen indicatie kan geven van de omvang van de vertragingen die met de ontwikkelingen in de verslagperiode zijn gemoeid en welke verwachtingen er bestaan binnen het Ministerie van IenW en ProRail ten aanzien van mogelijke vertragingen door de invloed van corona.

De leden van de GroenLinks-fractie verwachten veel van de invoering van ERTMS en de verbetering van de veiligheid en de verruiming van de spoorcapaciteit die dit moet opleveren. Deze leden maken zich dan ook zorgen over de berichten van vertraging en kostenoverschrijdingen in de rapportage. Het is uiteraard ondenkbaar dat een groot project als dit zonder enige tegenslag kan worden uitgevoerd, maar we zijn nog maar net begonnen, het ambitieniveau is meermaals verlaagd en toch hebben we nu al problemen. Deze leden zijn benieuwd welke extra maatregelen en middelen de Staatssecretaris in stelling zal brengen om dit in te lopen.

De implementatie van ERTMS is een zeer omvangrijke opgave. Het betekent voor sectorpartijen niet alleen een wezenlijke wijziging in techniek, maar vraagt in veel opzichten een verandering van de manier van werken binnen de betrokken organisaties en de mensen die ermee werken. De partijen in de sector voeren daarom samen deze programma-beslissing uit, onder de regie van de programmadirectie ERTMS binnen ProRail.

De invoering van ERTMS is een veranderopgave. Elke sectorpartij levert zijn eigen bijdrage aan de implementatie, bouwt treinen of infrastructuur om en leidt personeel op. Al deze onderdelen moeten echter wel naadloos in elkaar passen. Daarom is een regisseur nodig, die de verschillende

¹⁶ Kamerstuk 33 652, nr. 76.

puzzelstukjes van het totale plan toewijst aan de partijen en daarna weer samenbrengt om de volgende (migratie)stap te zetten. Hiervoor is de programmadirectie ERTMS bij ProRail ingericht. Zij is verantwoordelijk voor het bewaken van de samenhang van de verschillende onderdelen. Afwijkingen in tijd of inhoud bij de ene partij kunnen van invloed zijn op de andere partij, of de prestatie van het systeem als geheel beïnvloeden. De programmadirectie brengt deze effecten bij elkaar en zoekt samen met de partijen oplossingen om uiteindelijk iedereen de juiste bijdrage te laten leveren voor het einddoel. De programmadirectie brengt deze effecten bij elkaar en zoekt samen met de partijen oplossingen om uiteindelijk iedereen de juiste bijdrage te laten leveren voor het einddoel. Dat kan zijn doordat ingediende plannen worden beoordeeld, een aanpassing in de planning nodig is of het in de rede ligt tegenvallende kosten (voorzien of onvoorzien te financieren) uit de post onvoorzien. Mede naar aanleiding van de aanbevelingen van de commissie ICT-toetsing is het afgelopen jaar hard gewerkt door de programmadirectie om de regiefunctie te versterken.

Gezien de aard, omvang en lange looptijd van het programma is het onvermijdelijk dat er risico's, tegenvallers en onzekerheden zijn. Het is de uitdaging de balans te vinden tussen snelheid enerzijds en zorgvuldigheid anderzijds. Om de puzzel passend te houden zal continu moeten worden geschaafd. Het signaleren en rapporteren van deze ontwikkelingen is daarom van belang. Het zorgt ervoor dat ik samen met de sector tijdig besluiten kan nemen hoe bij te sturen. Los hiervan bestaat er een auditplan voor jaarlijks toetsen om de kwaliteit van de uitvoering te laten beoordelen door interne en externe partijen. Ik hecht daarbij veel waarde aan de jaarlijkse bevindingen van de Auditdienst Rijk. Ook zien een onafhankelijke CIO en een externe functionaris toe op de financiële beheersing. Ik rapporteer aan uw Kamer over deze ontwikkelingen via de voortgangsrapportages.

Naast interne raakvlakken zijn er externe raakvlakken. ERTMS wordt ingepast in een bestaand en goedwerkend systeem. Bij de programmabe-slissing ERTMS¹⁷ gaf ik aan dat de complexe omgeving van het spoor met veel verschillende grote projecten benoemd stond als grootste top risico voor vertraging en/of meerkosten van het programma ERTMS. De uitdaging is en blijft een goede synergie te bereiken tussen deze grote spoorprojecten en programma's. Dat zien we nu ook terug. Er spelen diverse ontwikkelingen die een impact kunnen hebben op de planning van het proefbaanvak en de zeven baanvakken, zoals de besluiten in andere programma's als het realiseren van OV SAAL of ZuidasDok. De samenloop met deze programma's hebben we in het vizier, maar het is nog te vroeg hierop actief te acteren vanuit het programma ERTMS. Hierover vindt uiteraard wel nauwe afstemming plaats tussen de programmadirectie ERTMS en het programma Hoogfrequent Spoor- vervoer bij ProRail om de optimale synergie te vinden.

De mate van impact van de coronacrisis op het programma is grotendeels afhankelijk van de duur van de huidige maatregelen en de snelheid van economisch herstel. Impact op het programma lijkt zich op verschillende plekken voor te doen. Zo heeft de coronacrisis grote impact op vervoerders die materieel moeten ombouwen en mogelijk is er impact op hun investeringsbereidheid. Ook is invloed op toeleveranciers, die bijvoorbeeld meer onzekerheid hebben over levering van materialen, wat meer onzekerheid geeft bij het afsluiten van contracten. Daarnaast is de dagelijkse gang van zaken in het programma veranderd. Middels thuiswerken wordt er alles aan gedaan om het werk zoveel mogelijk

¹⁷ Kamerstuk 33 652, nr. 65.

doorgang te laten vinden, maar ook hier geldt dat hoe langer de maatregelen duren, hoe meer kans er is dat sommige werkzaamheden vertraging oplopen.

ERTMS – Financiën (budgetspanning en post onvoorzien)

De leden van de PVV-fractie vragen of de Staatssecretaris niet zeer verontrust is over het feit dat er nu al miljoenen euro's aan onvoorziene kosten worden gemaakt en wij daardoor straks misschien geen waar voor ons geld meer krijgen en ERTMS uitloopt op een financieel debacle.

De CDA-leden lezen dat sprake is van een budgetspanning (potentieel tekort) van € 47 miljoen. Kan de Staatssecretaris aangeven waarom zij in deze budgetspanning vooralsnog geen reden ziet tot grote zorg? Is alleen nadrukkelijke aandacht wel voldoende? Kan de Staatssecretaris de oorzaak nader toelichten? Kan de Staatssecretaris aangeven hoe zij dit tekort concreet gaat terugbrengen?

Verder lezen de CDA-leden een voorziene terugvordering van Europese subsidies uit 2015 voor het niet in 2020 opleveren van het baanvak Kijfhoek-Roosendaal. Wordt dit inderdaad teruggevorderd? Kan dat nog voorkomen worden of had dit voorkomen kunnen worden?

De leden van de GroenLinks-fractie vinden het erg zonde wanneer we door vertragingen Europese subsidies mislopen. Wat kunnen we hier nog aan doen? Wanneer was te voorzien dat het baanvak Kijfhoek niet tijdig zou worden opgeleverd? Wat is toen gedaan om oplevering te versnellen of uitstel voor de Europese oplevertermijn te bedingen? Kan dit alsnog?

De invoering van ERTMS is een omvangrijke en noodzakelijke opgave. Het is onvermijdelijk dat bij een groot programma zoals ERTMS onvoorziene kosten worden gemaakt, en tegelijkertijd ook kansen worden verzilverd. Ook een budgetspanning is niet ongebruikelijk bij grote programma's. Er zal gedurende de hele looptijd van het programma naar verwachting sprake zijn van zowel onttrekkingen als toevoegingen aan de stand onvoorzien. Overeenkomstig de regeling grote projecten rapporteer ik over de ontwikkeling van de post onvoorzien. In de rapportageperiode van de twaalfde voortgangsrapportage is de stand onvoorzien ten opzichte van de programmabeslissing in mei 2019 per saldo met 1% afgenomen. Daarnaast bedraagt de budgetspanning nu minder dan 2% van de kostenraming. Zoals aangegeven in de brief bij de twaalfde voortgangsrapportage geeft een budgetspanning van deze omvang nog niet meteen reden tot zorg of ingrijpen. Daarvoor is het nog te vroeg in het proces en zijn er tot aan 2030 ook nog voldoende kansen om te verzilveren. Bovendien zet enige spanning aan tot efficiëntere keuzes. We monitoren de budgetspanning continu. Het afronden van de gunning van de eerste grote contracten is een belangrijk moment waarna ik opnieuw de balans zal opmaken.

Zoals ik aangaf bij de twaalfde voortgangsrapportage is de oorzaak van de budgetspanning tweeledig: het verschil tussen indexatie en toegekende prijsbijstelling enerzijds, en een voorziene terugvordering van Europese subsidies voor het niet in 2020 opleveren van het baanvak Kijfhoek-Roosendaal anderzijds.

De Europese subsidie op basis van de CEF I-subsidieregeling is aangevraagd in 2015. In de jaren erna werd steeds duidelijker dat het baanvak Kijfhoek-Roosendaal niet gerealiseerd kan worden binnen de in de subsidieovereenkomst gestelde termijn (31-12-2020, met eventuele verlenging tot 31-12-2022), omdat de planuitwerkingsfase langer duurde dan in 2015 werd verwacht. De programmadirectie heeft in gesprek met de Europese Commissie getracht deze subsidie te behouden en te kijken of een andere inzet mogelijk was. Dat is helaas niet het geval. Daarom werd in het voorjaar van 2019 aan subsidieverlener INEA gemeld dat de opgave niet kon worden gerealiseerd, waarna de Europese Commissie het subsidiecontract heeft beëindigd. In 2019 is het al uitgekeerde voorschot van € 754.000 terugbetaald aan de Europese Commissie. De administratieve verwerking van het vervallen van het totale subsidiebedrag zal bij de dertiende voortgangsrapportage zichtbaar worden in de financiële tabellen.

Dat een deel van de Europese subsidiering komt te vervallen betreurt ik, maar het belang van een zorgvuldig proces staat bij mij voorop. Ik verwacht dat er nieuwe mogelijkheden zijn voor het programma om aanspraak te maken op Europese subsidies; het programma zal hier zoveel mogelijk gebruik van maken.

De leden van de CDA-fractie vragen zich af wat de oorzaak is van de tegenvallers bij het gereedmaken van de verkeersleiding bij ProRail en de hogere kosten van goederenvervoerders?

De activiteiten die nodig zijn om het project verkeersleiding succesvol te kunnen realiseren, blijken op basis van het projectplan van ProRail omvangrijker dan waarmee in de kostenraming rekening was gehouden. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om het opleiden van personeel en daarmee verband houdende kosten voor het tijdelijk vervangen van personeel dat in opleiding is (onttrekkingskosten).

Voor wat betreft de hogere kosten voor goederenvervoerders zijn de kosten voor internationale toelating voor de prototypes en extra hardware vervanging gestegen. Daarnaast zijn de kosten voor testen, certificeren en toelaten ook toegenomen, doordat we in een overgangsfase zitten naar het 4e Spoorpakket. Het programma subsidieert een deel van deze kosten.

ERTMS – Stuurgroep

De leden van de VVD-fractie hebben nog een aantal vragen met betrekking tot de voortgangsrapportage ERTMS. Al eerder vroegen deze leden naar de hoge te verwachten kosten voor spoorgoederenvervoerders. Deze leden zijn van mening dat ook deze groep veel belang heeft bij de gemaakte keuzes door de Stuurgroep ERTMS. Maken zij deel uit van deze stuurgroep? Zo nee, waarom niet? En ziet de Staatssecretaris mogelijkheden hen alsnog deel uit te laten maken van deze stuurgroep?

De leden van de PVV-fractie vragen of de spoorgoederenvervoerders en materieeleigenaren goed aangesloten zijn op het programma ERTMS en op de fundamentele keuzes die daarin worden gemaakt, onder meer in de Stuurgroep ERTMS.

Sinds medio 2017 maakt een vertegenwoordiger van de goederenvervoerders deel uit van de stuurgroep ERTMS. Begin dit jaar ontstond een vacature. Inmiddels wordt de goederensector in de stuurgroep ERTMS vertegenwoordigd door RailGood en de CEO van DB Cargo.

ERTMS – Goederenvervoer

De leden van de PVV-fractie vragen of er op tijd voldoende goederenlocomotieven zijn omgebouwd om de groei-doelstelling van de Staatssecretaris en de sector in 2030 van 61 miljoen ton te realiseren.

Verder vragen de PVV-leden zich af of de Staatssecretaris reeds mitigerende maatregelen in voorbereiding heeft om de financierings-, bekostigings- en risicoverdeling met de goederenvervoerders en materieleigenaren te regelen?

De leden van de PVV-fractie vragen of het klopt dat er grote problemen zijn, niet alleen in Nederland maar ook in Europa, met de retrofit van locomotieven/treinen. Kent de Staatssecretaris het UNIFE-rapport (ETCS Retrofit Projects, UNIFE Action Plan)? Wat is het concrete plan van de Staatssecretaris om deze problematiek tijdig op te lossen?

De leden van de CDA-fractie hebben begrepen dat het risico groeit dat onvoldoende goederenlocomotieven op tijd zijn omgebouwd. Vanuit de programmadirectie ERTMS wordt samen met de goederensector onderzocht welke aanvullende maatregelen nodig en mogelijk zijn. Wanneer komt hier meer duidelijkheid over?

De leden van de D66-fractie hebben vernomen dat de spoorgoederensector stelt dat zijn concurrentiepositie onder druk dreigt te komen als gevolg van de invoering van ERTMS. De Staatssecretaris onderzoekt momenteel welke maatregelen deze druk kunnen verlichten, maar meldt ook dat zij niet alle negatieve effecten kan wegnemen door de geldende Europese kaders ten aanzien van staatssteun. Kan de Staatssecretaris meer in detail aangeven welke maatregelen tegen beperkingen aanlopen? Is de Staatssecretaris in overleg met haar Europese collega's om deze beperkingen in het EU-verband op te lossen?

Voor het programma ERTMS is tijdige beschikbaarheid van voldoende spoorgoederenmaterieel uitgerust met ERTMS belangrijk voor de ingebruikname van het eerste baanvak in 2026. Dit sluit aan bij het behalen van de groei-doelstelling uit het Maatregelenpakket spoorgoederenvervoer van 61 miljoen ton in 2030. Tevens is door de spoorgoederenvervoerders aangegeven dat wat hen betreft meer nodig is voor een bedrijfseconomisch verantwoorde invoering van ERTMS.

In mijn brief bij de twaalfde voorgangsrapportage gaf ik aan dat het risico groeit dat er onvoldoende goederenlocomotieven zijn omgebouwd voordat het eerste baanvak gereed is. Deze problematiek doet zich niet alleen in Nederland voor. De vereniging van Europese spoorwegleveranciers UNIFE heeft recent, in het door de leden van de PVV genoemde rapport, aan de Europese Commissie gemeld dat er Europa-breed veel (met name technische, tender- en contract gerelateerde) belemmeringen zijn om ouder materieel van ERTMS te voorzien.

Verschillende leden vragen welke maatregelen ik op dit gebied neem. Recent is een verkenning afgerond om een breed gedragen beeld te verkrijgen van de problematiek waar de goederensector voor staat bij de invoering van ERTMS. Ik vind het goed dat dit er nu ligt, omdat daarmee een basis is gelegd om oplossingsrichtingen nader te onderzoeken. Hierbij zal ik betrokken blijven. De kosten en effectiviteit van deze oplossingsrich-

tingen zullen de komende tijd in beeld worden gebracht. Ik wil hierop niet vooruitlopen.

ERTMS is een systeem dat in vergelijking met ATB gepaard gaat met meer uitrusting aan het materieel. Hierdoor ligt de aanschafprijs van nieuwe locomotieven met ERTMS hoger. Ik kan de ombouw van goederenlocomotieven met ERTMS in beginsel maar gedeeltelijk subsidiëren. In antwoord op de vraag van de leden van D66 zijn er vanuit staatssteunregels beperkingen om meer dan de helft te subsidiëren voor de seriematige ombouw van goederenlocomotieven vanuit de rijksoverheid. Voor de prototypes geldt dat dit verhoogd is naar 90% door het combineren van Europese subsidie en bekostiging vanuit het programma. Een voorgestelde oplossingsrichting betreft het onderzoeken of een hogere compensatie voor meerkosten kan worden verstrekt. Hier zal wel altijd een juridische toets moeten plaatvinden, bijvoorbeeld of er geen sprake is van ongeoorloofde staatssteun, ofwel de voorwaarden kunnen worden versoepeld. Als de uitwerking van deze oplossingsrichting daartoe aanleiding geeft, zal ik dit ook in Europees verband bespreken

De leden van de PVV-fractie vragen of er voortgang te melden is over het rangeren onder ERTMS op een voor de goederenvervoerders kostenefficiënte wijze en zonder extra operationele belemmeringen. Hoe gaat de Staatssecretaris een Europese oplossing borgen? Wat is nu precies de reden en wat is er de meerwaarde van dat een klein land als Nederland zo nodig voorop wil lopen in Europa met rangeren onder ERTMS? Vindt de Staatssecretaris het in dit verband niet zorgelijk dat het werkbezoek van het programma ERTMS aan Zwitserland, met ook Duitse, Oostenrijkse en Belgische experts in februari 2020 geen goede oplossing en zeker geen kostenefficiënte oplossing heeft opgeleverd?

Het huidige beveiligingssysteem stamt uit de jaren '50-'60 en is toe aan vervanging. Ik heb geen andere keuze dan uiteindelijk te vervangen met ERTMS. Dat betekent dat ERTMS de komende decennia uiteindelijk zal worden ingevoerd op de gehele door ProRail beheerde spoorweginfrastructuur, waarbij ERTMS de seinen gaat vervangen die op dit moment gebruikt worden. In de eerste uitrolfase tot 2029–2031 is de invoering van ERTMS voorzien op de emplacementen van onder meer Roosendaal, Lage Zwaluwe, Tilburg en Venlo.

Ik ben mij ervan bewust dat de huidige ERTMS-standaard nog geen oplossing biedt voor het rangeren onder ERTMS. De programmadirectie ERTMS kijkt daarom, als onderdeel van bovengenoemde verbetermaatregelen, hoe dit op een verantwoorde manier kan worden opgelost. Om te komen tot voldoende locomotieven met ERTMS wordt gewerkt aan een specifieke roadmap voor rangeren. De roadmap zal in overleg met de spoorbedrijven, goederenvervoerders, materieeleigenaren en spoor aanliggende bedrijven nader worden uitgewerkt. In deze roadmap worden haalbare tussen- en eindoplossingen voor het materieel, de infrastructuur en de gebruikersprocessen opgenomen. Lopende initiatieven zoals Rangeren zonder ERTMS (RZE), Hulpmiddelen Rangeren en ook de leerervaringen van het genoemde werkbezoek in Zwitserland zullen hierin meegenomen worden.

De leden van de PVV-fractie vragen of kan worden toegezegd dat er wordt afgeweken van de nu vastgestelde versie van ERTMS en dat vervoerders niet geconfronteerd worden met nieuwe versies of updates. Deelt zij de mening dat het weer wijzigen van het bestek van ERTMS een geval van onbehoorlijk bestuur zou zijn?

Deze leden vragen of de Staatssecretaris bereid is, gezien het feit dat er slechts een capaciteit van 40% in het openbaar vervoer is en vervoerders daardoor niet opgezadeld kunnen worden met extra investeringen, het programma ERTMS «on hold» te zetten en geen onomkeerbare stappen te zetten.

Ik neem aan dat u vraagt om toe te zeggen dat er niet wordt afgeweken van de nu vastgestelde versie van ERTMS. Het kabinet heeft vorig jaar besloten ATB landelijk te vervangen door ERTMS. Deze volledige landelijke uitrol van ERTMS is een enorme klus die tot 2050 zal duren en daarna in stand moet worden gehouden. Hierbij zal sprake zijn van nieuwe versies of updates, zoals dat gebruikelijk is bij elk ICT-systeem. Sommige nieuwe versies of updates zullen (nagenoeg) geen impact hebben op kosten voor de vervoerders, andere wellicht wel. Dit vraagstuk speelt niet alleen in Nederland, maar ook binnen Europa.

Het Kabinet heeft besloten om baseline 3 uit te rollen. De Europese Commissie heeft de taak de interoperabiliteit en compatibiliteit tussen de baselines en versies te waarborgen. Het uitgangspunt is hierbij achterwaartse compatibiliteit: een volgende versie moet altijd samenwerken met de vorige versies. De Europese Commissie heeft aangegeven dat dit vanaf baseline 3 het geval is. Mocht in de toekomst de overgang naar een nieuwe versie wel leiden tot kostbare gevolgen, dan wil en zal ik daarover het gesprek met de sector en uw Kamer voeren.

Zoals ik ook aangaf in het Nota Overleg Infrastructuur en Corona van 28 mei 2020 is het verloop van de mobiliteitsvraag net zoals het verloop van de coronacrisis lastig te voorspellen. Daarbij is op 24 juni 2020 bekend gemaakt dat het Kabinet per 1 juli 2020 een verdere opschaling van de bezetting in het ov mogelijk heeft gemaakt, waarbij alle zitplaatsen en aangewezen staanplaatsen in een voertuig weer gebruikt mogen worden. Het vervangen van ATB door ERTMS blijft echter hoe dan ook noodzakelijk. Dit sluit ook aan bij de Europese afspraken die we hierover gemaakt hebben. Alle ontwikkelingen worden samen met de sector nauwlettend gevolgd.

De leden van de GroenLinks-fractie begrijpen uit de rapportage dat goederenlocomotieven achter lopen bij de conversie. Hoe zit dit met de Betuwelijn, waar al een vorm van ERTMS wordt gebruikt? Is die compatibel? Waarom kan die overstap op en gebruik van ERTMS niet gewoon worden verplicht, net als allerlei andere technische- en veiligheidseisen?

In de twaalfde voortgangsrapportage¹⁸ is gemeld dat het opwaarderen van goederenlocomotieven van ERTMS Baseline 2 naar ERTMS Baseline 3 vertraging heeft opgelopen. De Betuweroute is gebouwd op basis van een ERTMS-specificatie (genaamd baseline 2). Zowel ERTMS Baseline 3 treinen als ERTMS Baseline 2 treinen zijn hiermee compatibel.

Vanuit Europa is verplicht gesteld dat alle nieuwe treinen worden voorzien van ERTMS, met een uitzonderingsmogelijkheid voor treinen die uitsluitend bedoeld zijn voor binnenlands gebruik en onderhoudsmateriaal¹⁹. Het ombouwen van treinen is voor de vervoerder een kostbare aangelegenheid, waarbij geldt dat het systeem pas gebruikt kan worden als er ook ERTMS in de rails ligt. Hier geldt dat het maken van onnodige kosten afgewogen moet worden tegen sneller ombouwen. Wel geldt dat voor nieuwe treinen die na 14 juli 2017 zijn toegelaten of in bestelling

¹⁸ Kamerstuk 33 652, nr. 76.

¹⁹ Europese Commissie, Besluit 2016/919 /EU, paragraaf 7.4.

(gunning geweest) zijn waar toelating in Nederland onderdeel van uit maakt, in beginsel geen vergoeding wordt gegeven vanuit het programma.

Met de huidige inzichten is indienststelling van het baanvak Kijfhoek-Roosendaal-Belgische grens met ERTMS-only (zonder ATB) nu voorzien tussen 2026–2028. Vanaf dit moment moet sector breed de basis op orde zijn: bedrijfsvoering aangepast, de treinen die op dit baanvak rijden omgebouwd en het personeel opgeleid. Om dit moment te bewaken zal ik op een geschikt moment een nadere regeling met invoeringsdata van ERTMS op de baanvakken instellen. ProRail heeft reeds in de netverklaring de planning opgenomen en zal deze jaarlijks actualiseren. Zo kunnen vervoerders hier tijdig op inspelen.

ERTMS – Noordelijke lijnen

De leden van de PVV-fractie vragen of het klopt dat ATB Nieuwe Generatie (NG) in Noord-Nederland wordt vervangen door ERTMS Baseline 3. Wordt dat toegevoegd aan de scope van het Programma ERTMS? Deze leden vragen waarom de Basisnetroute van eminent belang wel geëlektrificeerd wordt, maar waarom ATB NG – waarvoor nauwelijks locomotieven op de markt beschikbaar zijn – niet met de hoogste prioriteit geëlimineerd en vervangen wordt door een courant en interoperabel beveiligingssysteem, zoals straks (vanaf 2026) ERTMS Baseline geacht wordt te zijn, en dat kostenefficiënt voor spoorgoederenvervoerders en verladers is.

De leden van de CDA-fractie vragen zich af hoe het staat met het onderzoek van ProRail naar de voor- en nadelen van het toevoegen van het vervangen van ATB-NG door ERTMS op noordelijke lijnen aan de scope van het programma ERTMS?

De leden van de GroenLinks-fractie zijn verheugd over de mogelijke versnelde invoer van ERTMS op de noordelijke trajecten. Dit sluit mogelijk aan op de eerdere vraag van deze leden om te bezien hoe de focus in de uitrol van ERTMS meer kan worden gelegd op het realiseren van baten voor de reiziger in plaats van een uitrol die slechts uitgaat van het mijden van risico's en het besparen van kosten. Immers, de kosten zijn in alle gevallen alleen gerechtvaardigd als ze baten opleveren. Eerdere baten, zoals reistijdbaten of volumegroei, rechtvaardigen mogelijk iets hogere kosten. Kan de Staatssecretaris hier op ingaan? Wat is er nog meer mogelijk?

De programmadirectie ERTMS heeft op verzoek van ProRail onderzocht in hoeverre het mogelijk is de noordelijke lijnen rond 2026 te voorzien van ERTMS, aangezien de ATB NG installatie op die baanvakken dan aan vervanging toe is. Zoals aangegeven in de twaalfde voortgangsrapportage²⁰ vind ik een stabiele start van de realisatie van het programma ERTMS van groot belang en is het nu de vraag in hoeverre dat te waarborgen is als in deze fase een dergelijke omvangrijke scopetoevoeging gedaan zou worden. Het gaat immers niet alleen om de infrastructuur, maar ook om ombouw van treinen en opleiding van personeel die tot nu toe buiten de scope van de programmabeslissing vallen. Een voldoende beheerste uitrol van de overgang van ATB naar ERTMS en de uitrol op de eerste baanvakken van het Kabinetbesluit staan voor mij

²⁰ Kamerstuk, 33 652, nr. 76.

voorop. Ik laat daarom eerst beoordelen of het programma voldoende is toegerust voor een dergelijke scope uitbreiding.

Tegelijkertijd wil ik ook mijn ogen niet sluiten voor situaties waar voordelen voor de reiziger te behalen zijn in de context van de landelijke uitrol van ERTMS. Hetzelfde geldt voor het vervangen van ATB NG. Een besluit over het toevoegen van Noord-Nederland aan de scope van het Programma ERTMS heb ik derhalve nog niet genomen. Hierbij kijk ik naar meerdere aspecten: naast maakbaarheid laat ik ook het belang van spoorgoederenvervoerders en verladers meewegen. Een aantal noodzakelijke randvoorwaarden behoeft nog nader onderzoek. Via de voortgangsrapportages blijf ik u informeren over ontwikkelingen van wat nog meer mogelijk is; het is nu nog te vroeg hierover concrete uitspraken te doen.

Vitaal

De leden van de CDA-fractie vinden vitaliteit van het vervoer over de weg en het spoor van groot belang. Deze leden vinden het daarom zeer verstandig dat naar aanleiding van de gewijzigde motie van het lid Van den Berg c.s. over het in kaart brengen van essentiële landbouwgronden en essentiële infrastructurele kunstwerken (Kamerstuk 29 826, nr. 86) is gekeken naar de noodzaak om essentiële infrastructurele kunstwerken toe te voegen aan de lijst van vitale sectoren/producten. Deze leden lezen dat de aanbeveling van de onderzoekers overgenomen wordt en dat er is besloten de processen van het vervoer van personen en goederen over (hoofd)spoorweginfrastructuur en vervoer over (hoofd)wegennet» nu als vitaal-B aan te merken. Kan de Staatssecretaris aangeven wat dit precies inhoudt? Waren strengere varianten mogelijk en zo ja waarom is hier niet voor gekozen? En welke concrete verandering zullen ontstaan met het aanmerken als vitaal-B in vergelijking met het verleden?

Deze leden lezen dat de komende tijd in overleg met betrokkenen uit beide sectoren wordt uitgewerkt op welke manier de implementatie van deze zorg- en meldplicht zal plaatsvinden ten aanzien van bovengenoemde vitale aanbieders binnen genoemde processen. Wat is de laatste stand van zaken van deze uitwerking? De voorgenomen wijziging van het Besluit beveiliging netwerk- en informatiesystemen (Bbni) geeft de mogelijkheid om in het najaar een nadere uitwerking van de wettelijke zorgplicht vast te leggen in een ministeriële regeling. Ligt dit op schema?

Deze leden lezen verder dat de vitale status aanleiding geeft om met de weg- en spoorsector in overleg te treden over de vraag of aanvullende regelgeving, maatregelen of plannen nodig zijn om ook de fysieke security van de sectoren te borgen. Wat is de inzet van de Staatssecretaris hierbij? Wat is de stand van zaken van deze gesprekken? Wat is de planning om de voorgestelde plannen te hebben gerealiseerd?

In het beleid over vitale processen worden twee niveaus onderscheiden: vitaal-A en vitaal-B. Voor de kwalificatie van een proces in één van deze niveaus is in de herbeoordeling beziens of een ontwijking van een proces tot dusdanige gevolgen kan leiden, dat deze als vitaal moet worden aangemerkt. Daarbij gaat het onder andere om gevolgen in de zin van economische schade of doden, gewonden of chronisch zieken ter grootte van circa: (vitaal-A) meer dan € 50 mld en 10.000 slachtoffers en (vitaal-B): meer dan € 5 mld en 1.000 slachtoffers. Daarnaast zijn de maatschappelijke

lijke gevolgen van een ernstige verstoring van een vitaal-A proces groter dan die van een vitaal-B proces en is er sprake van cascade/domino gevolgen voor andere vitale en niet-vitale processen. De aanmerking van de sectoren is dus het gevolg van de uitkomsten van het onderzoek en niet van een keuze tussen een lichtere of strengere variant.

Met de aanmerking van de processen met een vitaal-B status krijgen de in die processen betrokken partijen extra ondersteuning vanuit de overheid, bijvoorbeeld vanuit het Nationaal Cyber Security Centrum (NCSC) en mijn ministerie. Ook zullen de essentiële spelers uit deze sectoren vanwege hun maatschappelijke belang onder de reikwijdte te vallen van de Wet Beveiliging Netwerk- en Informatiesystemen (Wbni) en krijgen zij een zorg- en/of meldplicht ten aanzien van hun ICT-systemen. Dit zal mijn ministerie de komende periode nader uitwerken.

Het Kabinet streeft naar een inwerkingtreding van de wijziging per 1 januari 2021. Het ministeriële besluit waarin de implementatie van de zorg- en meldplicht voor beide processen wordt uitgewerkt en waarin partijen uit beide sectoren zullen worden aangewezen, kan pas ingaan nadat de wijziging van het Bbni in werking is getreden, dus niet eerder dan 1 januari 2021.

Ik vind het belangrijk dat de implementatie van de zorg- en meldplicht samen met de betrokkenen uit de sectoren wordt uitgewerkt, omdat dit de kwaliteit van de regelgeving en daarmee de weerbaarheid van de processen ten goede komt. Na de zomer start ik daarom een traject met de betrokkenen uit beide sectoren om hen te betrekken bij de uitwerking van de toepassing van de Wbni op hun sector en de totstandkoming van het ministeriële besluit. In dit traject zal samen met de betrokken partijen uit de sectoren worden geïnventariseerd en besproken of aanvullende regelgeving, maatregelen of plannen nodig zijn om ook de fysieke security van de sectoren te borgen. Aan de hand van de inzichten uit dit traject zal ik besluiten wat ik voor het bereiken van dit doel nodig acht.

De leden van de SP-fractie stellen dat veiligheid op het spoor begint met de veiligheid voor medewerkers. Van het treinpersoneel is de afgelopen maanden veel gevraagd. Zij moesten doorwerken omdat hun werk als vitaal beroep werd aangemerkt en staan bij elke versoepeling van de coronamaatregelen in de frontlinie om ervoor te zorgen dat het reizigersvervoer veilig plaats kan blijven vinden. Deze leden vinden het niet meer dan logisch dat deze groep werknemers waardering krijgt in de vorm van betere arbeidsvoorwaarden en een goed salaris. Gelet op de publieke reacties in de afgelopen maanden, staan deze leden hierin zeker niet alleen en is het simpelweg naar de CAO-tafels verwijzen een teken van politieke onwil om behalve applaus en mooie woorden iets te doen. Welke rol ziet de Staatssecretaris voor zichzelf weggelegd in de verbetering van arbeidsvoorwaarden en beloning?

Ik wil mijn waardering uitspreken voor het spoorpersoneel, wat de afgelopen maanden hard heeft doorgewerkt tijdens de coronacrisis. De arbeidsvoorwaarden van het treinpersoneel zijn de verantwoordelijkheid van de spoorwegondernemingen.

Geluid

De leden van de CDA-fractie lezen in het «Actieplan Spoorwegen 2018–2023» dat het in de toekomst steeds moeilijker wordt om bij verdere groei van het treinverkeer een afname van de geluid-

belasting te bewerkstelligen, omdat op veel locaties al geluidmaatregelen getroffen zullen zijn en verdergaande maatregelen technisch niet mogelijk of financieel onverantwoord zijn. Kan de Staatssecretaris reflecteren op de innovatieve mogelijkheden die zij ziet om de geluidbelasting naar beneden te krijgen? Hoe staat het met de voorbereidingen van de geluidkaart van 2021? In welke mate zal de geluidkaart van 2021 een verdere afname van het aantal geluidbelaste woningen laten zien? Kan de Staatssecretaris aangeven wat de voortgang tot nu toe is geweest in het treffen van maatregelen? Kan de Staatssecretaris ook een quickscan laten verrichten van de geprognosticeerde groei van het treinverkeer in 2030 in verhouding tot de verwachte geluidbelasting?

Sinds 2012 zijn rond het hoofdspoorwegennet geluidproductieplafonds (GPP's) ingesteld, wat zorgt dat de geluidbelasting niet toeneemt. ProRail moet, als beheerder van de infra, deze plafonds naleven en daar jaarlijks over rapporteren. In dit systeem is groei van treinen in het algemeen alleen mogelijk als er stillere treinen worden ingezet. De hoogst belaste locaties die zijn overgebleven worden aangepakt in het MeerJarenProgramma Geluidsanering (MJPG), samen met RWS voor de rijkswegen. Hiervoor worden saneringsplannen opgesteld en geluidmaatregelen uitgevoerd om deze locaties te verbeteren.

Het reizigersmaterieel bestaat inmiddels voor bijna 100% uit materieel wat zo stil is als technisch mogelijk is. Verder blijkt uit de jaarlijkse geluidmonitor van het RIVM, gepubliceerd op 15 oktober 2019 (kenmerk 2019-0080), dat de nieuwe elektrische sprinters nog stiller zijn dan de oudere generatie sprinters. In mei 2019 is Europese regelgeving van kracht geworden waarmee de ombouw naar stil goederenmaterieel wordt afgedwongen. Inmiddels is 60% van de wagons zo stil als technisch nu mogelijk is en in 2030 zal dit circa 95% zijn. De resultaten uit dit onderzoek van Panteia, uitgevoerd door ProRail, zijn met de Kamerbrief van 29 januari 2020 (kamerstuk 32 252, nr. 63) gedeeld bij de nota van bevindingen over het nalevingsverslag GPP's hoofdspoorwegen.

Door dit bronbeleid van de afgelopen jaren is op verschillende locaties geluidruimte ontstaan in de GPP's. In 2017 zijn daarom de GPP's op 50 van deze trajecten verlaagd. Naar verwachting is op meer trajecten een GPP-verlaging mogelijk en op de 50 trajecten zal soms een grotere verlaging mogelijk zijn, maar daar is meer onderzoek voor nodig. Daarom zal in de planperiode 2018-2023 voor alle 157 trajecten onderzocht worden of de GPP's (verder) verlaagd kunnen worden. In het komende actieplan zal hierover worden teruggekoppeld. Met deze GPP-verlagingen wordt, met de geluidwinst van een effectief bronbeleid, vastgelegd dat de leefomgeving structureel stiller is.

Als op bepaalde locaties de groei van het treinverkeer niet met de inzet van stiller materieel kan worden gecompenseerd, kunnen alsnog geluidmaatregelen als raildempers en geluidschermen worden ingezet mits deze doelmatig zijn. Onderdeel van het actieplan geluid is ook het evalueren van mogelijke geluidmaatregelen die worden ontwikkeld door de markt. Zo zijn mini geluidschermen inmiddels vrijgegeven. Deze maatregel vergt echter per locatie een afweging voor doelmatigheid en haalbaarheid, omdat bijvoorbeeld de beheer- en onderhoudskosten veel hoger zijn en de veiligheid een aandachtspunt is door de plaatsing dichtbij

het spoor. Verder wordt o.a. gekeken naar de toepassing van een geluiddiffractor²¹, zoals ook gemeld in het actieplan geluid 2018–2023²².

De werkzaamheden voor de geluidkaart moeten nog worden opgestart, want deze kaart moet de werkelijke geluidsituatie over 2021 beslaan en deze data is nog niet beschikbaar. Op 30 juni 2022 moet de kaart wettelijk zijn vastgesteld. Het daaropvolgende actieplan geluid 2023–2028 moet voor 18 juli 2023 zijn vastgesteld. Zo wordt eenmaal in de vijf jaar inzicht gegeven in de knelpuntsituaties voor geluid en welke aanpak wordt ingezet in nationaal en Europees verband voor wat betreft regelgeving, beleid en maatregelen.

²¹ Een betonnen constructie met holtes die parallel aan het spoor lopen (resonatoren). De holtes zorgen ervoor dat het geluid naar boven gericht wordt.

²² Staatscourant 2018, nr. 52790 en www.rijksoverheid.nl/geluidinkkaart3.