
Vergaderjaar 2011–2012

32 707

**Parlementair onderzoek onderhoud en innovatie
spoor**

Nr. 10

VERSLAGEN VAN GESPREKKEN

LIJST VAN GESPREKKEN

		blz.
Maandag 10 oktober 2011		
L.E. Linders	Algemeen directeur, <i>Alstom Transport Nederland</i>	7
R. Hall en E.P. Verbeke	Director, Managing Director Sales Passenger Vehicles, <i>Bombardier Transportation Netherlands BV</i>	23
F. Dissel en H. Koemeester	Business Unit Manager Rail and Infra Logistics, Directeur Mobility, <i>Siemens Nederland N.V.</i>	37
H.W. Vroon	Manager Quality Safety Health & Environment, Accountmanager Infrabeheerders, Overheid en KNV, <i>DB Schenker Rail Nederland</i>	53
Vrijdag 14 oktober 2011		
A. Le Roy en E. Bruyninx	Senior fleet engineer, Company lawyer, <i>Alpha Trains</i>	69
M. Kerkhoff en P. Wilms	Director of Leasing & Origination, <i>Beacon Rail Leasing Limited</i> Projectleider/adviseur ERTMS/ETCS, <i>Mitsui Rail Capital Europe (MRCE)</i>	77
Maandag 24 oktober 2011		
L. Vansteenkiste	Directeur-generaal Infrastructuur, <i>Infrabel</i>	91
T. Boric	Beleidsmedewerker belangenvereniging voor reizigers in het openbaar vervoer (<i>ROVER</i>) en deelnemer Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (<i>Locov</i>)	111
E. Groen en J. Lohle	Vakbondsbestuurders, <i>FNV Spoor</i>	121
R.F. Demoet	Vm. lid managementteam Directie Spoorvervoer, <i>Ministerie van Infrastructuur en Milieu</i>	129
B.P. Smolders en A.R. van Altena	Directeur Assetmanagement, Directeur Strategie, <i>ProRail</i>	145
Vrijdag 28 oktober 2011		
J. Holtzer	Hoofd sector Projecten en Projectondersteuning materieel en energie, <i>NS Reizigers</i>	171
L.E. Linders	Algemeen directeur, <i>Alstom Transport Nederland</i>	193
R. Hall	Director, <i>Bombardier Transportation Netherlands BV</i>	205
F. Dissel en B. Janssen	Business Unit Manager Rail and Infra Logistics, Systeem specialist ETCS, <i>Siemens Nederland N.V.</i>	215
S.H. van Royen en B. van Schijndel	Directeur, Manager Business Development, <i>BAM Rail bv</i>	229
J.J. Vos en	Algemeen directeur,	

R. Rijper	Vm. algemeen directeur, <i>VolkerRail Nederland bv</i>	241
D.K. Schonebaum en K. Haaksman	Directeur, Hoofd Externe Betrekkingen, <i>Strukton Rail BV</i>	251
Maandag 31 oktober 2011		
F.M. van Setten	Directeur Rail, <i>Veolia Transport</i>	263
W. Bleeker	Productie directeur, <i>Syntus B.V.</i>	275
J. Pruntel	Manager treinbeveiligingssystemen, <i>ProRail</i>	283
Vrijdag 4 november 2011		
M.A. te Velthuis en J. Meulman	Clustermanager, Senior medewerker, Vervoerkamer, <i>Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa)</i>	311
W. Raab	Directeur Financieringen, <i>ministerie van Financiën</i>	327
G.A. Jurgens en A.J. Belonje	Projectmanager directie Spoorvervoer, Directeur Begroting en beleidscontrol, <i>Ministerie van Infrastructuur en Milieu</i>	341
E. Steeghs	Financieel directeur, <i>ProRail</i>	357
Maandag 7 november 2011		
J.M. Fukken	Wn. directeur spoorvervoer en directeur regionale bereikbaarheid, <i>Ministerie van Infrastructuur en Milieu</i>	379
J. Thunnissen en P.T. Gelton	Inspecteur-Generaal Verkeer en Waterstaat, Directeur Rail- en wegvervoer, <i>Inspectie Verkeer en Waterstaat</i>	403
I.D. Thijssen	Directievoorzitter, <i>NS Reizigers</i>	417
M. Gout-van Sinderen	President-directeur, <i>ProRail</i>	433
Vrijdag 11 november 2011		
K. Vinck en C. Faure	ERTMS-cordinator, Beleidsmedewerker ERTMS-coördinatie, <i>Europese Commissie</i>	453
P. Guido	Head of Unit ERTMS, <i>European Railway Agency</i>	465
Donderdag 17 november 2011		
K.M.H. Peijs	Oud-minister van Verkeer en Waterstaat	477
C.M.P.S. Eurlings	Oud-minister van Verkeer en Waterstaat	495
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus	Minister van Infrastructuur en Milieu	515

ALFABETISCHE LIJST VAN PERSONEN

Naam	Datum	blz.
Altena, A.R. van	24 oktober 2011	145
Belonje, A.J.	4 november 2011	341
Bleeker, W.	31 oktober 2011	275
Boric, T.	24 oktober 2011	111
Bruyninx, E.	14 oktober 2011	69
Demoet, R.F.	24 oktober 2011	129
Dissel, F.	10 oktober 2011	37
Dissel, F.	28 oktober 2011	215
Eurlings, C.M.P.S.	17 november 2011	495
Faure, C.	11 november 2011	453
Gelton, P.T.	7 november 2011	403
Gout-van Sinderen, M.	7 november 2011	433
Groen, E.	24 oktober 2011	121
Guido, P.	11 november 2011	465
Haaksman, K.	28 oktober 2011	251
Hall, R.	10 oktober 2011	23
Hall, R.	28 oktober 2011	205
Holtzer, J.	28 oktober 2011	171
Janssen, B.	28 oktober 2011	215
Jurgens, G.A.	4 november 2011	341
Kerkhoff, M.	14 oktober 2011	77
Koemeester, H.	10 oktober 2011	37
Le Roy, A.	14 oktober 2011	69
Linders, L.E.	10 oktober 2011	7
Linders, L.E.	28 oktober 2011	193
Lohle, J.	24 oktober 2011	121
Meulman, J.	4 november 2011	311
Peijs, K.M.H.	17 november 2011	477
Pruntel, J.	31 oktober 2011	283
Raab, W.	4 november 2011	327
Rijper, R.	28 oktober 2011	241
Royen, S.H. van	28 oktober 2011	229
Schijndel, B. van	28 oktober 2011	229
Schonebaum, D.K.	28 oktober 201	251
Schultz van Haegen-Maas		
Geesteranus	17 november 2011	515
Setten, F.M. van	31 oktober 2011	263
Smolders, B.P.	24 oktober 2011	145
Steeghs, E.	4 november 2011	357
Fukken, J.M.	7 november 2011	379
Thijssen, I.D.	7 november 2011	403
Thunnissen, J.	7 november 2011	403
Vansteenkiste, L.	24 oktober 2011	91
Velthuis, M.A. te	4 november 2011	311
Verbeke, E.P.	10 oktober 2011	23
Vinck, K.	11 november 2011	453
Vos, J.J.	28 oktober 2011	241
Vroon, H.W.	10 oktober 2011	53
Wilms, P.	14 oktober 2011	77

VERSLAG VAN EEN OPENBAAR GESPREK IN HET KADER VAN DE TIJDELIJKE COMMISSIE ONDERHOUD EN INNOVATIE SPOOR

Maandag 10 oktober 2011
Aanvang 10.00 uur

Gehoord wordt: de heer L.E. Linders, Algemeen directeur, Alstom Transport Nederland

Voorzitter: mevrouw A. H. Kuiken

Verder zijn aanwezig de leden van de commissie: Van Bommel, Bosman, Van Hijum, en Paulus Jansen, alsmede de heer F.H. Mittendorff, griffier, en de heer R.J. de Bakker, onderzoekscoördinator

De **voorzitter**: Goedemorgen. Welkom bij de eerste hoorzitting van de Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor. Mijn naam is Attje Kuiken en ik ben voorzitter van deze commissie. Ik wil graag eerst even de leden van deze commissie aan u en aan de mensen in de zaal voorstellen. Van buiten naar binnen ziet u de heer Paulus Jansen, de heer André Bosman, de heer Jhim van Bommel en de heer Eddy van Hijum. De Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor doet in opdracht van de Tweede Kamer onderzoek naar onderhoud en innovatie van het spoor. Daartoe organiseren wij in de maanden oktober en november een aantal hoorzittingen. Vandaag is de start, dus wat dat betreft is het voor ons net zo spannend als misschien wel voor u, mijnheer Linders. We vinden het ook erg fijn dat u hier kunt zijn.

De hoorzitting van vandaag staat in het teken van met name de kosten en baten van het ERTMS level 2, het European Rail Traffic Management System, maar omdat we het ook voor de mensen die thuis zitten te luisteren gemakkelijk willen houden, stellen wij voor om het gewoon over het Europese beveiligingssysteem te hebben, zodat we niet struikelen over afkortingen.

De procedure is vandaag als volgt. De heer Bosman zal u in eerste instantie vragen stellen en de andere leden sluiten zich daar waar nodig of wenselijk bij aan, maar dat is niet noodzakelijk. We hebben een uur en tien minuten voor dit gesprek gereserveerd.

De heer **Bosman**: Welkom, mijnheer Linders, fijn dat u er bent. Misschien is het ook voor de mensen die meekijken en -luisteren goed als u zich even voorstelt en vooral uw positie in het bedrijf kenbaar maakt. Wellicht kunt u ook even het bedrijf toelichten en de rol van het bedrijf op het spoor.

De heer **Linders**: Goedemorgen. Mijn naam is Leon Linders en ik ben algemeen directeur van Alstom Transport. Alstom Transport bouwt treinen, metro's, trams en beveiligingssystemen. Wij zijn bekend van de TGV, de Thalys en de beveiligingssystemen van de Betuweroute.

De heer **Bosman**: Dank u wel. Dat is helder. Over die beveiligingssystemen willen wij het juist hebben. Als ik het Nederlandse systeem, de ATB, vergelijk met het Europese systeem dat wij willen invoeren, zie ik een verschil tussen de twee systemen. Het Nederlandse systeem is vrij oud; er zitten wat zaken in die vernieuwd moeten worden. Daar zit een kostenplaatje aan vast. Kunt u een beeld schetsen van de kosten voor onderhoud van het Nederlandse systeem in relatie tot mogelijke invoering

van een nieuw systeem, het Europese beveiligingssysteem? Wat zou het verschil in de kosten kunnen zijn, zowel qua implementatie als qua onderhoud?

De heer **Linders**: Er zijn nogal wat ontwikkelingen aan de kostenkant. Het systeem is een aantal jaren geleden ontwikkeld. In de ontwikkelfase is een aantal projecten daarmee uitgevoerd, waaronder in Nederland de Betuweroute en in Europa een aantal andere trajecten. Nu we een paar jaar verder zijn, zien we dat de kosten van een aantal elementen nogal omlaag zijn gegaan.

De heer **Bosman**: U noemt het systeem en de kosten. Kunt u aangeven welk systeem u bedoelt? Is dat het Nederlandse systeem of het Europese beveiligingssysteem?

De heer **Linders**: Ik doel op de kosten van het Europese systeem, zoals het nu ook in Nederland op een aantal plaatsen aanwezig is en op grotere schaal in diverse landen in Europa wordt ingevoerd. Zwitserland is een voorbeeld, maar ook Oostenrijk gaat ermee aan de slag. In Denemarken wordt het over het gehele land uitgevoerd en ook België heeft plannen. Nadat de ontwikkeling is afgerond en de grootschalige uitrol in Europa zal plaatsvinden, te beginnen in de landen die ik net noemde, zien we dat met name de kosten van de investeringen omlaag gaan. Ik noem een voorbeeld. In de treinen zelf is natuurlijk apparatuur nodig om het Europese systeem te kunnen gebruiken. De kosten van die systemen zijn met zo'n 30% omlaag gegaan in de afgelopen twee jaar. De kosten van de bakens die in de baan gelegd moeten worden om de treinen te detecteren, zijn ongeveer 50% omlaag gegaan. Dit heeft echter betrekking op de kosten van de investeringen en uw vraag was meer gericht op het onderhoud. In de basis is het een systeem dat veel minder elementen in de infrastructuur vraagt, waardoor de onderhoudskosten afnemen. Dat is ook logisch: minder elementen, dus minder gevoelig. De intelligentie is met dit systeem meer van de baan, van de infrastructuur, naar de trein gebracht.

De heer **Bosman**: Ik wil dat graag koppelen aan het oude Nederlandse systeem. U sprak zojuist over de investeringskosten en inderdaad is het best een stevige investering. In hoeverre zou het Nederlandse systeem in stand te houden zijn, waardoor je die grote investeringen niet nodig hebt? Hoe kan het systeem dusdanig verbeterd en gespecificeerd worden dat het bestendig is voor het Europese beveiligingssysteem? Misschien kunnen er nog modules aan vast worden gekoppeld.

De heer **Linders**: Het huidige systeem is, gelet op de technische elementen die in de infrastructuur liggen, langzamerhand aan het einde van zijn levensduur. Een deel zal voor 2018 vervangen moeten worden en andere delen daarna. We staan sowieso voor een vervangingsvraag. Als de huidige systemen vervangen moeten worden, vervangen we die dan door nieuwe systemen of door bestaande systemen? Vervanging door de bestaande systemen op de internationale lijnen – maar die zijn al uitgevoerd – is niet mogelijk, want de Europese afspraak is dat we internationale lijnen met het Europese systeem uitvoeren om treinen gemakkelijk van het ene land naar het andere te kunnen laten rijden. In nationale systemen zou het in theorie kunnen, maar daarmee bereiken we niet het in Nederland gewenste peil van veiligheid. Veiligheid is de primaire reden om naar de nieuwe systemen toe te gaan.

De tweede belangrijke reden is de capaciteitsverhoging die ermee te bereiken is. Als je de huidige systemen weer door dezelfde systemen vervangt, kom je in de toekomst voor hogere kosten te staan. Bovendien loop je tegen het probleem aan dat de systemen, doordat zij verouderd zijn, op een gegeven moment niet meer onderhouden kunnen worden doordat de kennis niet meer aanwezig is. De kennis van dit soort oude systemen is nu nog aanwezig, maar de studenten leren het niet meer. Die leren de nieuwe technologie. Voor België is dit een van de redenen geweest om op het nieuwe systeem over te gaan, omdat de kennis van de oude systemen bij een groep mensen zit die de komende vijf tot zeven jaar met pensioen gaat. Daardoor is het geen haalbare kaart meer. Enerzijds is het een aspect van meer veiligheid en meer capaciteit – ik zal daar dadelijk nog verder op ingaan – en anderzijds zijn die systemen een keer aan het einde van hun levensduur en zal de kennis gaan ontbreken.

De heer **Bosman**: Uw bedrijf is de ontwikkelaar van beide systemen.

De heer **Linders**: Ja, wij hebben het oude systeem ontworpen en geleverd en we zijn een van de leveranciers van het nieuwe systeem. Dat is tevens een voordeel van het nieuwe systeem: het kan door meerdere leveranciers geleverd worden.

De heer **Bosman**: U bent in principe een monopolist op het oude systeem.

De heer **Linders**: Ja.

De heer **Bosman**: Maar u hebt wel aangegeven dat het oude systeem ERTMS-proof was. Het systeem is in principe dus ook te gebruiken binnen het ERTMS level 2. Klopt dat?

De heer **Linders**: Nee, de basis van het huidige systeem is relaistechiek. Het is nog met de Marshallhulp na de Tweede Wereldoorlog in Nederland ingevoerd. Zo oud is het systeem. Het Europese beveiligingssysteem heeft een basis nodig die op elektronica is gebaseerd. De huidige relaistechiek moet op termijn vervangen worden door een elektronisch systeem. Op basis van het elektronische systeem kan de Europese beveiligingsfilosofie worden toegepast.

De heer **Bosman**: Dat sluit heel mooi aan bij mijn volgende vraag over fasering. In het verleden is het systeem losgelaten op deelprojecten met kleine clusters om te zien welk effect het had op kosten en baten. Als u vanuit uw positie kijkt naar de transitie van het oude systeem naar het nieuwe Europese systeem, wat heeft dan uw voorkeur?

De heer **Linders**: Om het maximale kostenvoordeel te behalen, is een grootschalige roll-out het meest aan te bevelen. Dat gebeurt op dit moment in Denemarken. Er loopt een aanbesteding en het land wordt in tweeën gedeeld. In twee delen worden de nieuwe elektronische interlocking met ERTMS level 2 toegepast en wordt eerst al het rollend materieel uitgerust. Dat is sowieso als eerste noodzakelijk. De treinen en locomotieven zullen als eerste uitgerust moeten worden om op het systeem te kunnen rijden. Alle locomotieven die op de Betuweroute rijden, zijn uitgerust met ERTMS level 2.

De heer **Bosman**: Het is lastig om daar een kostenplaatje aan te hangen, maar zegt u dat het voordeliger is om het in één keer weg te zetten? Kunt u een bedrag noemen, een getal of een indicatie geven van wat het ongeveer moet kosten?

De heer **Linders**: In Oostenrijk wordt het systeem nu uitgerold. Daar worden de treinen nu allemaal met het systeem uitgerust. Wij hebben daarvoor de opdracht ontvangen en daardoor kan ik er wat over zeggen. We zien dat het 30% aan kosten scheelt door het grootschalig te doen in plaats van in kleinere eenheden. Er zit 30% kostenvoordeel aan de treinkant door het grootschalig te doen. Aan de infrastructuurkant moeten wij nog even wachten, want de voorbeelden die wij met de Betuweroute hebben gehad, zijn uitgevoerd in een tijd dat de ontwikkeling nog liep. Dat kostenniveau is nu niet meer vergelijkbaar, want het is veel lager geworden.

Binnenkort wordt de aanbesteding voor Denemarken afgerond. Daar zullen prijzen voor de markt uitkomen om Denemarken in twee delen uit te voeren en dan kan een vertaalslag naar de Nederlandse situatie worden gemaakt. Die aanbesteding loopt en wij doen daaraan mee, maar ik kan daar nog geen indicatie van geven. Het is echter duidelijk dat de kosten lager zullen uitvallen dan in eerdere toepassingen, doordat het systeem nu is uitontwikkeld en grootschalig wordt toegepast en doordat de hardware heel betrouwbaar is geworden. We hebben het dan met name over de investeringskosten, maar uiteindelijk gaat het om de levensduurkosten, de lifecycle-kosten. Doordat er minder gevoelige elementen in de infrastructuur zitten, zullen die lager zijn.

De heer **Bosman**: Wat mij opviel in uw antwoord was dat wij even moeten wachten. Aan de ene kant heb ik wel het idee dat heel veel mensen zeggen dat we het moeten invoeren, maar aan de andere kant zegt u dat we even moeten wachten. We hebben een aantal projecten in Nederland gehad die wat betreft de kosten stevig uit de pas zijn gaan lopen. Wilt u even wachten om te kijken wat de andere projecten gaan doen of om te leren uit andere aanbestedingstrajecten, vanuit het idee dat wij in het begin een voorsprong hadden met de invoering en wij geleerd hebben dat het niet te snel moet? Moeten wij even om ons heen kijken om te zien wat de rest doet?

De heer **Linders**: U constateert terecht dat Nederland op dit gebied niet meer voorop loopt. Dat hoeft ook niet. Dat wij moeten wachten, was mijn antwoord op uw vraag of ik een indicatie van de kosten kon geven. Wat dat betreft, moeten wij even wachten op het antwoord van Denemarken, want dat is de meest recente aanbesteding. In de Nederlandse situatie hebben wij zelf echter wel eens aangegeven dat je bij een grootschalige doorvoering inderdaad een kostenvoordeel van zo'n 30% bij de initiële investering moet kunnen behalen. Ik ben echter voorzichtig; ik wil graag zien wat er daadwerkelijk uit het voorbeeld van Denemarken komt om dat ook te kunnen bevestigen. Technisch gezien, qua functionaliteiten en qua betrouwbaarheid, is er echter geen reden meer om te wachten. De grootschalige roll-out vindt plaats in Europa.

De heer **Bosman**: Het is een groot project. Er staat heel veel op het spel, want het gaat over grote bedragen. Wij kijken ook naar regievoering. Ik ben benieuwd naar uw mening over wie de regie over een dergelijk groot project moet voeren. Hebt u in de eerste plaats het idee dat er regie gevoerd wordt en in de tweede plaats dat er sturing is op de manier van

implementeren? Hebt u het beeld dat het een gezamenlijk project is, een totaalproject voor Nederland?

De heer **Linders**: Ik begrijp uw vraag niet helemaal. Wat bedoelt u met «een totaalproject voor Nederland»?

De heer **Bosman**: U had het over het uitrollen als groot project. Het zou het verstandigst zijn, ook economisch gezien, om het als een groot project weg te zetten. Maar wie neemt daar de lead? Wie heeft de verantwoordelijkheid om te zeggen hoe het wordt aanbesteed en met welke specificaties het wordt weggezet? Daar zijn ook nog keuzes in te maken. De vraag is wie bepalend is. Is dat ProRail, zijn dat de aanbieders van het systeem of is dat IenM, het departement of de minister? Hebt u het idee dat er iemand is die centraal bezig is met dit vraagstuk? Dat is de kern van de vraag: is een eenhoofdige leiding in staat om te zeggen wat het traject wordt? Of zijn er verschillende trajecten die langs elkaar heen lopen en gelukkig zo nu en dan bij elkaar komen?

De heer **Linders**: Ik moet even uit mijn ervaringen uit de andere landen putten. Uiteraard is het een project dat in de meeste landen door de beheerder van de infrastructuur wordt uitgevoerd. Dat gebeurt ook in Denemarken en België. Dat is ook de logische plek voor de uitvoering. Daarvoor is er een traject, waarin je naar mijn mening het best met elkaar kunt kijken hoe dit het best kan worden toegepast in Nederland, lerend van de ervaringen in het buitenland. Daarin zie ik het ministerie, ProRail en de leveranciers. De leveranciers hebben dit systeem in Brussel met de EU ontwikkeld. Ik stel een nauwe samenspraak in de voorfase voor om te weten wat het beste is voor Nederland. Vervolgens zal uiteraard de politiek een keuze moeten maken en de gelden daarvoor beschikbaar moeten stellen. Via aanbestedingen kan worden bepaald wie het gaat uitvoeren.

De heer **Bosman**: Ik kom vervolgens op de discussie over specificaties. In principe is het een Europees systeem, waarvoor specificaties zijn opgesteld. Ik heb echter het idee dat door de verschillende producenten verschillende technieken naar voren worden gebracht. In hoeverre sluiten al die systemen op elkaar aan? Gaan alle producenten op dezelfde manier dezelfde kant op? Of hebt u het idee dat er toch wezenlijke verschillen ontstaan tussen de verschillende producten?

De heer **Linders**: Het ERTMS level 2, het Europese systeem, schrijft feitelijk communicatie en gedrag van het systeem voor. Het is een systeemarchitectuur. Het schrijft niet voor met welke hardware het moet worden uitgevoerd. Dat is aan de leveranciers. Elke leverancier probeert het op de beste manier te doen met de apparatuur waarvoor hij denkt dat het systeem het meest geschikt is. Dat doen leveranciers verschillend, maar het effect is dat het systeem dezelfde mate van beveiliging oplevert. In de voorfase zijn er verschillende versies geweest, maar nu al maakt de huidige versie – dus nog niet de versie van 2015 – die bijvoorbeeld ook op een deel van de locomotieven op de Betuweroute is ingevoerd en in de baan nog moet worden ingevoerd, geen enkel onderscheid meer tussen de ene leverancier en de andere. Die fase is in de ontwikkeling zichtbaar geweest. Wellicht kan gezegd worden dat er wat kinderziekten zijn geweest, maar die zijn er inmiddels uit. Laat ik ons eigen systeem als voorbeeld nemen. Wij hebben een on-boardstelsel dat in de trein moet. We hebben dat in treinen en locomotieven van verschillende leveranciers, in verschillende landen en ook op verschillende infrastructuur, ook weer

van andere leveranciers. Het is niet allemaal van onszelf, maar van drie verschillende leveranciers voor wie wij het on-boardgedeelte leveren. Het werkt allemaal, zowel in Nederland met onze systemen als daarbuiten. Dat betekent dat het interoperabel is, dat je kunt doorrijden met treinen tussen verschillende landen. Ook is nu aangetoond dat daar het probleem niet meer zit. Maar nogmaals, in de beginperiode zag je wel wat u aangaf.

De heer **Bosman**: Misschien kunt u mij daarbij helpen, want ik heb begrepen dat er wel wat problemen zijn geweest tussen Nederland en België om de treinen daar vloeiend door te laten rijden. Klopt dat, of zijn dat problemen die niet meer spelen?

De heer **Linders**: Wij waren daarbij betrokken, want wij hebben niet het Nederlandse, maar het Belgische gedeelte gedaan. De problemen zaten met name in de radiocommunicatie, de gsm-radio. Veel signalen gaan via de ether naar de trein. In plaats van de seinen ziet de machinist op zijn scherm of hij kan rijden of niet. Dat is het mooie van het systeem. Het is ook veel minder mensafhankelijk. Roodlichtpassages en dat soort zaken worden allemaal afgevangen door het systeem. Bovendien ziet de machinist het vlak bij hem. Hij hoeft dus niet een stuk verder te kijken. Die menselijke factor wordt daardoor feitelijk uitgeschakeld.

De heer **Bosman**: Het ging over de problemen en de discussie over de verschillende systemen die op elkaar aansluiten. U hebt dat probleem herkend en erkend en u zegt dat het niet meer voorkomt. Hoe is dat opgelost?

De heer **Linders**: Het is opgelost door de bouwers van de HSL Zuid, de combinatie waar Siemens en Alcatel inzitten. Zij hebben het probleem – in samenwerking met ons – opgelost. Het zat met name aan de communicatiekant. Net zoals onze telefoons bij de grens even ophouden en moeten overschakelen op een andere gsm-mast, gebeurde dat met dit systeem ook. Met treinen kan dat natuurlijk helemaal niet, want een deel van een seconde geen beveiliging kan niet. Dat moest worden opgelost en dat is inmiddels opgelost.

De heer **Bosman**: En is dat opgelost voor dit systeem, of hebben alle providers van het beveiligingssysteem nu een oplossing voor dit soort overgangen?

De heer **Linders**: Hiermee is het probleem bij de grensovergang opgelost. Die oplossing kan ook elders worden toegepast.

De heer **Bosman**: Is er een afspraak gemaakt? Dat is natuurlijk wel interessant: je hebt de oplossing voor een bepaald probleem, maar die zit bij een leverancier. Is dat iets wat je deelt met anderen, of moeten zij dat zelf uitvinden? Moeten wij daarop gaan letten als de Nederlandse Staat een systeem koopt? Is dat een onderscheidend punt van de verschillende systeemontwikkelaars?

De heer **Linders**: Nee. Het systeem is ontwikkeld door alle leveranciers samen met de EU. Alle vervolgonwikkelingen, alle nieuwe versies komen in dezelfde groep terug, dus ook dit soort oplossingen.

De heer **Bosman**: Dan stel ik toch een gemene vraag, want dan maakt het dus niet uit welke leverancier we hebben. Is dat correct? Dan gaat het alleen om de prijs, want de kwaliteit is allemaal dezelfde.

De heer **Linders**: Dat is de essentie van het systeem, namelijk dat het leverancieronafhankelijk is en dat het functioneert met beveiliging in een trein van ons of een trein van een ander merk, op infrastructuur die weer door iemand anders gebouwd.

De heer **Bosman**: Dat is heel prettig, want we hebben ook discussies gehad over kennis en expertise. Het rapport van de Algemene Rekenkamer heeft bijvoorbeeld gezegd dat er maar 2,5 man of vrouw met die kennis en expertise op het departement zijn. Hebt u het idee dat het ministerie genoeg controle en capaciteit heeft om dit soort vraagstukken te behappen?

De heer **Linders**: Zoals ik het rapport van de Rekenkamer heb gelezen, had dat aantal formatieplaatsen betrekking op geheel ProRail. Daar kan ik niets over zeggen, want ik weet niet of dat voldoende is. Wat betreft ERTMS level 2 zijn er goede aanspreekpunten bij het ministerie en bij ProRail. Onze ervaring in andere landen is dat je het toch met elkaar moet doen. Het is een grote stap en het is complex, maar het moet een keer gebeuren, omdat de huidige systemen aan vervanging toe zijn. Mijn aanbeveling is om landelijk met alle partijen, zoals dat ook op Europees niveau gebeurt, te bekijken wat de beste oplossing is en daar vervolgens een besluit over te nemen. Daarna kan de aanbesteding plaatsvinden en doen de leveranciers hun best om het te mogen leveren.

De heer **Bosman**: U zit als leverancier op verschillende andere plaatsen. U zegt elke keer dat we er gezamenlijk moeten uitkomen, maar iemand moet toch de regie gaan voeren? Ik ben er heel benieuwd naar wie in de andere landen die regiefunctie oppakt. Hebt u daar zicht op? Wie zijn uw gesprekspartners in het buitenland? Kunt u daar een beeld van schetsen?

De heer **Linders**: Onze gesprekspartners zijn over het algemeen de ProRails, bijvoorbeeld Banedanmark in Denemarken. Daarachter zit natuurlijk een politieke besluitvorming, geleid door een ministerie. Ook in Denemarken is er eerst een plan gemaakt en is het besluit genomen dat vervolgens is uitgevoerd. De gesprekspartner van de leveranciers is in al die landen de infrastructuurbeheerder.

De heer **Bosman**: U zegt dat het oude systeem van Nederland moet worden uitgefaseerd, omdat het financieel niet haalbaar is in vergelijking met de invoering met het Europese beveiligingssysteem. U zegt ook dat alleen al qua investering de prijs zakt door al de grote projecten die in de verschillende landen worden aanbesteed en dat je sowieso winst boekt in de vergelijking van de onderhoudskosten van het nieuwe systeem met die van het oude systeem. Als ik het goed begrijp, wordt een investering in het Europese beveiligingssysteem volgens u steeds aantrekkelijker. Door ProRail is echter een businesscase neergelegd waarin werd gesteld dat het financieel niet zo aantrekkelijk was. Kent u die businesscase en kunt u aangeven waarom ProRail dat zou zeggen?

De heer **Linders**: Ik ken de businesscase niet, maar ik denk dat die gebaseerd is op kosten die een aantal jaren geleden zijn begroot. Zojuist heb ik aangegeven dat de kosten van de investering aanzienlijk omlaag zijn gegaan. Dat is echter maar een element. Het belangrijkste element in de kosten zijn de vaste en stabiele specificaties: wat willen we qua functionaliteit? In de beginfase zagen we verschillen. De Betuweroute heeft andere specificaties dan de Hanzelijn of de HSL Zuid. Het is een andere set specificaties. Wat we zouden moeten doen, is een set

specificaties maken die nationaal zijn en die voor alle lijnen toegepast kunnen worden. Daar kunnen de leveranciers een rol bij spelen door hun ervaringen in het buitenland. Vervolgens komt de aanbesteding en is het kijken wie het gaat doen. Dat staat los van elkaar. Het belangrijkste is echter een set specificaties voor het gehele land. In Denemarken, België en Oostenrijk is het precies hetzelfde. Dan kun je dat met elkaar opzetten en kan het seriematig en met standaardisatie worden uitgerold. Dan haal je de kostenvoordelen eruit.

De heer **Bosman**: De politiek beslist. Die zegt: het gaat gebeuren en hier is het geld. ProRail gaat met de leveranciers om de tafel zitten en zegt op welke manier het gebeurt. Dan is ProRail ook degene die de specificaties stelt. Klopt dat?

De heer **Linders**: In andere landen kijkt een ministerie in combinatie met een ProRail, leveranciers en ingenieurbureaus in de voorfase naar de beste oplossing. Uiteindelijk gaat het om de vraag welk veiligheidsniveau je wilt bereiken. In Nederland willen we dat er beneden 40 km/u geen botsingen meer kunnen plaatsvinden. Daar hebben we nu tijdelijk een systeem voor bedacht, de ATB Verbeterde versie, maar dat is intrinsiek niet veilig. Je wilt iets beters dan wat we hadden, maar het is niet absoluut veilig en het is niet overal ingevoerd. Dat was ook niet zinvol en het zou veel te veel geld kosten om dat overal in te voeren. Met het ERTMS level 2 vang je dat direct af. Het is in mijn ogen niet alleen een keuze van een infrastructuurbeheerder, maar ook van een ministerie en uiteindelijk van de politiek om te zeggen welk veiligheidsniveau gewenst is.

De tweede vraag is hoe we met de capaciteit willen omgaan. Met het ERTMS level 2 kan een hogere capaciteit worden behaald. Je kunt er ook kortere reistijden mee realiseren, waardoor mensen sneller van de ene naar de andere plek kunnen reizen. Je kunt er energie mee besparen doordat je kunt anticiperen op wat er verder op het net gebeurt, door alvast af te remmen zodat je niet op het laatste moment hoeft te stoppen en daarna weer door kunt rijden. Dat zijn allemaal mogelijkheden van het systeem en de keuze daarvoor moet naar mijn mening gezamenlijk worden voorbereid en uiteindelijk door de politiek worden gemaakt. Daarna komt de vraag aan de orde hoe het moet worden gefaseerd. Je kunt het in één keer invoeren zoals in Denemarken, maar daar was een anderegangssituatie dan in Nederland. Je kunt het ook budgettair gefaseerd invoeren in de gedachte van een grootschalige roll-out.

De heer **Paulus Jansen**: Ik wil graag enkele aanvullende vragen stellen en allereerst terugkomen op uw stelling dat het bij het uitrollen van het veiligheidssysteem logisch is om met treinen en locomotieven te beginnen en daarna alles voor en naast de baan te vervangen. Vindt u het in dat kader logisch dat Nederlandse Spoorwegen het beveiligde systeem bij de aanschaf van een grote serie sprintertreinen niet standaard in de treinstellen heeft laten inbouwen?

De heer **Linders**: Ik denk niet dat het zoveel uitmaakt of je het er standaard inbouwt of achteraf inbouwt. Ik neem aan dat het wel voorbereid is dat het ingebouwd kan worden. De treinen komen niet bij ons vandaan, dus ik weet het niet. Daar zit echter niet het grote onderscheid in. Ik kan me voorstellen dat je het systeem pas inbouwt op het moment dat je het ook echt gaat gebruiken.

De heer **Paulus Jansen**: Volgens mij zijn de treinen wel voorbereid, maar zit het niet ingebouwd. Kunt u toelichten waarom u begon te stellen dat het logisch is om met de treinen en de locomotieven te beginnen? Als het toch niet zo nodig is, zou daar inderdaad misschien een fasering kunnen plaatsvinden. Waarom is het handig om met je materieel te beginnen en dan pas de baan te pakken?

De heer **Linders**: Als ik de ervaringen in het buitenland vertaal naar de Nederlandse situatie, zou ik bij het Nederlandse implementatieplan beginnen met de treinen. Daar moet je uiteindelijk mee beginnen, anders kun je niet op de infrastructuur rijden die voor ERTMS level 2 geschikt is. Ik schat in dat het, nadat het besluit is genomen, ongeveer drie jaar duurt om alle treinen uit te rusten. Als je – als zijpaadje – begint met de treinseries die op de lijn Amsterdam–Utrecht en op de Hanzelijn kunnen rijden, kun je het ook direct gebruiken. Het traject Amsterdam–Utrecht is nu en de Hanzelijn is vanaf eind 2012 voorzien van het huidige beveiligingssysteem ATB met een overlay van het Europese systeem. Die kunnen dan meteen gebruikt worden en dan kunnen we er meteen praktijkervaringen mee opdoen. Ondertussen kan de rest van de serie worden uitgevoerd, ook in het vervangingsproject van de oudere relaistechniek en zeker in het drukke deel van Nederland waar ERTMS level 2 echt een meerwaarde heeft. Onder «het drukke deel» versta ik het westen inclusief het zogenaamde SAAL-traject, dat wil zeggen Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad, maar ook Zwolle, Amersfoort en de Brabantse stedenring. Het is het gebied waarvoor hoogfrequent spoor bedoeld is, dat wil zeggen elke tien minuten een trein. Daar kan de verouderde relaistechniek direct worden vervangen door moderne elektronische interlocking. De basis daarvoor is aanwezig. Die basis is noodzakelijk voor ERTMS level 2. Nadat stations als Utrecht en Den Bosch daar ook mee uitgerust worden, kan vervolgens bekeken worden of ERTMS level 2 direct meeloopt. In Denemarken wordt tegelijkertijd elektronische interlocking geïntroduceerd en ERTMS level 2 uitgerold. In Nederland kunnen we kiezen, want we hebben het bestaande systeem nog steeds liggen. Ik zou voorstellen om het meteen mee te nemen in het project Amsterdam–Almere–Lelystad. Dat is bij de Hanzelijn ook gedaan en dan zijn de meerkosten veel geringer dan wanneer je het apart doet. Bij andere trajecten kan het gefaseerd worden ingevoerd, afhankelijk van de beschikbare budgetten.

De heer **Paulus Jansen**: Het inbouwen in de locs en de treinstellen gaat ongeveer drie jaar duren. Mij is nog niet helemaal duidelijk waarom al het materieel zou moeten worden vervangen. Dat zei u aanvankelijk, want u sprak over het beginnen op de Hanzelijn en de lijn Utrecht–Amsterdam. Zelfs al zou je de hele lijn tot Maastricht en Heerlen uitrusten, dan nog heb je lang niet al dat materieel direct nodig. Wat is volgens u daarvoor de reden?

De heer **Linders**: Daar zijn twee redenen voor. Enerzijds is het op termijn toch allemaal nodig, want ERTMS level 2 en elektronische interlocking komen op de drukke delen en dus op een belangrijk deel van het land. Anderzijds is het voor de operator erg onhandig om in een netwerk treinseries te hebben die iets wel kunnen en treinseries die iets niet kunnen. Dat geeft weer andere beperkingen. Mogelijk heb je meer materieel nodig en als je dat uitrekent, kun je beter alle treinseries uitrusten. Daarbij komt natuurlijk altijd weer de discussie naar voren dat de ene partij meer baten heeft van ERTMS level 2 en de andere partij meer kosten. Dat hebben wij in andere landen gezien en dat speelt in Nederland

ook. Doordat we de intelligentie verschuiven van de infrastructuur naar de trein heeft de treineigenaar meer kosten – die spullen moeten in de trein ingebouwd worden – en zitten de baten in aanzienlijke mate aan de infrastructuurkant door minder onderhoud en dergelijke. Als je het uitrekent, pakt het als totale businesscase goed uit – daarom voeren de andere landen dat ook in – maar je moet er wel voor zorgen dat die discussie zich niet vermengt met de eigenlijke discussie over de vraag of we het nu wel of niet willen.

De heer **Paulus Jansen**: Ik beluister dat u in diplomatieke termen zegt dat de kosten en de baten niet helemaal in evenwicht waren in de wespentaille van de knip tussen NS en ProRail en dat dit voor wat zand in de machine heeft gezorgd.

De heer **Linders**: Nee, dat bedoel ik niet, want we zien die scheiding ook in andere landen. Er moet alleen elke keer een oplossing voor bedacht worden. Bij de Betuweroute speelde hetzelfde probleem toen het systeem in de locomotieven moest worden geïnstalleerd. Al die vervoerders waren van mening dat zij iets moesten installeren wat geld kostte, terwijl zij er niet veel voordeel van hadden. Pas als Rotterdam–Genua ermee is uitgerust, zouden zij er echt voordeel van hebben. Toen is er met de EU een subsidieregeling bedacht om dit mogelijk te maken. Die frictie zal altijd in ogenschouw moeten worden genomen, maar die is niet typisch Nederlands. Die is in andere landen ook aanwezig.

De heer **Paulus Jansen**: Dat begrijp ik, maar bij mijn weten is die subsidie er ook in Nederland. 50% zou betaald worden door het ministerie als NS de treinen met deze on-boardtechnologie zou uitrusten. Kennelijk was dat niet voldoende voor de NS om de sprinters al met dat systeem uit te rusten. Is die 50% elders wel voldoende geweest? Ik begrijp dat het materieel in andere landen er wel mee is uitgerust.

De heer **Linders**: Ik noem Denemarken, want dat is op dit moment het meest recente voorbeeld. Daar heeft men gezegd dat het land ervoor zorgt dat al het rollend materieel wordt uitgerust, als onderdeel van het project.

De heer **Paulus Jansen**: Hoe stappen we zo eenvoudig mogelijk over van het bestaande op het nieuwe systeem? Tijdens de verbouwing moet de verkoop toch doorgaan. Het zal een tijdje nodig zijn dat treinen meerdere beveiligingssystemen moeten aankunnen, omdat ze deels over het nieuwe en deels over het bestaande systeem moeten rijden. Wat betekent dat voor de reiziger en de goederenvervoerders? Hoe voorkomen wij dat zij daar last van hebben? Hoe zorgen wij ervoor dat de overgangperiode zo kort mogelijk is? Hebt u een idee hoe wij dat zouden kunnen regelen?

De heer **Linders**: U spreekt over de migratie van de systemen. In andere landen blijft de winkel gewoon open. Eerst moet het materieel uitgerust worden. Zodra een stuk gereed is voor ERTMS level 2 en omgeschakeld wordt, kan het materieel er ook direct overheen rijden. Dat maakt het een stuk gemakkelijker. Voor de rest is het een omzetting per traject. Hetzelfde gebeurt met migratie van systemen in de metro. Dat zal de komende jaren ook in de Amsterdamse metro gebeuren. Technologisch is dat te doen en organisatorisch is het te regelen. Ik zie daar geen probleem in.

De heer **Palus Jansen**: Laat ik het voorbeeld noemen van het binnenlandse traject van de HSL, waar de Fyra's nu overheen rijden. Die vertrekken uit Breda met het oude beveiligingssysteem. Er is een stukje

met het moderne beveiligingssysteem tot aan Rotterdam-Zuid, dan weer een stukje oud, weer een stukje nieuw en vanaf Schiphol weer het oude systeem. Ik hoor van de klanten van Fyra dat er nog steeds veel kinderziektes zijn die het gevolg zijn van die combinatie van technieken. Dat is althans de indruk. Zien zij dat verkeerd, of leidt die hybride techniek wel degelijk tot allerlei kinderziektes?

De heer **Linders**: Om eerlijk te zijn, heb ik onvoldoende inzicht in dit voorbeeld om daar een goed antwoord op te kunnen geven.

De heer **Paulus Jansen**: Dat hebt u ook niet op basis van uw buitenlandse praktijk? U werkt in het buitenland met vergelijkbare hybride situaties.

De heer **Linders**: Nee, de hybride situaties die wij zijn tegengekomen in Zwitserland leveren niet die problemen op. Zwitserland was een van de voorlopers en daar heeft men zelfs gekozen voor een terugvalscenario. De Betuweroute heeft geen terugvalscenario; er zit geen ATB onder het huidige systeem om op terug te vallen. Dat bleek gelukkig ook niet nodig te zijn. In Zwitserland waren ze wat eerder en ze wilden een zogenaamd «thuiskomstje». Als er wat met het ERTMS level 2 zou gebeuren, moest men in ieder geval thuis kunnen komen. Inmiddels heeft Zwitserland besloten om het systeem eruit te halen, omdat het niet nodig bleek te zijn. De migratie is zo goed verlopen dat het terugvalscenario niet nodig bleek te zijn. Nu zouden we het ook nooit meer adviseren, maar in het begin van die ontwikkeling was het een verstandige keuze om dat wel te doen.

De heer **Paulus Jansen**: Als het zo probleemloos gaat als u zegt – wat ik overigens ook hoop – zijn leveranciers dan bereid om een garantie te geven op een bepaalde performance gedurende die transformatieslag? Met andere woorden, een maximaal percentage treinen dat mag uitvallen ten gevolge van bijvoorbeeld communicatieproblemen?

De heer **Linders**: Als we voldoende invloed hebben op de elementen die van belang zijn, zijn wij daartoe bereid. Dat doen wij ook al bij diverse systemen, of het nu gaat om nieuwe treinen of om dit soort systemen. Als wij de elementen die de betrouwbaarheid beïnvloeden daadwerkelijk in de hand hebben, zijn wij bereid om daarop garanties te geven.

De heer **Paulus Jansen**: Hoe ver zou dat moeten gaan? Doet u dat alleen als u alles turnkey, dat wil zeggen on-board, langs de rails, erachter, in de back office, in de hand hebt, of geeft u ook garanties op deelsystemen? Mijn collega gaf zojuist het voorbeeld België–Nederland, waar twee bedrijven bij betrokken waren. Volgens u lag de oorzaak bij een ander subsysteem, maar dat zijn natuurlijk wel de situaties waar in de praktijk de problemen ontstaan. Wij zouden graag de zekerheid hebben dat er voor het totale systeem een bepaalde mate van kwaliteit geboden kan worden.

De heer **Linders**: U hebt gelijk. Als het om deelsystemen gaat die wij niet in de hand hebben, is het natuurlijk heel moeilijk om daarvoor een garantie af te geven. Laat ik een voorbeeld uit de praktijk noemen. Wij hebben de beveiliging op de Betuweroute aangelegd. We hebben het onderhoud van de beveiliging van de Betuweroute in opdracht. Wij zorgen er dus voor dat de beveiliging op de gehele Betuweroute goed werkt. Natuurlijk kunnen er dingen gebeuren met andere systemen, zoals het GSM-R. Dan vindt overleg plaats tussen de diverse partijen om te kijken hoe we dat het beste kunnen oplossen. Wat wij natuurlijk niet willen

– ook al hebben wij een deelsysteem niet geleverd – is dat de Betuweroute niet werkt voor de klanten. De naam van ons bedrijf is er wel aan verbonden, dus wij zullen er alles aan doen om ervoor te zorgen dat ook de interfaces goed werken. Als die deelsystemen niet van ons zijn en wij daar geen invloed op hebben, is het ook wel lastig om daar een daadwerkelijke garantie op te geven. Maar tussen niets garanderen en alles garanderen zit een heel grijs gebied, waarop je er met de diverse betrokken partijen voor wilt zorgen dat het gewoon werkt voor de klanten.

De heer **Paulus Jansen**: Als ik dat deel mag samenvatten, bespeur ik toch dat u zegt dat de garanties groter kunnen zijn naarmate het samenhangend pakket integraler is, omdat je dan ook de samenhang der dingen vanuit een leverancier kunt bewaken. Of is dat niet per se noodzakelijk?

De heer **Linders**: Nee, dat klopt.

De heer **Paulus Jansen**: Ik begrijp dat door een aantal grote infrabeheerders en spoorwegmaatschappijen een soort opensourceomgeving wordt ontwikkeld om juist de samenhang van de componenten te verbeteren en tegelijkertijd de vrijheid van keuze voor deelsystemen zo groot mogelijk te houden. Is dat in uw ogen een interessant alternatief voor de turnkey-achtige benadering?

De heer **Linders**: Wij zijn uiteraard ook betrokken bij die opensourcedismissie. Wij kunnen een heel eind meegaan in de opensourcegedachte, zolang dit ons maar verder brengt. Daar gaat het ons natuurlijk om. ERTMS level 2 is een set afspraken over communicatie en gedrag. Het schrijft niet voor dat bepaalde software of bepaalde hardware gebruikt moet worden.

De heer **Van Hijum**: Ik heb nog wat aanvullende vragen. We hebben het over de invoering van het Europese beveiligingssysteem. U zegt dat Nederland op dat punt geen voorloper is en u pleit ervoor dat Nederland in elk geval nadenkt over een uitrolstrategie. Ik ben een van die leden die het «HSL-Zuid-trauma» heeft meegemaakt, dat wil zeggen enorme vertragingen en kostenoverschrijdingen die voor een deel samenhangen met de discussie over het Europese beveiligingssysteem. Waarom zegt u dat dergelijke problemen zich niet opnieuw zullen voordoen als tot een landelijke uitrol van het systeem wordt overgegaan? Is het met terugwerkende kracht alleen maar aan de opdrachtgever te wijten?

De heer **Linders**: Ik ken het dossier HSL-Zuid niet zo goed als u het kent. Wij zijn er niet bij betrokken geweest. De HSL-Zuid, de Betuweroute en diverse trajecten in het buitenland hebben alle de ontwikkelingsfase van het Europese systeem meegemaakt. Al die projecten hebben in meer of mindere mate last gehad van het feit dat het systeem nog niet helemaal uitontwikkeld was, terwijl het toch gebouwd werd. Die fase is nu voorbij. Het systeem is uitontwikkeld en de apparatuur is stabiel. De versies zijn er, ook de versie van 2015, de zogenaamde Baseline 3, ook wel de 3.0.0 genoemd. Die versie kan gewoon worden uitgevoerd met de huidige hardware die wij leveren. Het is stabiel en het is uitontwikkeld. We zitten dus in een heel andere fase dan destijds met de HSL-Zuid, de Betuweroute en andere projecten in het buitenland die u nu noemt. Dat zien we nu ook terug in de uitrol die in Zwitserland en Oostenrijk plaatsvindt, die Denemarken binnenkort gaat doen en die België plant. We zitten in een veel stabielere fase. De kinderziekten en de vertragingen hoeven nu niet meer plaats te vinden. Omdat het een grootschalige uitrol is, worden in

Denemarken in de aanbesteding heel strenge eisen gesteld aan planning, betrouwbaarheid en garanties.

De heer **Van Hijum**: U zegt dat het daar in de fase van de HSL aan heeft ontbroken.

De heer **Linders**: Dat was nog in de ontwikkelfase. Nogmaals, ik ken de details van de HSL-Zuid niet. Maar ik ken die wel van de Betuweroute, waar wij aan gewerkt hebben. De ontwikkeling en de uitvoering liepen door elkaar heen.

De heer **Van Hijum**: U noemt 30% lagere kosten voor de treinen en zelfs 50% voor de infrastructuur.

De heer **Linders**: Dat gaat over de bakens.

De heer **Van Hijum**: Is dat ten opzichte van de ervaringen met de HSL en de Betuweroute of ten opzichte van Nederlandse treinbeveiliging? Is het ten opzichte van eerdere ervaringen?

De heer **Linders**: Dat is ten opzichte van eerdere ervaringen, zoals de Betuweroute.

De heer **Van Hijum**: Is dat alleen het gevolg van het feit dat je aan het einde van die ontwikkelingsfase bent gekomen en er een uitonderhandeld product ligt dat je van de plank kunt kopen? Of komt het ook door de grootschaligheid, of door een combinatie van beide?

De heer **Linders**: Het is beide. De kinderziektes zijn eruit. Het is uitontwikkeld en het is nu stabiel. Daarbij kan de grote uitrol worden gevoegd. Essentieel daarbij is wel dat elk land met stabiele en eenduidige specificaties komt. Dan komen de maximale voordelen eruit. Je moet dus niet een andere specificatie hebben in een ander deel van het land. In Denemarken is er een specificatie voor het gehele land.

De heer **Van Hijum**: Kan ERTMS level 2 ook in de huidige conventionele technieken worden ingevoerd? Dat zegt de minister ook in reactie op het rapport van de Rekenkamer. Ik meende u zojuist te horen zeggen dat het gehele relais moet worden vervangen. Kan nu worden voortgebouwd op de bestaande systemen, of moeten wij de zaak toch vervangen? Dat is mij nog niet helemaal helder.

De heer **Linders**: Wij leveren zowel het oude als het nieuwe systeem, zoals u weet. Ik heb het ook gelezen in het rapport van de Rekenkamer. Enerzijds staat er dat het voor ERTMS level 2 niet noodzakelijk is om elektronische technieken te gebruiken, terwijl anderzijds wordt gesteld dat het allerm minst bewezen is. Ik ondersteun dat laatste; het is niet bewezen. Het is nog nooit in praktijk gebracht. Als het gewenst is, zal het een heel lang ontwikkeltraject vergen om de oude technieken te gebruiken voor ERTMS level 2, maar uiteindelijk zul je nooit uitkomen op dezelfde functionaliteit als ERTMS level 2. Dat kan eenvoudigweg niet. Bovendien heb je het dan over twee veiligheidsfilosofieën die je gaat mixen. Dat klinkt theoretisch, maar de nieuwe systemen moeten aan hoge veiligheidsnormen voldoen die getoetst kunnen worden. Daar hoeven de oude systemen niet aan te voldoen. Dat zou ook niet kunnen, want die zijn 60 jaar geleden niet op die manier ontworpen. Dan ga je dus iets maken waar je bijna geen safetycase op kunt maken, want je mengt oude

systemen met nieuwe. Het belangrijkste is echter dat het nog niet is gebeurd, dat het dus een lang ontwikkeltraject zal vergen en dat de echte functionaliteiten van ERTMS level 2, dus de voordelen, de baten, er niet uit zullen komen. Dan praten we wel over risico's qua planning en geld.

De heer **Van Hijum**: U zegt dat het vervangen moet worden en dat het oude systeem niet nodig is als back-up, ook niet op de lange termijn.

De heer **Linders**: Nee, de oudere relaistechiek is niet nodig als back-up. De nieuwe systemen worden ook redundant, dus dubbel uitgevoerd. Daar zit al een back-upsysteem ingebouwd. Dat moet ook volgens de nieuwe beveiligingssystematiek. Het moet zo veilig zijn dat het niet mis kan gaan. Het is dus altijd dubbel uitgevoerd. De hele Betuweroute is ook dubbel uitgevoerd. Als het systeem een fout maakt, wordt dat opgevangen door het dubbele systeem. Uiteindelijk is de uitkomst natuurlijk altijd dat het stil komt te staan. Absoluut veilig. Dat is niet mogelijk in een mix van het nieuwe en het oude systeem. Theoretisch is het dus mogelijk, maar praktisch is het niet zinvol.

De heer **Van Bommel**: Ik heb nog een aanvullende vraag aan de heer Linders over de schaalvergroting. U hebt het over Europese toepassingen. Wat we steeds zien, zijn de elektronische interlockings. Die zijn een veelvoud van de conventionele. Door de schaalvergroting verwacht u dat de kosten van de infrastructuur naar beneden gaan, maar kan een land dan niet beter even wat defensiever zijn en wachten op die dalende prijzen, omdat daarmee heel veel bespaard kan worden? Het is misschien de verkeerde vraag aan een leverancier, maar ik stel hem toch. Op het traject Amsterdam–Utrecht ligt zowel ATB als ERTMS level 2, dus het oude systeem en het nieuwe. Het onderhoud van het oude systeem is echt een fractie van dat van het nieuwe systeem. Ik meende zojuist te horen dat bespaard kan worden met het onderhoud op het nieuwe systeem. Kunt u dat verklaren?

De heer **Linders**: Ik ken de toepassing op het traject Amsterdam–Utrecht niet en ik weet ook niet wat de onderhoudskosten daarvan zijn. Ik ken echter wel de onderhoudskosten van de Betuweroute en die liggen zeker niet hoger dan wanneer de Betuweroute met de oude technieken zou zijn gebouwd, dus met seinen en relaistechiek. Ik herken niet dat de onderhoudskosten van het nieuwe systeem hoger zijn dan van de oude systemen. Ik kijk dan naar de levenscycluskosten en daarbij betrek ik dat tussendoor nog wel eens wijzigingen in de oude relaistechiek moeten plaatsvinden. Die wijzigingen zijn heel arbeidsintensief en kostbaar. Wijzigingen in de software zijn eenvoudiger, maar door de eisen van tegenwoordig moeten deze wijzigingen opnieuw door een bepaald deel van de safetycase. Daar zijn natuurlijk wel aanvullende kosten aan verbonden. Dat komt door het veiligheidsniveau dat wij gezamenlijk willen. Bij de oude techniek moet je natuurlijk ook wel zorgen dat het veilig is, maar daar hoeft je niet dat deel van de safetycase weer opnieuw te doen. Daar zitten voor de wijzigingen wel kostenverschillen, maar dat komt nu eenmaal doordat de maatschappij een veel hoger veiligheidsniveau wenst. Wij willen bijvoorbeeld niet meer dat onder 40 km/u treinen op elkaar kunnen botsen.

De heer **Van Bommel**: Maar ik begrijp dus goed dat er niet zo veel verschil zit tussen het onderhoud van het nieuwe en het oude systeem? Als ik zeg dat het voor het nieuwe systeem een factor 10 hoger ligt, herkent u dat niet?

De heer **Linders**: Nee, dat herken ik helemaal niet.

De heer **Van Bommel**: Kunt u ook nog even ingaan op mijn vraag over de investeringen? U spreekt over schaalvergroting. Een aantal landen zal dit systeem invoeren en Nederland zal daar ook voordelen van krijgen voor de oplossingen die nodig zijn voor het nieuwe systeem. Hoe snel verwacht u dat? Moet Nederland niet nog even wachten? U zult «neen» zeggen, maar ik vraag mij dat toch af of in de nabije toekomst die prijzen gigantisch naar beneden gaan.

De heer **Linders**: Het klinkt misschien raar als dat door een leverancier wordt gezegd, maar naar mijn mening moet Nederland gebruik maken van het moment dat het systeem toch vervangen moet worden, net als de andere landen hebben gedaan. Dat is het beste. Nederland heeft aangegeven dat 25% van het net qua relaistechiek voor 2018 zou moeten zijn vervangen. Als ik dat als uitgangspunt neem, zeg ik dat daarop aangesloten moet worden. Ik zeg niet dat het vervangen moet worden terwijl dat nog niet nodig is, maar dat het moet worden vervangen als het toch vervangen moet worden en dan door elektronische interlocking, zodat ERTMS level 2 kan worden toegepast. Dat moet in ieder geval in dat deel van het land gebeuren waar ERTMS level 2 zijn belangrijkste voordeel heeft voor capaciteit, voor rijtijdwinst, en dergelijke. Ik zeg niet dat het zonder meer moet worden vervangen, maar dat aangesloten moeten worden bij de momenten waarop het toch vervangen moet worden. Dat is het meest kosteneffectief. Er is echter geen reden om nu nog te wachten omdat de hardware over twee of drie jaar weer goedkoper zal zijn. Dat zal misschien wel het geval zijn, want er zit altijd beweging in. Kijk maar naar computers: elke paar jaar krijg je twee keer zoveel capaciteit voor ongeveer dezelfde prijs. Die beweging blijft er altijd wel in zitten, maar naar mijn mening is dat geen reden om te wachten of om door te gaan. Mijn advies is om aan te sluiten op de natuurlijke momenten waarop het systeem toch vervangen moet worden. Dan doe je het als land het meest kostenefficiënt.

De heer **Van Bommel**: Dat is duidelijk. Het probleem is alleen dat de overheid wat koudwatervrees heeft, juist door die hoge kosten. ProRail loopt tegen hoge kosten aan, waardoor ze eventueel zou willen wachten. Mijn vraag was of we die kosten snel kunnen verwachten. Ik begrijp uit uw verhaal dat we niet moeten wachten totdat het misschien nog veel goedkoper is geworden.

De heer **Linders**: Ik denk dat de belangrijkste slag naar een lager kostenniveau al heeft plaatsgevonden.

De heer **Bosman**: Mijn vraag sluit een beetje aan bij die van de heer Van Bommel, maar dan wel wat betreft het kritisch tijdpad. Er zullen momenten komen waarop je moet gaan investeren in de oude techniek die je wilt vernieuwen of herhalen. Wanneer ziet u het eerste beslismoment?

De heer **Linders**: Feitelijk is dat nu. Nu moet in ieder geval het besluit worden genomen om oude technieken niet door oude technologie te vervangen. Dan ligt er oude interlocking met relaistechiek, die weer tientallen jaren meegaat. Dat betekent kapitaalvernietiging als je ERTMS level 2 wilt invoeren. Nogmaals, ik heb het over het drukke deel van het land waar het zinvol is om dat te doen. Daarbuiten kunnen keuzes worden gemaakt, bijvoorbeeld voor een goedkopere vorm van ERTMS level 2 of

voor een andere oplossing. Daar is prima over te praten, maar voor het drukke deel van het land zou ik vanaf nu altijd direct naar elektronische interlocking gaan, zodat ERTMS level 2 later niet voor kapitaalvernietiging staat. Dat zou doodzonde zijn. Het is daarna altijd nog te temporiseren, afhankelijk van de budgetten. Deze ontwikkelingen duren toch tien tot vijftien jaar. België heeft het plan om alle interlockings in zeven jaar tijd te vervangen. Dat kunnen misschien wel acht of negen jaar worden. Nederland is, grofweg, ongeveer twee keer zo groot.

De **voorzitter**: Gelet op de tijd wil ik u nog een afsluitende vraag stellen. Is er nog iets wat in dit gesprek niet op tafel is gekomen wat u toch heel graag aan de commissie kwijt wilt?

De heer **Linders**: Nee, volgens mij is alles ter tafel gekomen.

De **voorzitter**: Dan wil ik u heel hartelijk danken voor uw antwoorden. U merkte al dat de commissie inmiddels aardig ingevoerd is in het onderwerp, waardoor zij feitelijk meteen de diepte in kon gaan. Dit helpt haar weer op weg om alle informatie te verzamelen en daar vervolgens conclusies uit te trekken. Heel hartelijk dank.

Sluiting 11.10 uur.

VERSLAG VAN EEN OPENBAAR GESPREK IN HET KADER VAN DE TIJDELIJKE COMMISSIE ONDERHOUD EN INNOVATIE SPOOR

Maandag 10 oktober 2011
Aanvang 11.25 uur

Gehoord worden: de heer R. Hall, Director, en de heer E.P. Verbeke Managing Director Sales Passenger Vehicles, Bombardier Transportation Netherlands BV

Voorzitter: mevrouw A. H. Kuiken

Verder zijn aanwezig de leden van de commissie: Van Bommel, Bosman, Van Hijum, en Paulus Jansen, alsmede de heer F.H. Mittendorff, griffier, en de heer R.J. de Bakker, onderzoekscoördinator

De **voorzitter**: Goedemorgen. Welkom bij de tweede hoorzitting van de Tijdelijke commissie spoor. Onze gast is Engelssprekend en daarom zal ik de introductie in het Engels doen.

Good morning. We have a different setting because of a technical error. My apologies for that! My name is Attje Kuiken. I chair the committee of railway maintenance and innovation. Members of this committee are Paulus Jansen, Andre Bosman, Jhim van Bommel and Eddy van Hijum. The purpose of the hearing today is the European Rail Traffic Management System (ERTMS). First, Mr Bosman will ask you some questions and then the other members will participate in the questions when they feel like it. We have more than one hour for this hearing. I now give the floor to Mr Bosman.

Mr **Bosman**: Thank you very much. Mr Hall and Mr Verbeke, welcome. As you will understand English is not our primary but our secondary language. So, if we are unable to explain our question correctly do not hesitate to ask for an explanation or a redirect. We will try and make sure everybody understands both the question and the answer. We have to work it both ways so, please help us out and we will try to do the same. As the chair explained this committee is in the process of trying to understand what is going on with the future of the railway systems. Like all railway systems within Europe we are in the process of changing over into a new system. We are looking at changing over the old system into the new systems and the costs involved. As a committee, we are trying to learn what the previous costs have been and why some costs have been excessive. We are trying to learn from that since we are at the verge of changing over to a new system and see what we can do for the future. We would like to improve our railway system, both in efficiency as well as in safety.

One of the items that is available to improve the system in safety is what we are going to call today the European safety system. Mr Hall, I would like to give you the floor to explain a little bit about yourself – and Mr Verbeke as well – your position in the business and the company, and what field of the railway systems you are in.

Mr **Hall**: Thank you very much for indulging me in English; it is much appreciated. Bombardier is a supplier in the railway business of trains but also of signalling systems. I am coming from the part of the business which is focused on signalling systems. My personal role is that I am responsible in the Benelux market in the division which we call Rail

Control Solutions, which is providing signalling systems both on the trackside and also on the trains. I first came to the Netherlands at the end of 1999, so it is a little bit embarrassing that we are talking here in English. I apologise for that. I came in 1999 as project manager of the Bombardier contract within the BB21 programme that in 2003 became the Amsterdam–Utrecht contract. On the back of that we extended our business activities in the Netherlands and also in Belgium. So, I have a personal history with BB21 but I currently have a broader responsibility for the signalling business in this market.

Mr Verbeke: My name is Edward Verbeke. I joined Bombardier in 1999 coming from the Far East. I am responsible for the sales of passenger vehicles. In the last years we mainly had what I call LRVs, Light Rail Vehicles. I have my office in Bruges. I have a longstanding experience in the railway business and I am here to support Roger Hall.

Mr Bosman: Thank you very much. If you do not talk please press the green button. Then we understand you have finished talking and that also helps in the discussion! I see a lot of experience at the table trying to help us out to get our discussion and our information going. Looking at the implementation of a European safety system we had the opportunity to have the specific rail tracks being implemented. There have been some excessive costs. If we transpose these over the Netherlands we see a gigantic figure. Can you explain why costs were so high? If we are thinking of making it a national system can you give us a figure that is more realistic?

Mr Hall: That is definitely a question in two parts, one looking backwards why the costs came and one looking forward. Maybe I will take the looking forward part first. When we started ERTMS level 2 in the Netherlands it was the cutting edge of the technology. Definitely, the Netherlands are one of the early adopters, no question about that. The first pilot line was in Switzerland, around 2000–2001 but the Netherlands were definitely an early adopter. The ambition of the BB21 project was quite great and probably was more than the industry and ProRail envisaged. You can go into a lot of detail about exactly where the money has been spent but if you look forward what I think the key issue is that we have made that investment, both in the industry and in the state, to get to where we are today. We have quite mature technical solutions, not only from Bombardier but also from our competitors. The investment has been made. If you look at what are the costs to go further with ERTMS level 2 and deploy it it is very important not to look backwards at what the costs have been but to look at the situation we are in today. The technology as a whole is much more mature and we see volumes across Europe and across the world. We probably sell more ERTMS level 2 outside of Europe than inside Europe. If you look across the world the volumes are much higher. The way the projects have been brought to market is quite different. Those things mean that the future costs will be quite different to the past costs. In previous phases we were in a development phase and now we are ready for a deployment phase. We have a number of suppliers with solutions – you have a very competitive market place – and we had the opportunities to benefit from economies of scale. Other countries around Europe are also looking at major ERTMS level 2 investments. Denmark will equip the trackside of the whole country in two major contracts. Belgium is now starting a process to procure 2000 kilometres of ERTMS level 2 from a single supplier. The same goes for Asia. When the volume is much greater you find that the price will be

quite different. But the test only comes when it is brought to market and the marketplace works.

Mr Bosman: I would like to go a little further into the financial side. You say it is going to be cheaper and you do not want to look back at the excessive costs. Could you give us a percentage that it will be cheaper than previous? Could you also give us a figure, percentagewise, of what would be realistic costs nowadays, based on lessons learnt from the implementation of other projects?

Mr Hall: The short answer is that for this session I do not have a percentage that I would put on the table. The one thing I would say is that you have to separate the development and the national adaption part of the costs from the actual project realisation part. We had the BB21 programme and then we had Amsterdam–Utrecht as a deployment of that. There was a lot of cost involved in taking our global solution and adapting it to the Dutch situation. Now, those costs are not repeated as you go for a larger roll-out. It is important to only focus on the specific application, the particular project costs. The actual cost depends entirely on how it is brought to market. If it is brought to market one project at a time and the projects are not large you can have different prices than when you come with a much larger volume. So, it is very hard to put a percentage on it. But if you look back at the projects that we had before, both ERTMS level 2 projects and also computer based interlocking projects, you see the volume is quite small. BB21 had four projects linked to it, which ultimately became two. Bombardier won one of those. That is quite a different situation to if you say «we want to fit 2000 kilometres of track».

Mr Bosman: So, for my understanding, you are telling us that for you it is hard to put a percentage on it in this meeting and that we have to understand it is volume related? So, the bigger the volume the lower the costs, is that correct? The best way for the Netherlands is to have the entire network as one project to have a good price.

Mr Hall: That is slightly a fast jump! There are a number of things that drive the costs. One of them is definitely long-term commitment, so are we deploying it in one shot or are we talking about a long-term commitment over many years? The second thing is how much we take as standard solution and how much we want to modify it for each project and each step along the way. If we deploy standard solutions then it is of complete different cost to when we add a little bit of new functionality or do something a little bit different there. So, my personal opinion is that the system that is now deployed for example on Amsterdam–Utrecht could be deployed tomorrow in 95% of the country without need to further modify it. But when you start modifying it you are taking a step in cost.

Another issue that drives cost are the commercial arrangements around the actual contract itself. I quite believe in suppliers being incentivised to deliver on what they are committed to – one mechanism is to put penalties into a contract – but it is important to get a balance between incentivising performance and having penalty arrangements, which ultimately the contractor is in some way going to build into his price. There are a number of factors that drive the cost, not just purely the volume. If you look at the overheads at doing a project, whether you fit 20 kilometres of track or 50 kilometres the actual project delivery overhead in terms of project managers and the staff on the team is more

or less the same. You definitely get economies of scale. I am not saying you need to fit the whole country in one contract; there is a balance there between having competition and getting economies of scale.

Mr Bosman: Thank you very much. The interesting point you made was the standard solution. In previous discussions we raised the question who would decide on the standard solution. Who is in charge of putting down the specifications? Who is taking the lead in this discussion on what kind of specifications and who should be responsible for implementing it? We do not see that. Do you see somebody in the Netherlands having the lead? Who is your direct partner you are talking to about this dispute?

Mr Hall: When we came to the Netherlands in 1999 for BB21 we were new to the Dutch market, so we did not have a lot of experience about the specifics here. We knew our product, we knew the technology but we did not know the specifics about the Dutch market. There was quite a lot of specification information coming from ProRail and I think that was probably correct. The question now is whether we need to modify the solutions that we have deployed and not only our solutions but also the ones that our competitors have. That is a separate question.

In general about procurement my personal view is that if you want to maximise the amount of innovation in the marketplace the customer has to focus on functional requirement specifications rather than specifications that prescribe in great detail exactly how the solution shall be implemented. Innovation gives you performance improvements and cost benefits. If customers are able to stay at a functional requirement level they encourage innovation and ultimately better solutions and better price. In our sector for signalling systems ProRail is the customer in the main line market and ProRail is setting the specifications. It is up to them to decide whether they go for that detailed specification or a higher level one.

Mr Bosman: You say it is up to ProRail? But is it part of a group discussion? If you would give the information to the Dutch Ministry of Transportation and explain that you had discussions with ProRail and ProRail puts that much detail in the contract that it will inflate the price of the contract, the Ministry of Transportation probably will have a different idea. So, are you just talking to ProRail or is the ministry involved? How do you get to a single conclusion?

Mr Hall: In your next session the focus is on some recent tendering projects and programmes and we will give you some feedback there about how we saw that working. From a personal point of view – I am not involved in talking to the ministry about what we would suggest in terms of procurement policy – and from what I see in the market and particularly now from ProRail – as we are doing a tender right now for them – is that they came up with a very high level of specification, which has given quite some opportunity to innovate and also bring new products to the market. I think that is an extremely positive development. That is not because we have suggested this to them; they have come to that direction themselves. On the ERTMS level 2 market we have given some feedback to ProRail about how we think it could be more efficiently procured but that is not a discussion we have involved the ministry with.

Mr Bosman: That is an interesting point. If you tell me «innovate» I am looking at «modify» and if you modify it is more expensive. Is innovation modification or will it result in lower prices?

Mr Hall: It depends on where you are starting from. The example I just mentioned where ProRail have come for a high-level specification is a new challenge when they do not have a solution today: «here is a high-level requirement, have some freedom to come with innovative solutions that are going to give us value for money». That is a different situation to if we look at procuring signalling for the main line market, ERTMS level 2, and interlocking renewals, because there we have a number of established solutions in the marketplace. Then it is a different question about what do you benefit by changing the specifications and innovating further. There is a general rule: if I have a problem to solve and it is a blank sheet of paper, what is the most efficient way of bringing that to the marketplace. That is a different question to if we are talking about how we should go ahead with ERTMS level 2 for the main Amsterdam–Utrecht type of applications.

Mr Bosman: So for my understanding, the hardware is a different story than the way it should be implemented: the less modifications the more standard, and the more standard electronic equipment you use the cheaper it will get. Depending on how you implement it and which projects you combine, and which moments of implementation are there you are talking about innovation.

Mr Hall: I would say it a little bit differently. If we look at a project and for example discussing putting ERTMS level 2 on the line Utrecht–Den Bosch it is not the hardware which is the cost on that kind of project. The hardware is commercially off-the-shelf computers and it is not what drives the costs in the project. The cost comes in when we want to have different functionality that is built into the software. That is where the development effort comes, not only writing the software but all costs to prove it is safe and to produce a safety case, fully tested and so on. So in general, what becomes expensive in a project is when you change the specification of the functionality that you want, which is generally a software implementation issue. That is the first point. Hardware is not the cost; it is the software that is the cost.

When we talk about innovation, again I would say it is a little depending where you are starting from. If you look at the solutions that we are starting from now and you want to innovate, you are talking about finding cleverer ways of doing the same thing. This is the mission, this is what you have to achieve. If we as a supplier can find more efficient ways of doing it, it makes us more competitive. So, we are not changing the goal; we are just changing aspects of our solution, hopefully to make us more competitive and ultimately to give the cost benefit to the customer.

Mr Bosman: So, hardware is two things: one is the hardware itself and the other is the software and the implementation are the other where you innovate. Is that correct? I am looking at the cost aspects, where you can change them and where you can have a win-situation.

Mr Hall: I brought in a confusing line by saying if we were starting afresh from a new type of project for a new solution, then let the market innovate. When we are talking about any ERTMS level 2 deployment, what we want to keep are the actual specifications to the overall objective. Within that, whether there are some hardware innovations or ways of producing the data more quickly – for instance taking a drawing and manually entering the data into a computer, can we automate that process? – they are improving the ways to deliver a project but not changing the overall goal.

Mr Bosman: You mentioned specifications. The European safety system is a general set of rules on how to operate the safety system. But the different builders have their own way of interpreting the specifications. Do you see a single type of project or product growing in the European safety system or do you see producers going their own way? Is there an interconnect, a discussion amongst the producers or are you processing your own products?

Mr Hall: The way the European safety system is structured is that all of the major interfaces are open. That is the key. If we go back to the old technologies, the 27 or so different signalling systems we have around Europe, the interfaces are generally closed. You buy the train-borne equipment from the same supplier that you buy the trackside equipment. That generally builds in monopolies and keeps the prices high. The idea of ERTMS level 2 is that all interfaces are open. A Bombardier train can run on an Alstom track and a Siemens train can run on an Ansaldo track or whichever combination. That is key to giving the market flexibility and competition. What is essential to the success of ERTMS level 2 is that those interfaces are truly open and that all supplies have the same understanding of the interface. Within the black box – which is our system – our product would look different from the Siemens product or the Alstom product. I think that is absolutely okay and that is part of the competitive drive. If we can make our system more compact with less hardware it can be cheaper and more competitive. But what is going on inside the black box is really a chance for us to be separate. The key is the interfaces. It is a fact that when ERTMS level 2 was first deployed there were problems in the definition of those interfaces because the different design teams had made different assumptions along the way and interface specifications just were not tight enough. So, there was room for assumptions and some assumptions led the design team in different directions. When they were put together there were problems. The first time we did interoperability trials was in 2003 on the pilot line in the Steenwijk-area. It took from 2003 until recent history to get all of those problems out. We had a new version of software; last week we put it on a Bombardier train and we drove it all over the Netherlands. We drove along Amsterdam–Utrecht, we drove it down the highspeed line, we took it to the end of the Havenspoorlijn, drove the whole A15 and over the border into Germany: one train, one set of software. So, it is a reality: the Siemens track on the HSL, the Alstom ETCS level 1 system on the Havenspoorlijn, the Alstom level 2 system on the A15, ATB in between, and PZB in Germany, it was all interoperable. We have been through the pain barrier. That definitely existed and in the beginning there were definitely problems with the specifications. But we are through that barrier now and it is a reality. Hopefully, what we have learned as an industry is when we come with future versions of a solution we have learned to prepare specifications in a more robust way.

Mr Bosman: Is that something you see as the responsibility of the producers or is it the responsibility of the clients to set out the specification?

Mr Hall: Clearly, it is a responsibility of the supply industry to get the specifications right but what customers are doing is saying what functionality they want. There is an interactive process between the industry and the various railway authorities on what functions are in. But when it comes to how we realise that function the suppliers take over and write the specifications.

Mr Bosman: Just a small recap: the black box is different per producer, the interface should be exactly the same, whereof now specifications are robust and should always be interoperable, as you can drive any train on any system on any railway system and do it safely. Is that correct?

Mr Hall: That is correct. If you like we could invite you for a ride on the same train journey.

Mr Bosman: I would love to but I first have a question about your train. The question was raised what comes first: the chicken or the egg? Do you implement the system in the trains and then in the railway system or first in the railway system and then in the trains? What is your view on that?

Mr Hall: From a development point of view they are developed in parallel. If we come to what would be a logical economic national deployment strategy for the Netherlands, then you can have a discussion about whether to fit the trains first or the wayside part. Is that the question?

Mr Bosman: Yes.

Mr Hall: My personal view is that our goal should be to have ERTMS level 2 deployed. One of the key advantages of ERTMS level 2 is that you have no signals. So, the logical thing is to go directly to ERTMS level 2. The Amsterdam–Utrecht lijn and also the Hanzelijn are implemented with mixed signalling. They support both ATB-equipped trains and ERTMS-equipped trains. That was necessary because at the time those lines were commissioned there was no firm plan to fit the rolling stock. But those lines still have signals and you want to get rid of the signals, cabling, failure modes, hardware testing and commissioning, data and everything else that goes with having the signals. That is one of the key benefits of level 2. We need to go directly to level 2 to have no signals. That means that the trains have to be fitted first. All trains that are going to run on that line need to be fitted with ERTMS level 2. On the HSL that is easy because it is a relatively small fleet. On the Betuweroute it is a larger fleet but still manageable. For the main line it is a much bigger fleet, clearly, but a train first migration strategy would be the most logical way to go.

Mr Bosman: So, it is impossible to have a reduction of signalling unless every train is fitted with the European safety system. Is that correct or will we have specific lines with specific trains and reduce flexibility?

Mr Hall: That is correct if you partition the network somehow. What could be done for example is that you could partition the regional lines from the main network. NS have quite a flexible approach with their rolling stock and it would be quite operationally restricted to only run these trains on these lines. There is a lot of experience now in major fleet fitments of rolling stock, both within Bombardier and in other countries. I mentioned Denmark already; they are now coming to the final phase of procuring complete rolling stock fitments. Our competitor Alstom have a contract in Austria to fit more or less the whole fleet. In Scandinavia we have a frame contract to fit the whole fleet. So, there is a capacity in the industry to do that and to do it quite efficiently.

Mr Bosman: You specifically mentioned ERTMS level 2. What is the advantage – both financially and investmentwise – of going from level 1 to level 2? Why are we not going to level 3? What are the extra costs and what is the extra return if we go to level 3?

Mr Hall: The business case for level 2 on the main network is partly about capacity, to get capacity benefits. Level 2 can give you the capacity benefits. The safety side would not be such a discriminator but the key thing from level 2 is to deliver the capacity benefits because you can run faster trains and shorter blocks. One of the key issues with level 2 that we do not have with level 1 is that we have a continuous update of information. If a train is able to speed up it gets the message by radio directly, whereas with level 1 it is an intermittent type of information.

Mr Bosman: And if you compare it to a level 3 investment with cost-benefit considerations?

Mr Hall: The key question on level 3 is whether you realise an operational benefit. On the main line type applications we have the Amsterdam–Utrecht applications. If you get into the detail of the operational modelling level 3 does not give such big performance benefits. The big downside of it is that the products do not exist in the marketplace. For the regional lines it is a little bit of a different logic. There you can think about level 3 but not to give you performance but to get your cost down. On the regional lines you have much less density traffic and a much simpler architecture. There the goal is to get down the cost of the infrastructure and to reduce the maintenance cost of the infrastructure. There you have a limited number of trains running, so you are able to look at some of the technical issues around level 3. The product is much simpler and more available in the near term. But frankly, products that can provide level 3 on intensive main line applications do not exist in the catalogues of our company and they are not on the roadmap either. In general, our customers are not asking for them. That is a big development step, which is not on our roadmap today. Our feeling is that with ERTMS level 2 we can achieve the benefits that we are aiming for with perhaps looking at a simple level 3 type solution on regional lines. But then the drive is different; it is not about capacity but about getting down the infrastructure cost. You can have a combination.

Mr Bosman: So, there is no need to wait for level 3 to have a big improvement or big returns because that is what you gain with level 2 already. Is that correct?

Mr Hall: Yes. The marginal extra benefit for level 3 is not outweighed by the fact that we do not even know how long you would be waiting.

Mr Jansen: The European safety system has many components; component hardware, trackside hardware, communication hardware and many software systems connected to it. There are also many suppliers of subsystems. Who is responsible for the quality of the system as a whole? Who can guarantee the customer there is stable operation during the transformation period?

Mr Hall: That is a question in several parts as well. The industry in general makes the commitment that the onboard part of the system and the wayside part will work together. That is captured in the specifications. There has been a huge amount of testing in every country to prove that is a reality. For example this new version of software we had the other day we ran it on to the Betuweroute. We knew it was going to work before we ran it there. The previous version had worked and we made some modifications inside our blackbox but we were not playing with that interface. In general, the industry has done the work to make sure that

onboard and wayside is interoperable. Ultimately, if you have separate contracts both for wayside and for onboard procurement – which is also the case – the national authorities will somehow step into that system integration role. In Switzerland the national authorities absolutely embrace the role to be the integrator. If I have a contract with ProRail to build the line and DB Schenker have a contract with Siemens to fit their locomotive there is no commercial link between those parties and it is the national authorities that ultimately become the system integrator. The key is that they buy the onboard system and wayside systems conform to the specifications.

Mr Jansen: Before the break we talked about the example of the high speed line from Amsterdam to Paris. It passes the Belgian border and there was a large communication problem, which is solved by cooperation between parties on both sides of the border but at a high price. The price is paid by the tax payer and not by the supplier. How should we solve that communication problem for the future?

Mr Hall: I do not know the specifics of that one, although our trains do run on that line. I am not sure how you would contract for that situation if it rose in the future, to be honest. My main message would be to use the systems that we know are working today and where we have been through that pain barrier. We are confident that all the interoperability issues have been solved. If you go into a blank sheet of paper again of a new development, a new specification or a new idea for sure those problems have to be solved one way or another. I am not sure what the right approach would be to avoid that happening. Maybe that is something to be explored a little bit in the next session. My general message would be to take the benefit of what we have done already.

Mr Jansen: On the same high speed connection there are trains from Breda to Amsterdam. They start in Breda with the old style ATB system. Outwards of the station they move to the ERTMS level 2 safety system. When they reach Rotterdam again it is the ATB system. After Rotterdam it is ERTMS level 2 and it is back to ATB on the last stretch from Schiphol to Amsterdam Central Station. In my opinion, there are extra risks in these hybrid situations. How can we minimise these risks for the transformation period?

Mr Hall: When you say «risks» do you mean safety risks or risks in terms of technical delivery?

Mr Jansen: Primarily risks for the operation: many trains, software problems. We have had many problems with Fyra last year and the travellers on that line do not trust it anymore.

Mr Hall: It is very disappointing if the public do not have a positive experience riding on that train because that is what we are passionate about and what motivates us. I do not know the specifics of the data on the Fyra locomotive but I can certainly check before we meet again. What I would say in general is that the concept of having locomotives that come with ATB and ETCS using the STM conversion box is extremely proven and works reliably. We had a visit by the EBA the other day and we did that line for them, Havenspoorlijn level 1, ATB to Barendrecht, level 2, then ATB and over the border to PZB. They were absolutely amazed; they have never seen anything like it. You have one display and you drive along and the driver gets the message whether he wants to switch over.

He presses the button and his display changes from ATB to ETCS and then it changes again. They were absolutely amazed. It was working totally efficiently and there were seamless transitions. Again, in the past there have been issues around those transitions and the stability of the product but where we are today it is really seamless.

Mr Jansen: You are representing the signalling discipline of Bombardier but your colleagues produced the brand new stock of commuter trains for the Dutch railways. Are those trains future-proof? Do they have the onboard logic of ERTMS level 2 and, if not, what is the reason for that?

Mr Hall: The simple answer is that these vehicles were not specified with ERTMS level 2. To be sure they will need to be modified in some way to have ERTMS level 2. To what degree they are ready for that? Certainly, the architecture that we use on those trains is very similar to what we would have onboard for an ERTMS level 2 system. We put the building blocks on the trains. There is a lot of commonality. However, there would still be some work to be done to make that upgrade. Could it have been possible to procure those trains in such a way that the upgrade can be done more quickly and more efficiently? Almost certainly yes; it is a question of how far you go. So, at one end of the spectrum you would have them completely fitted with ERTMS level 2 and the ATB functionality but only use the ATB and at the other end you have no preparation whatsoever. In reality, it is somewhere in the middle. So yes, they could have been procured to have a much simpler upgrade or to already use ERTMS level 2 but that was not the choice of NS at the time.

Mr Jansen: So, I understand that the Dutch railways did not order the onboard ERTMS level 2. I suppose this is a kind of a standard product, which is sold to other European railway companies like Deutsche Bahn. Did they order for ERTMS level 2 onboard in the same commuter trains?

Mr Hall: For the German market the answer is «no» to that question. If you look at freight locomotives, then generally customers are specifying those with all of their future needs built in, so for freight locomotives it is a little bit of a different picture.

Mr van Hijum: Though I know you are not a policy advisor my question concerns the Dutch policy or strategy regarding the implementation of this European safety system. You said that the Netherlands were an early adopter of this technique but this was only the case in four railway tracks. How do you feel that the Netherlands deal with the issue of replacing conventional techniques by the new safety system? How rational are we dealing with this issue?

Mr Hall: When I first came to the Netherlands – I was excited about coming – we were going to deploy the system for the 21st century, called BB21. There was a very clear and in my view an absolutely right vision to adopt ERTMS level 2. Underneath that computer-based interlocking as the technical strategy for the future. All that work has been done. It was the right vision. It was quite ambitious and we even scaled it back a little bit. The core idea was absolutely the right one. We have had technology from the 1950's or 1940's, where we have for Utrecht Central Station a room the size of this for the electro-mechanical relays, hand wired together, to have the functionality needed to signal that station, whereas the current way of doing it in countries all over the world is to put in a simple computer commercial off the shelf and in another building some remote

for the standby one that is online, ready to switch over if you have any kind of disaster in that first building. It was the right strategy to take advantage of the technology that has moved on the last 50 years and stop rooms like this. To answer your question, I think the vision was right. There was some evolution of exactly the technical goal but the vision was right to have a solution for the 21st century, at that time open the marketplace and bring in new supplies, new products and new ideas. We have sort of lost our way somewhere along the way, because I think the vision was the right one.

Mr van Hijum: Could you please elaborate a little further on that? I hear you say there is no follow-up. The vision was there. We had some high costs and perhaps some failure and some learning from that, but how about a follow-up?

Mr Hall: What happened in practice was that BB21 had four projects linked behind it, the Amsterdam–Utrecht, Betuweroute, HSL Zuid and HSL Oost. HSL Oost was dropped out for whatever reason. Then the programme became very focussed on delivering those three projects and perhaps not focussed on being the solution for the 21st century. The goal became quite narrowly focussed.

Mr van Hijum: But now we are talking about the question whether or not we should replace the old techniques by the new ones in the entire railway system. When is it the right moment to make this decision? Is it now? Was it yesterday? Or will that be in a couple of years?

Mr Hall: As a supplier I would say «now»! But joking apart, I believe in the technology and I believe in the benefits. If you deploy it too early – before it is mature – you risk rolling out the problem and you will be running around making lots of corrections. But we have had that point now. The solutions that we have are robust and proven. They do not need to evolve further and they are ready to go. So, I would say the best timing to deploy it more widely is not earlier than now but now we are ready to go. Do we get on with it now or do we wait for some other trigger? My feeling is that the demands on the network are ever increasing. We are not becoming a less dense country. Our population density is increasing continually. The load on the railways is only getting greater, so we have a performance challenge. We also have a moment now where we have a lot of our infrastructure which is quite old. We have systems that we have to renew anyway. To me, it does not make sense to replace a system that is 50 years old with another system exactly the same. If we can replace an old installation now or we are going to do a major upgrade we should take the chance and switch over to the modern technology, which can evolve to ERTMS level 2. We talked about migration strategies. I am sure that the most efficient way is to fit the rolling stock first, which means you cannot deploy a lot of wayside systems until the rolling stock is ready. But you can certainly make those systems ready for ERTMS level 2 on the wayside and you can contract your suppliers to make an upgrade for a fixed price now, so you have him locked into a financial commitment.

Mr van Hijum: Does that also imply that we as a country have made the wrong decision by investing in conventional techniques when we try to solve safety issues, like trains that pass the red signal? Should we have made another decision?

Mr Hall: It is very hard to say whether it is a good or a bad decision. It is always very easy to look backwards. What we did with ATB Verbeterde versie was to say: here is a specific problem and for this amount of money we can make an improvement. Whether that was a value for money decision? I do not have all the statistics. The thing we have to be careful about is that ERTMS level 2 has a business case and this is a business case based on many things. It is based on capacity. Safety is another issue. If we take step by step and stand-alone measures to solve particular problems, like the problem of going past a red signal, they are partially solved by ATB Verbeterde versie. The problem of running at 160 km/h could be solved with various modifications of the existing technique. But every time we make a narrow initiative like that we take a little bit away from ERTMS level 2 business case and if you add all of those little initiatives up I am sure you would ultimately solve all the problems that would be solved by ERTMS level 2 but the bill would be much bigger. That is how we have been doing business in the European railways for the last 100 years: little, piece by piece initiatives to solve particular problems. When we decided to go for ATB Verbeterde versie a few years ago, maybe that was not the right time to look at a national ERTMS level 2 deployment. If you look at the timescales you see we had some payback relatively quickly versus a much longer timescale for ERTMS level 2. I would not say it was the wrong decision but when we make decisions like that we need to be very conscious of the boiling frog syndrome. I am not sure you are familiar with that: you take it step by step. Each step is logical in its own right but ultimately, when you look at the whole you have paid a lot more money than you could have done if you have taken a slightly more bold visionary step early.

Mr van Hijum: I have one last question about that. You started out by saying that the Netherlands had a vision and an ambition. Somehow in the follow-up they were perhaps not always logical. How do you explain this? Do you think there is enough expertise with the government and with ProRail regarding the European safety system or do we depend too heavily on private companies like yours?

Mr Hall: I am sure there is a lot of knowledge within ProRail itself. If I look at the environment we are operating in and the partners we have in ProRail I think there is a lot of knowledge. I think it is something of a timing question. If we look back three or four years ERTMS level 2 was not delivering on its promises. That is a fact. We as an industry have to put our hands up and say «we are partially or maybe significantly to blame for that». The fact that ERTMS level 2 was not delivering on its promises some years ago can go a long way to explaining some indecision about what the long-term strategy should be. We have to see where we are today and say that now there is a chance to make a new decision about the way forward. You have to look on the facts and where we are now rather than the issues that were playing on people's minds three or four years ago.

Mr van Bommel: Temporarily we have the same specifications because we speak English, so that is good. You talked about the past and the future. You started by talking about Holland being an early adapter. My specific question is how you would characterise the position of Holland now. How you would characterise the position of Denmark and Belgium and – also important – could you give us any negative examples of implementation in these countries that we could learn from?

Mr Hall: If you ask what is the view in countries like Denmark I think they see a very strong business case for moving into ERTMS level 2. They have a very clear view on what the most efficient procurement process is and their selected one is to have two large wayside contracts and a big onboard contract. But they have a very strong belief that this is the right way to go. That was one part of the question. Can I ask you to repeat the other part?

Mr. van Bommel: I was specifically asking about negative examples that we could learn from. On the eve of implementing ERTMS level 2, the European safety system, could we learn from failures in implementation that we should stay away from?

Mr Hall: Good question! I am looking for examples of ERTMS level 2 implementations that have not been successful and as a good supplier none spring to mind though one issue was in Sweden. We have an ERTMS level 2 deployment going on selling wayside system to the ProRail equivalent. One of the issues there is the delays in getting these systems commissioned and getting the benefits from them because the trains are not fitted. There is something of a reality with the modern technology; there is a complexity in cost shifts between the trackside of the trains. There is quite a lot of intelligence moving on to the trains, so we can have some savings in the wayside but on the onboard systems are generally somewhat more expensive. So, there is a little bit of a shift between the two. That somehow needs to be recognised at the policy level. If we are talking about the state railway, trackside and onboard, with ultimately the same shareholder it is from one pocket to the other. So, it is not an issue. But for example freight operators have a completely different view about the cost benefits. Maybe they do not see the benefits because they are not focused on capacity issues or on how much it costs to maintain or implement the wayside. They are looking much more at what the costs are to deploy the system on their train. If there is no recognition of that general cost shift or cost rebalancing then that can lead to delays in deployment. We have a project in Sweden, which is a very good example of that. I keep ringing them up and asking them whether they have commissioned that system. They say no, it is all waiting to go but there were no trains fitted. That would be one key lesson: you have to have an integrated approach and you probably have to recognise that some stakeholders – particularly onboard – will be asking searching questions like why am I being asked to buy a more expensive system onboard when the organisation that benefits in lower maintenance costs is a separate one. Ultimately, you can say this should translate through in terms of lower track access charges but there is quite a lag between when he is spending his money to upgrade his train to the maintenance cost savings that the infrastructure manager is realising. If I think of any more before the next session I will come back to you.

Mr Bosman: I have one more question. There are no cars anymore without ABS or airbags. ERTMS level 2, the European safety system, is the future. Anything you change on your railway system will be in accordance with that system. There should be no reason to sell trains without the system. Is that correct?

Mr Hall: Interesting question! Different countries, both within Europe and outside Europe, move at different paces. People need to have a very clear view of what the technology vision is. If we are quite clear, in 15 years» time we will have had a national roll-out of ERTMS level 2. Then we would

not need any other system. Then all the customers would be buying ERTMS level 2 or at least very much making sure they had a minimum impact to upgrade later on. But if it is not clear what the long-term goal is, in any particular market, I can understand why customers do not want to spend the money to put that on their train now. Depending where our customer is operating we see a different approach. I would be making sure that part of my competitive process to procure a rolling stock included a competitive element related to making sure ERTMS level 2 can be fitted efficiently and to have a price built in to go to ERTMS level 2. Whether you spend the money in the short term or the long term is a balance of cashflow versus operational downtime but certainly, I do not think anybody should be procuring a train without making a provision for it.

The **chairperson**: Is there anything that we have not asked you and that you would like to share with our committee?

Mr **Hall**: I made some notes before I came of all the things that probably I would like to mention, so I will just have a quick scan. I think we have covered all the points. The only thing I would say was that it was a genuine invitation. If you would like to come and see the technology in practice we can pick you up from Central Station at a date and a time that is convenient to you, show you around the Netherlands and show you the maturity of the technology.

The **chairperson**: Thank you for your kind offer. I do not know at what time we will but we will certainly accept it. We will close the hearing now. It has not been the last time we have talked to each other. Thank you very much for coming over here and sharing your knowledge with us.

Sluiting 12.35 uur.

VERSLAG VAN EEN OPENBAAR GESPREK IN HET KADER VAN DE TIJDELIJKE COMMISSIE ONDERHOUD EN INNOVATIE SPOOR

Maandag 10 oktober 2011
Aanvang 13.20 uur

Gehoord worden: de heer F. Dissel, Business Unit Manager Rail and Infra Logistics, en de heer H. Koemeester, Directeur Mobility, Siemens Nederland N.V.

Voorzitter: mevrouw A. H. Kuiken

Verder zijn aanwezig de leden van de commissie: Van Bommel, Bosman, Van Hijum, en Paulus Jansen, alsmede de heer F.H. Mittendorff, griffier, en de heer R.J. de Bakker, onderzoekscoördinator

De **voorzitter**: Goedemiddag. Wij gaan verder met de hoorzitting van de Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor, kortweg de commissie Spoor. Mijn naam is Attje Kuiken, de overige commissieleden zijn de heer André Bosman, de heer Paulus Jansen, de heer Jhim van Bommel en de heer Eddy van Hijum. De Tijdelijke commissie Spoor is in opdracht van de Tweede Kamer aan de slag gegaan en heeft als doel te bezien hoe wij het spoor zodanig kunnen inrichten dat wij er nog efficiënter en beter gebruik van kunnen maken. Een van de onderdelen die wij zullen bespreken, is de capaciteitsbenutting van het spoor en de daarmee verband houdende veiligheid. Wij praten daar vandaag over. Specifiek zullen wij kijken naar het European Rail Traffic Management System, het ERTMS level 2, dat wij voor het gemak het Europese beveiligingssysteem zullen noemen. Wij hebben een uur en tien minuten de tijd om hierover te spreken. De heer Jansen zal als eerste vragen stellen aan de heren Dissel en Koemeester. De andere leden kunnen desgewenst aansluiten met hun vragen.

De heer **Paulus Jansen**: Voorzitter. Allereerst nodig ik de heer Dissel uit om kort iets te vertellen over zijn achtergrond en de activiteiten van Siemens op dit terrein, zowel in Nederland als in het buitenland.

De heer **Dissel**: Ik dank de commissie voor de uitnodiging om hier aanwezig te zijn. Binnen Siemens Nederland ben ik als Business Unit Manager Rail and Infra Logistics verantwoordelijk voor alle railactiviteiten in Nederland. «Rail» in de breedste zin van het woord, dus al het rollend materieel, inclusief infra en elektrificatie. Wij vertegenwoordigen wereldwijd, in 190 landen, de hele productportfolio van Siemens, zowel rollend materieel als treinbeveiligingssystemen. Ik ben nu acht jaar actief binnen de railbranche. Ik heb een directe relatie gehad met beveiligingsprojecten, onder meer EBS-systemen voor ProRail, en met het HSL-Zuid-traject.

De heer **Paulus Jansen**: Kunt u iets vertellen over de specifieke ervaringen van Siemens met ERTMS level 2 in Europa? Hebt u behalve in Nederland elders in Europa projecten uitgevoerd die relevant zijn voor deze discussie?

De heer **Dissel**: In Nederland is dat de HSL-Zuid. Wij leveren voorts beveiligingssystemen aan Duitsland, in principe voor elektronische interlockings, maar ook daar zien wij een koppeling met ETCS. In België zijn wij actief, samen met collega's. Ook aan Zwitserland leveren wij ETCS-systemen. Wij zijn dus breed actief. Daarnaast zijn wij buiten Europa actief in China en nog enkele landen.

De heer **Paulus Jansen**: Misschien kan uw collega zich nog even introduceren.

De heer **Koemeester**: Mijn naam is Hans Koemeester. Ik ben binnen Siemens Nederland verantwoordelijk voor de sector industrie, waaronder de divisie mobiliteit valt. Naast de producten en systemen die de heer Dissel al noemde, zijn wij op het gebied van mobiliteit actief op het gebied van technologiesystemen voor het wegverkeer. Ik heb vijftien jaar ervaring in de mobiliteitsbranche, de laatste tien jaar wat nadrukkelijker in de railsector.

De heer **Paulus Jansen**: Ik wil beginnen met kort te verkennen hoe u aankijkt tegen de mogelijke voordelen van ERTMS level 2 in ruimere zin. Het systeem wordt geïntroduceerd vanwege de grensoverschrijdende interoperabiliteit, maar er zijn ook voordelen in de sfeer van capaciteitswinst en wellicht andere zaken. Kunt u aangeven hoe die voordelen zich in de komende jaren zouden kunnen ontwikkelen, afhankelijk van de schaal van de uitrol die gekozen wordt? Is er verschil tussen de winst die te behalen valt via de verschillende niveaus van ERTMS level 2?

De heer **Dissel**: Ik begin met de voordelen van ERTMS level 2. Qua veiligheid is ERTMS level 2 vergelijkbaar met andere systemen, maar ERTMS level 2 heeft een aantal voordelen. Ik noem de beschikbaarheid, de betere capaciteitsbenutting, de opvolgtijdenverbetering en de betrouwbaarheid. In tegenstelling tot de bestaande technologieën is in ERTMS level 2 redundantie ingebouwd, met een hogere betrouwbaarheid tot gevolg. Daarnaast is ERTMS level 2 gebaseerd op moderne netwerktechnologie, waarmee het ook voordelen biedt op het vlak van onderhoud. Er zijn dus niet alleen voordelen op het vlak van correctief onderhoud, maar ook op het vlak van preventief onderhoud. Dit zijn enkele voordelen van ERTMS level 2, los van het feit dat het veilig is. Er zijn momenteel twee niveaus van ERTMS level 2, level 1 en level 2. Invoering van level 2 zal de meeste voordelen brengen, alleen al omdat men daarmee het aantal baanelementen reduceert, wat leidt tot kostenbesparing. Bij gebruikmaking van level 1 heeft men die baanelementen nog steeds nodig.

De heer **Paulus Jansen**: U weerspreekt dus het statement in een recent Telegraaf-artikel dat level 2 qua capaciteit niet zo veel voordeel oplevert en dat wij beter kunnen wachten op level 3.

De heer **Dissel**: Ik heb level 3 bewust niet genoemd, omdat level 3 nog niet beschikbaar is. Het zit wel in de hoofden, maar nog niet in de roadmap. Level 2 is de primaire stap die gezet moet worden.

De heer **Paulus Jansen**: Kunt u door u genoemde kwalitatieve voordelen op de punten capaciteit, opvolgtijd en betrouwbaarheid – dat zijn inderdaad belangrijke punten – nog enigszins kwantificeren? Kunt u bijvoorbeeld zeggen hoeveel extra capaciteit ontstaat als wij zouden overschakelen op ERTMS level 2?

De heer **Dissel**: Ik ben niet dermate technisch dat ik dit in procenten kan aangeven. Gelet op het feit dat er met level 2 meer flexibiliteit komt in het beheersen van het systeem, in vergelijking met de bestaande systemen, kan de beschikbaarheid en daarmee de capaciteit van het netwerk vergroot worden. Dit gaf ik al aan door te stellen dat de opvolgtijden verbeterd worden.

De heer **Koemeester**: Om dit soort vragen te kunnen beantwoorden, moet men eerst de huidige capaciteit weten. ProRail heeft een aantal capaciteitsberekeningen gemaakt, maar daarin wordt uitgegaan van flexibele uitgangspunten. Het is echter wel duidelijk dat ERTMS level 2 meer capaciteit geeft.

De heer **Paulus Jansen**: Omdat u een heel brede ervaring hebt in Europa, veronderstelde ik dat er wellicht elders al praktijksituaties zijn waar ERTMS level 2 al werkt, op basis waarvan u iets zou kunnen zeggen over het percentage capaciteitswinst.

De heer **Dissel**: Ik heb dat niet op mijn netvlies, maar ik kan ervoor zorgen dat wij daar in de volgende sessie een antwoord op kunnen geven.

De heer **Paulus Jansen**: Oké. Ik heb voorts een vraag over de kostenkant van het beveiligingssysteem. U bent de derde in het rijtje van collega-bedrijven die in de sfeer van beveiliging actief zijn. Hoe kijkt u aan tegen de kosten van de transformatie in relatie tot de mogelijke scenario's voor die transformatie?

De heer **Dissel**: Wij zijn al een hele tijd bezig met ERTMS level 2, in Nederland al sinds de start van BB21 en de start van de HSL-Zuid. Voor Nederland kunnen wij de term «early adapter» hanteren. Europabreed, maar ook wereldwijd vinden er significante aanbestedingen plaats – Denemarken, België, Zwitserland en Oostenrijk kunnen in dit verband genoemd worden – die een positieve uitwerking op de kosten hebben. Dat is natuurlijk niet oneindig. De prijs van de netwerken wordt niet alleen bepaald door de hardwarecomponent, maar ook door landspecifieke thema's en de schaalgrootte. Het systeem dat wij toepassen in Nederland, wordt ook elders in de wereld gebruikt. Het standaardproduct wordt toegepast op het wereldwijde netwerk.

De heer **Paulus Jansen**: U zegt dat er ook landspecifieke elementen zijn die de prijs bepalen. Kunt u daar voorbeelden van geven voor de Nederlandse situatie?

De heer **Dissel**: Ik kan niet direct een voorbeeld noemen – daarvoor zou ik naar een technisch specialist moeten gaan – maar ik denk aan de laatste aanbestedingen die wij hebben gehad. Ik kan daar in de volgende sessie wat dieper op ingaan.

Je kunt functionaliteiten beschrijven die misschien niet direct van toepassing of noodzakelijk zijn, maar elk land heeft zijn eigen landelijke schil, met eigen specificaties. Bovenop het standaardbasissoftwarepakket zal altijd een landelijke schil gelegd worden. Dat geldt voor Nederland, Duitsland en alle andere landen.

De heer **Koemeester**: Ik kan daar het volgende aan toevoegen. Ieder land heeft zijn eigen operational rules waarop de ETS-apparatuur moet worden aangepast. Daarnaast worden de transitiekosten niet alleen gevormd door de kosten van de apparatuur, maar ook door de kosten van het hebben

van een dubbel systeem en het aanpassen van het rollend materieel. De kosten zijn daarnaast afhankelijk van de keuzes die gemaakt worden en de strategie die wordt gekozen bij de uitvoering van de transitie. Als men besluit om ERTMS level 2 te introduceren, zal men met elkaar moeten praten over de strategie die gevolgd wordt bij de transitie.

De heer **Paulus Jansen**: Als wij met u gaan praten, wat zou dan uw voorstel zijn? In Nederland hebben wij een aantal proefprojecten gehad op geïsoleerde trajecten. Dat is gepaard gegaan met behoorlijk hoge kosten, zo hebben wij achteraf geconstateerd. Hoe zal tegen die achtergrond een transitie naar een landelijk dekkend ERTMS-systeem er uit moeten zien? Is de in België en Denemarken gevolgde aanpak een logische?

De heer **Dissel**: Ook dat is van veel factoren afhankelijk. De grote projecten als HSL-Zuid en de Betuweroute liggen alweer tien jaar terug in de tijd. Inmiddels is de apparatuur voor een groot deel uitgerijpt, dus het uitgangspunt op dit moment is anders. Het uitwerken van een transitie-strategie zal bij voorkeur in een zo vroeg mogelijk stadium samen met de industrie moeten worden ontwikkeld. Dat is wat wij vanuit de industrie zeggen. Gezamenlijk moet bekeken worden hoe de zaak wordt aangepakt en wie welk risico neemt in welke fase.

De heer **Paulus Jansen**: Ik begrijp goed dat u zegt dat wij met de gezamenlijke industrie een strategie op hoofdlijnen moeten ontwikkelen, voordat gekozen wordt voor een aanbesteding, en daarbij rekening moeten houden met de afspraken die gemaakt zijn.

De heer **Koemeester**: De aanbesteding zit daar als een rode draad achter. Natuurlijk moet men daar met elkaar over praten. Daarom moet men zo vroeg mogelijk de industrie inschakelen. Men moet echter ook rekening houden met de aanbestedingsregels. Ook daarover zou je met elkaar kunnen praten.

De heer **Paulus Jansen**: Uw twee collega-bedrijven hebben gezegd, het logisch te vinden dat men de transitie begint met het voorzien van al het rollend materieel van on-board apparatuur. Hoe kijkt u daartegenaan?

De heer **Dissel**: Wij delen die mening. Uit kosten oogpunt is het eerst ombouwen van het materieel de logische stap, uitgaande van de strategie om op de belangrijke trajecten direct te starten met de invoering van ERTMS level 2. Op die manier is men in staat om ERTMS level 2 uit te rollen zonder kapitaalvernietiging, omdat geen dubbele systemen nodig zijn.

De heer **Paulus Jansen**: Hoe kijkt u dan aan tegen het besluit om de nieuwe serie Sprinters niet standaard met ERTMS level 2 uit te rusten, maar daar alleen de basale voorbereiding voor te treffen?

De heer **Dissel**: Dat is een andere aanbesteding geweest. De opdrachtgever heeft ons aangegeven waar de trein aan moest voldoen. De specificaties zijn bepalend voor hetgeen wordt aangeboden.

De heer **Paulus Jansen**: Dat snap ik, want de klant is koning. Ik probeer het nu te rijmen met uw statement, dat wordt gedeeld door uw collega's die hier vanmorgen waren, dat het heel verstandig zou zijn om het nieuwe materieel standaard van ERTMS level 2 te voorzien en het bestaande

materieel in vrij korte tijd om te bouwen, zodat men direct van die voorzieningen kan profiteren als de trackside voorzieningen zijn aangelegd.

De heer **Koemeester**: De aanbesteding van het nieuwe Sprinter Lightrain-materieel is begonnen in 2003 en heeft uiteindelijk geresulteerd in een contract in 2004. Wij zijn nu met de laatste uitleveringen bezig. In dit materieel is niet meteen ERTMS level 2 ingebouwd, want in dat geval hadden wij al in 2004 moeten weten van welke leverancier materieel ingebouwd zou moeten worden. Daarover zijn intensieve gesprekken gevoerd met de NS en ik denk dat ProRail daar op de achtergrond ook mee te maken heeft gehad. Wij hebben echter zodanige voorzieningen getroffen dat de apparatuur later op relatief eenvoudige manier kan worden ingebouwd.

De heer **Paulus Jansen**: Ik beluister toch een kleine inconsistentie met hetgeen eerder vandaag naar voren is gebracht. Tot nu toe was het beeld dat er standaard interfaces ontwikkeld worden waardoor men min of meer met een vrije keuze van leveranciers de componenten kan invullen. Die componenten werken allemaal op een perfecte manier met elkaar samen, als het goed gaat. Dan zou het in principe toch ook mogelijk moeten zijn om spullen te bestellen voor het Sprintermaterieel dat straks functioneert, ongeacht de softwareontwikkeling?

De heer **Dissel**: Wij kijken nu een beetje terug in de tijd. In 2003 en 2004 hadden wij niet de situatie die wij heden ten dage hebbe. De voortgang in de maturiteit van de producten is aanzienlijk geweest in de afgelopen jaren. Met de kennisstand van vandaag zouden wij vandaag misschien een dergelijke beslissing kunnen nemen, maar in 2004 hadden wij nog niet die kennisstand bereikt.

De heer **Paulus Jansen**: Misschien of zeker?

De heer **Dissel**: Zeker.

De heer **Paulus Jansen**: Ik stap over op een ander probleem dat samenhangt met de transformatieperiode. Waar gaan wij beginnen en in welke modus zouden wij kunnen overgaan van de oude naar de nieuwe techniek? Hebt u daarvoor een bepaald scenario in uw hoofd?

De heer **Dissel**: Ik probeer uw vraag goed te begrijpen.

De heer **Paulus Jansen**: Hoe zou men naar uw mening ERTMS level 2 moeten uitrollen over Nederland, om zo snel mogelijk de maatschappelijke baten daarvan te kunnen incasseren?

De heer **Dissel**: ERTMS level 2 bestaat uit twee onderdelen: het interlocking treinbeveiligingssysteem en de ETCS-component. In principe zouden wij vanaf nu oude relaisinstallaties moeten vervangen door elektronische interlockings, waarvan er al een hoop in Nederland staan. Dat traject zouden wij, op basis van de ervaringen die wij op dit moment hebben, kunnen starten. Wij hebben een toegelaten elektronische interlocking; onze concurrenten Bombardier en Alstom hebben dat mijns inziens ook. Daarmee is er een pad om de basis te leggen voor het groeien naar een ERTMS-platform. Men zal moeten bepalen op welke lijnen met ERTMS level 2 zal uitrollen. Waar is het noodzakelijk om ERTMS level 2 neer te leggen en waar kan dit

worden uitgesteld tot een later moment? Hetzelfde geldt voor de gradaties van ERTMS level 1 of level 2. Mijn voorkeur zou het hebben om in ieder geval op de belangrijkste paden, waar een hoge verkeersintensiteit is, na de migratie naar elektronische interlocking ERTMS level 2 neer te leggen. Corridors naar de grensvlakken, de trajecten waar ook goederenspoor naar het zuiden en het oosten gaat, kunnen in principe worden voorzien van ETCS. Voor de regionale gebieden worden varianten van ETCS-light, of ETCS-regionaal genoemd, centraal of decentraal ingestuurd. In een dialoog met ProRail zal bepaald moeten worden wat de beste migratiestrategie is.

De heer **Paulus Jansen**: U zegt dus dat wij bij vervanging van relaisinterlocking altijd direct moeten overschakelen op moderne digitale interlockings. Ik begrijp dat het niet denkbaar is de strategie te volgen om nog een tijdje vast te houden aan de relaistechnologie.

De heer **Dissel**: Inderdaad, want in dat geval is men bezig om extra kosten en kapitaalvernietiging te creëren.

De heer **Paulus Jansen**: Is het ondenkbaar dat wij de oude relaistechnologie voor de interlockings combineren met ERTMS level 2 op andere dan de hele kleine zijlijntjes, zoals men in België van plan is?

De heer **Dissel**: Het koppelen van ERTMS level 2 aan een relaisinstallatie is misschien theoretisch mogelijk, maar praktisch niet uitvoerbaar. Daar zullen naar onze mening hoge kosten mee gemoeid zijn om dat werkend aan te krijgen.

De heer **Paulus Jansen**: Ik wil een passage citeren uit een brief die de minister van Infrastructuur en Milieu heeft gestuurd naar de president van de Algemene Rekenkamer naar aanleiding van het vorige week verschenen rapport. De minister schrijft het volgende.

«In het eindrapport Mistral, taskforce van 25 januari 2011, geeft ProRail aan dat zij bij de vervanging van beveiligingssystemen op een beperkt aantal spoorwegtrajecten kiest voor conventionele technologie. Deze informatie van ProRail is in lijn met de hiervoor beschreven voorwaarden bij de subsidiebeschikking aan ProRail over technologiekeuze en is niet in tegenspraak met eerdere toezeggingen. Ook bij deze conventionele technologie kan ERTMS level 2 immers worden toegepast.»

Ik ga ervan uit dat met «conventionele technologie» relaistechnologie wordt bedoeld. Hoe kijkt u aan tegen deze passage?

De heer **Dissel**: Ik denk dat die in lijn is met hetgeen ik zojuist aangaf. Siemens heeft iets dergelijks in elk geval niet aan ProRail medegedeeld. Op basis van de gegevens die ik op dit moment heb en de onderzoeken die wij gedaan hebben, zijn wij van mening dat dit geen realistische case is.

De heer **Paulus Jansen**: Uw opvatting staat dus haaks staat op wat ik zojuist geciteerd heb. Dat is helder.

De heer **Koemeester**: In dit soort situaties is het altijd moeilijk te beoordelen wat de uitgangspunten zijn. ProRail is een complex bedrijf. Achter de zojuist geciteerde passage zit een hele wereld. Het is voor ons lastig te beoordelen wat precies achter die uitspraak zit. Men moet, zoals de heer Dissel zegt, in een strategie wel bepaalde uitgangspunten als basis nemen.

De heer **Paulus Jansen**: De context van de passage is de volgende. In projecten waar relaisinterlockings vervangen zijn door digitale interlockings, waren de kosten hoger dan vooraf was ingeschat. Om die reden bekijkt ProRail of het misschien op een goedkopere manier kan. Ik begrijp dat u zegt dat wij de conventionele interlockingtechnologie, met relaiskasten, niet moeten combineren met een hightech ERTMS-systeem.

De heer **Dissel**: Dat klopt. Op basis van de huidige functionaliteiten die in het systeem gevraagd worden, hebben wij daar onze twijfels over.

De heer **Paulus Jansen**: Een volgend punt dat ik wil bespreken, is het gebruikmaken van standaards. Door diverse sprekers voor u is gezegd dat wij economies of scale moeten bereiken door op een gegeven moment de specificaties te bevriezen en die op een grotere schaal uit te rollen. Ik begrijp dat het in Denemarken en België bij de grote aanbestedingen op die manier gebeurt. Wat zou dan de standaard moeten zijn? Op welk niveau zouden wij moeten bevriezen en waar zouden wij überhaupt een standaard moeten zetten om te profiteren van die economies of scale?

De heer **Dissel**: Ik neem aan dat u bedoelt of in de toekomst voor ETCS versie 2.3.0d of voor ETCS versie 3.0.0 gekozen moet worden. Voor Nederland lijkt het mij goed om in ieder geval voor de on-board units over te gaan naar versie 3.0.0. Op die manier is in ieder geval gegarandeerd dat men overal kan rijden. Bij de infra worden de kosten niet zozeer bepaald door de hardware, als wel door de software. Het is dus van belang om in gezamenlijkheid een goed specificatieplan op te stellen op basis waarvan partijen kunnen aanbieden, zodat ook de marktwerking kan plaatsvinden. Als men met elkaar een dergelijk plan vaststelt en een aanbestedings-traject doorloopt, is er een goede basis voor implementatie in Nederland.

De heer **Paulus Jansen**: Zou het uit oogpunt van het profiteren van potentiële capaciteitsverruiming interessant kunnen zijn om een dergelijke aanbesteding te combineren met het vervangen van het verkeersmanagementsysteem van de NS?

De heer **Koemeester**: Ook op dit punt hebben wij te maken met twee verschillende werelden. Ik denk niet dat er sprake zal zijn van economies of scale als men die twee combineert. Wij praten hier over twee heel verschillende werelden.

De heer **Paulus Jansen**: Zou het wel het rendement van het systeem substantieel kunnen verhogen? Laten wij aannemen dat het gebruikmaken van het nieuwe systeem in potentie 20% of 25% extra capaciteit oplevert bij dezelfde hoeveelheid spoor. Kan men daar alleen maar van profiteren op het moment dat ook het verkeersmanagement die extra capaciteit aankan?

De heer **Koemeester**: Het is duidelijk dat ook het verkeersmanagementsysteem die capaciteitsverhoging zal moeten aankunnen. Die twee zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Ik kan echter op dit moment niet inschatten hoe ver de capaciteit van het huidige systeem van ProRail gaat. Dat systeem is door ProRail zelf ontwikkeld. Er bestaat echter geen twijfel over dat die twee onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden.

De heer **Paulus Jansen**: Evenals uw collega-bedrijven hebt u bepaalde ideeën over de definitie van de standaard. Vindt u de regie van de partijen aan opdrachtgeverszijde, ProRail, NS en op de achtergrond het ministerie van Infrastructuur en Milieu, voldoende?

De heer **Koemeester**: U bedoelt de regierol bij het ontwikkelen van de Nederlandse strategieplannen?

De heer **Paulus Jansen**: Voor de pauze hebben wij erover gesproken dat Nederland vijftien jaar geleden een koploperspositie innam op het gebied van ERTMS level 2 en een aantal pilotprojecten heeft uitgerold. Daarna heeft Nederland een pas op de plaats gemaakt. In hoeverre is dat op dit moment een belemmering voor de vooruitgang? Of zegt u dat het min of meer een noodzakelijk kwaad is dat men leert van zijn ervaringen voordat men verder kan?

De heer **Dissel**: Nederland heeft de rol van early adapter gehad. Wij hebben daarin veel tijd en ook geld geïnvesteerd, maar wij hebben daar ook heel veel van geleerd. Wij zijn zelf direct betrokken bij de HSL-Zuid. Het zou zonde zijn als wij hetgeen wij daar hebben geleerd, nu zouden weggooien. Van daaruit kun je stappen verder uitontwikkelen.

De heer **Koemeester**: Wij hebben gewerkt aan trajecten voor ProRail en de HSL-Zuid. Het geld dat daarin gestoken is, is goed geïnvesteerd geld. Wij hebben daarvan geleerd, met name bij het ProRail-traject. Voor de hele industrie geldt dat er nu verdere stappen gezet moeten worden en dat tot implementatie moet worden overgegaan. Als wij dat traject te lang laten duren, vloeit de ervaring weer weg. In zoverre zou ons er wel iets aan gelegen zijn om nu over te gaan tot verdere implementatie.

De heer **Paulus Jansen**: Bij de projecten waarmee wij vooropgelopen hebben, hebben zich aardig wat kinderziektes voorgedaan. Uiteindelijk is alles op zijn pootjes terechtgekomen, maar wel ten koste van flinke extra investeringen, die in het algemeen betaald worden, zo is althans mijn indruk, door de opdrachtgever en niet door de uitvoerende partijen. Ziet u een strategie om dit bij de grootschalige uitrol te veranderen? Ik doe in dit verband een suggestie: zou het aanbesteden aan één overall contractor, die met subcontracten werkt, eraan kunnen bijdragen dat wij de garantie krijgen dat het systeem ook in de overgangsfase, tijdens de uitrol, met voldoende kwaliteit blijft functioneren?

De heer **Koemeester**: Als ik u goed begrijp, vraagt u wat het zou betekenen als de hele integratierol bij één industriële partij neergelegd wordt.

De heer **Paulus Jansen**: Ja. Daar staat tegenover dat wij als opdrachtgever de garantie krijgen dat gedurende de overgangperiode de prestaties op het afgesproken peil blijven. Bijvoorbeeld mag niet meer dan een bepaald percentage treinen uitvallen, los van wie het probleem veroorzaakt heeft. Wij willen een garantie hebben op de performance.

De heer **Koemeester**: Siemens was onder meer betrokken bij Infrasppeed. Daarin kon worden gewerkt vanuit een zogenaamde greenfield-situatie, waarbij er nog niets was en wij in één keer het systeem konden neerleggen. Dat is natuurlijk een heel andere situatie dan die bij ProRail. Daar is sprake van een brownfield-situatie, waarbij wij te maken hebben met een geïnstalleerde basis. Men zou het project kunnen uitbesteden aan

één partij. Dat hoeft niet per se één partij te zijn, dat kunnen ook best twee of misschien wel drie partijen zijn, afhankelijk van de afspraken die men maakt, de strategie die men kiest en de wijze waarop men een en ander contractueel in elkaar sleutelt, want ook de commerciële kant is natuurlijk heel belangrijk. Men zal dan met elkaar moeten bekijken welke afspraken over risico's er gemaakt kunnen worden. Ik denk niet dat dit soort garanties een op een bij de industrie neergelegd zullen kunnen worden, want men is in dit project veel te veel afhankelijk van de bestaande situatie. Men zou daar wel stappen in kunnen maken, maar dan moet men met elkaar een soort alliantie vormen en naar de situatie toe groeien, om uiteindelijk goed te kunnen inschatten – dat geldt ook voor de industrie – over welke risico's er gepraat wordt.

De heer **Bosman**: Voorzitter. Ik kom even terug op de specificaties. In principe gaat het om een standaardstelsel, maar u sprak heel mooi over «de Nederlandse schil». Wat doet die Nederlandse schil specifiek voor Nederland en waarin verschilt die van andere schillen?

De heer **Dissel**: In het verleden zijn door NS en ProRail specificaties voor Nederland opgesteld. NS'54 is daar een onderdeel van. Dat is een set aan specificaties die ten grondslag ligt aan het operationeel bedrijf dat NS en ProRail voeren. Dat leidt tot functionaliteiten en daarmee ook tot specificaties die ingevoerd moeten worden in het product dat voor Nederland toepasbaar is. Voor de basis die wij momenteel hebben, heeft er dus al een investering plaatsgevonden. Zouden wij nu met iets totaal nieuw moeten beginnen, dan zouden wij die initiële investering weer opnieuw moeten doen. Siemens heeft al elektronische interlocking in Nederland, dus Siemens heeft deze landschil al in zijn software ingebed. Daarom benadrukten wij zo-even dat wij, als wij met iets nieuws gaan beginnen, met elkaar heel goed moeten kijken naar de functionaliteiten die wij willen hebben en die echt noodzakelijk zijn in het kader van de Nederlandse en eventueel de internationale wensen. Wij zullen ons moeten afvragen of wij elke functionaliteit ook in Nederland willen hebben, want elke functionaliteit heeft haar impact op de softwareontwikkeling en daarmee op de kosten. Daarom willen wij graag de dialoog vooraf met de betrokken partijen voeren, teneinde daar grip op te houden.

De heer **Bosman**: Kunt u ongeveer aangeven of de Nederlandse schil dikker is dan die van Duitsland, België of Denemarken? Of maakt dat niet zo veel uit?

De heer **Dissel**: Daar kan ik geen antwoord op geven. Ik wil die vraag wel meenemen en voorleggen aan onze technisch-specialisten.

De heer **Koemeester**: De Nederlandse schil, de set van afspraken die in Nederland gemaakt is op het gebied van seinwezen en spoor en die vertaald zal moeten worden in de functionaliteit en de software in de systemen, zal niet zo gek veel anders zijn dan die in Duitsland of België. Ieder land is in het verleden begonnen met de ontwikkeling van een eigen beveiligingssysteem. In het begin waren dat heel eenvoudige systemen, maar nu zijn het redelijk complexe softwaresystemen. De sets van afspraken in Nederland, Duitsland, België, Denemarken en Zwitserland kunnen echter nooit gigantisch veel elkaar verschillen, maar ze verschillen wel van elkaar.

De heer **Bosman**: In feite wordt niet zozeer software, maar een nieuwe manier van werken geïntroduceerd. Introduceren wij met ERTMS level 2 niet een andere manier van werken, waardoor wij op Europees niveau op dezelfde manier werken? Als elk land zijn eigen schil, zijn eigen specificaties daaroverheen legt, gaan wij toch weer af van het Europese eenheidsverhaal. Klopt dat?

De heer **Koemeester**: Enerzijds bestaat in elk land een bepaalde set van afspraken, anderzijds wil men met ETCS bereiken dat er een zodanige standaardisatie wordt ingevoerd dat men theoretisch met één beveiligingssysteem door heel Europa kan rijden. Dan nog echter kan dat betekenen dat men in het ene land een andere set van basisafspraken heeft dan in een ander land.

De heer **Bosman**: Dat is helder, maar als ik praat over een schil of een dikke schil, dan denk ik ook aan kosten. Hoe meer schil ik erop zet, hoe meer ik zal moeten betalen. Dat is tenminste mijn idee. Klopt dat?

De heer **Koemeester**: De heer Dissel heeft zo-even al aangegeven dat wij de functionaliteiten van Nederland in een van onze pilotprojecten volledig geïmplementeerd hebben. Dat wil niet zeggen dat wij daarmee voor de toekomst alles hebben afgedekt, maar het grote deel van de omzetting van de Nederlandse schil in software is gebeurd. Afhankelijk van de wijze waarop de implementatie straks in Nederland verloopt, zal er misschien het een en ander aangepast moeten worden, maar een groot deel daarvan is inmiddels gebeurd.

De heer **Bosman**: Hebt u enig idee wat het verschil tussen kosten en baten zou zijn als wij van level 2 naar level 3 gaan? Ik weet dat dit enigszins theoretisch is, maar er is specifiek gezegd, ook door ProRail in 2002, dat level 3 het uiteindelijke resultaat zal worden. Welke investering zouden wij daarvoor moeten doen en wat krijgen wij daarvoor terug? Kunt u dit vergelijken met de investering om van ATB, de oude Nederlandse beveiliging, naar level 2 te gaan? Welke verhouding zit daar in?

De heer **Dissel**: Dat is een heel moeilijke vraag, die ik niet in geld of percentages kan uitdrukken. Wij zijn niet de leverancier van ATB, dus dat deel van uw vraag is sowieso moeilijk in euro's of procenten uit te drukken. Hetzelfde geldt voor het overgaan van level 2 naar level 3. Siemens vraagt zich echt af welke toegevoegde waarde level 3 in Nederland zou kunnen hebben, zeker voor het dichte Randstadnet. Wij hebben niet berekend wat dit daadwerkelijk zal opleveren, maar wij betwijfelen of die stap een meerwaarde heeft.

De heer **Bosman**: U hebt wel een sluitende business case voor level 2 in Nederland voor ogen?

De heer **Dissel**: Ja, dat heb ik volgens mij al eerder aangegeven in antwoord op een vraag van de heer Jansen.

De heer **Bosman**: U zei dat er al veel elektronische interlockings zijn. Kunt u een percentage noemen? Hoeveel is er al vervangen? Hebt u daar een beeld van? Is het 5%, 10% of 20%?

De heer **Dissel**: Ik heb geen idee hoeveel procent dat is. Op bepaalde plekken in Nederland – kernpunten als Amersfoort, Rotterdam, Zevenaar en Arnhem – staan al elektronische interlockings.

De heer **Van Hijum**: Voorzitter. Ik probeer de sprong mee te maken van de ervaringen uit het verleden naar de uitrol van het Europese beveiligings-systeem over het hele Nederlandse spoornet, waarvoor de heer Dissel een enthousiast pleidooi houdt. In het vorige gesprek met de heer Linders heb ik al gezegd dat de HSL-Zuid de nodige traumatische ervaringen in het parlement heeft opgeleverd. Ik denk aan kostenoverschrijdingen, vertragingen, grensovergangen die niet aansloten en treinen die aanvankelijk helemaal niet konden rijden op het systeem. Mijn vraag is welke garantie er is dat dit soort knelpunten en risico's zich nu niet meer zullen voordoen. Destijds was u nauw betrokken bij de ontwikkeling van ERTMS level 2, dus er moet iets van die risico's bij u bekend zijn geweest.

De heer **Koemeester**: Het ligt allemaal ver terug in de tijd, maar Siemens is inderdaad betrokken geweest bij Infrasppeed. Siemens was toen verantwoordelijk voor de bouw, de realisatie en het operationeel beheer van de HSL-Zuid. In 2001 kregen wij die opdracht. Onze basisopdracht bestond onder meer uit de ontwikkeling van een bepaalde versie van ETCS. Dat hebben wij ontwikkeld. Pas in een veel latere fase, toen bleek dat de treinen met een iets andere variant uitgerust zouden worden, hebben wij de aanvullende opdracht gekregen om onze versie van ETCS aan te passen aan de versie die in de treinen zou komen. Dat heeft best wel enige discussie gebracht. Dat had alles te maken met de risico's waarmee wij te maken hadden. Wij hadden binnen het HSL-project te maken met een heel strak tijdschema, op het overschrijden waarvan behoorlijke boetes stonden. Wij hebben lang met elkaar gesproken en uiteindelijk is de aanvulling en de uitbreiding van het ETCS voor de HSL-Zuid wat meer naar achteren geschoven. In een latere fase is dat alsnog gerealiseerd.

De heer **Van Hijum**: Wij proberen ervan te leren, dus wij gaan niet uitgebreid nakaarten, maar ook toen moet toch bekend geweest zijn dat systemen met elkaar moeten communiceren en dat dit een aantal risico's meebracht? Waarom is dat toen niet op tijd gesignaleerd? Of is dat wel gesignaleerd, maar is er niets mee gedaan?

De heer **Koemeester**: Ik denk dat er sprake was van onbekendheid. Als Infrasppeed hebben wij onderhandeld met Rijkswaterstaat en later met de projectgroep die door Rijkswaterstaat in het leven was geroepen. Wij hebben die zaak in opdracht gekregen. Op de achtergrond speelde de aanbesteding vanuit het ministerie voor de treinen, maar daar waren wij niet direct bij betrokken. Wij werden pas later op de hoogte gebracht van het feit dat voor het rollend materieel een andere versie van het beveiligingssysteem was besteld.

De heer **Van Hijum**: Eigenlijk zegt u dus dat dit probleem op dat moment op een hoger niveau, bij de opdrachtgever, gesignaleerd had moeten worden.

De heer **Koemeester**: Ik denk dat de opdrachtgever zich daarvan bewust was, maar de achtergronden daarvan ken ik niet.

De heer **Van Hijum**: Op Europees niveau wordt al heel lang gecommuniceerd over de ontwikkeling van specificaties en de wijze waarop systemen interoperabel moeten werken. Ik begrijp echter dat er op dat moment nog geen eenduidigheid was over die specificaties.

De heer **Koemeester**: Dat klopt. Level 2 was er in verschillende varianten. Stapsgewijs werd er naar varianten overgeschakeld. In het Infrasppeed-contract is gekozen voor een bepaalde variant. Die hebben wij ontwikkeld, maar die is uiteindelijk niet uitgeleverd, want voor het zover was, zijn wij naar een hogere variant, een volgende versie gegaan.

De heer **Van Hijum**: Lopen wij dat risico op dit moment niet opnieuw? De discussie over specificaties ontwikkelt zich immers voortdurend.

De heer **Koemeester**: Daar hebben wij in het begin van het gesprek even over gesproken. Op dit moment zijn wij een paar stappen verder in de ontwikkeling van de apparatuur. Er is nu veel meer sprake van een stabiel platform. Vanuit dat stabiele platform wordt er wat minder gepraat over de noodzaak van het ontwikkelen van nog een aantal varianten of levels, om uiteindelijk de eindvariant te krijgen. Ik denk dat wij die problematiek niet meer in die mate zullen tegenkomen.

De heer **Van Hijum**: Tegelijkertijd zegt u ook dat de belangrijkste kostenfactor zit in de software en in de keuze voor de software. Er zijn dus wel degelijk risico's die beheerst moeten worden. Laat ik het opener stellen: wat zijn de belangrijkste risico's op het vlak van kostenoverschrijdingen en vertragingen die u bij de uitrol voorziet?

De heer **Koemeester**: Ik denk dat opdrachtgever en opdrachtnemer 100% op één lijn moeten zitten als het gaat om het bepalen van de strategie. Dat geldt echter voor heel veel projecten. Men zal vanuit eenzelfde situatie moeten praten over de implementatie. Ik zie dat heel duidelijk als een samenwerking. De materie is dermate complex, dat ProRail niet zomaar aan een leverancier een opdracht kan verstrekken en tegen hem kan zeggen: gaat uw gang en implementeert u maar. Voor die implementatie heeft men beide partijen nodig, om ook de installed base en alles wat men tegenkomt tijdens de implementatie op een goede manier snel te tackelen. Daarom pleiten wij sterk voor een vroegtijdige participatie van de industrie en een gezamenlijk optrekken tijdens de uitvoering, zoals ik in het begin al zei.

De heer **Dissel**: De heer Koemeester gaf al aan dat vroegtijdigheid in dezen van belang is. In het geval van de HSL-Zuid werd tussentijds bepaald dat het systeem moest worden aangepast. Wij moesten vervolgens via het opbouwen van safety cases aantonen dat wij conform de CENELEC-normen de netveiligheid konden garanderen. Hoe verder je al bent in de ontwikkeling van een bepaald systeem, hoe meer stappen je terug moet nemen om die bewijsvoering op tafel te leggen. Daar zit een groot deel van de kosten. Hoe vroeger je daar dus overeenstemming over hebt met alle betrokken partijen, hoe beter je dit soort situaties kunt voorkomen.

De heer **Van Hijum**: De heer Jansen refereerde aan een artikel in een landelijke ochtendkrant over de keuze van ProRail in 2002 om niet in te zetten op de invoering van ERTMS level 2, omdat daarmee geen capaciteitswinst behaald zou kunnen worden en dat het beter zou zijn om te wachten op ERTMS level 2 level 3. In het artikel staat dat volgens ProRail de industrie dat niet wilde, waarmee de spoorbeheerder ten onrechte de fabrikanten zoals Siemens en Alstom beschuldigde. Kunt u aangeven of u zich in dat beeld herkent, dus dat er in 2002 op aangeven van ProRail bewust niet gekozen is voor het inzetten van ERTMS level 2, omdat het

beeld bestond dat via level 2 geen capaciteitswinst behaald zou kunnen worden?

De heer **Koemeester**: Ik herken mij daar niet in. Wij praten natuurlijk al heel lang, ook met ProRail, eerst in het kader van WB21 en later in het kader van Mistral, over de modernisering van het Nederlandse netwerk. Ik herken mij niet in deze discussie.

De heer **Van Hijum**: Het artikel is dus wat u betreft nergens op gebaseerd. U voelt zich niet onterecht beschuldigd door de spoorbeheerder?

De heer **Koemeester**: Ik weet niet precies wat daar bedoeld is en wat uiteindelijk in de krant terechtgekomen is. Hooguit kunnen wij daar nog een keer met ProRail over praten, maar ik herken dat niet als zodanig.

De heer **Van Hijum**: Herkent u wel een strategie om bewust stappen te zetten in die migratie? Uit vorige gesprekken is mij het beeld bijgebleven van een aanvankelijk ambitieuze inzet op het vlak van de beveiligingstechnologie, die echter gevolgd is door een wat aarzelende follow-up.

De heer **Koemeester**: Daar herkennen wij ons zeer zeker in. Een aantal keren zijn wij – niet alleen wij, maar ook onze concurrenten – heel voortvarend samen met ProRail dit soort trajecten ingegaan, al dan niet in de vorm van pilots. Die werden op een gegeven moment gestopt, waarna zij na enige tijd weer met nieuwe programma's, gewijzigde inzichten en andere overwegingen werden opgestart.

De heer **Van Bemmel**: Voorzitter. Ik heb twee vragen aan de heer Dissel. Allereerst wil ik inzoomen op de discrepantie in de brief van het minister van Infrastructuur en Milieu over de compatibiliteit tussen de oude technologie en het Europese beveiligingssysteem. Ik hoor de heer Dissel als Business Unit Manager van Siemens zeggen: wij kunnen dit nog niet. Bedoelt hij dat de hele industrie dit nog niet kan, of zegt hij dat Siemens dit nog niet kan, maar dat het zou kunnen zijn dat een andere leverancier dat wel kan? Begrijp ik dat goed?

De heer **Dissel**: Ik begrijp dat u refereert aan de koppeling tussen de oude installaties met ETCS. Die koppeling kunnen wij op dit moment inderdaad niet maken. Op basis van de analyses van onze specialisten zeggen wij dat het niet verstandig is om deze koppeling tot stand te brengen, gelet op de functionaliteiten die op dit moment gevraagd worden.

De heer **Van Bemmel**: U zegt dat het niet verstandig is. Is het wel mogelijk, of is het echt onmogelijk?

De heer **Koemeester**: Ik kan daar geen direct «ja» of «nee» op zeggen. Het zou mogelijk moeten zijn. Technisch is alles mogelijk, alleen is de vraag welke prijs men daarvoor wil betalen. De indicatie van de prijs kan ik op dit moment niet geven, maar volgens mij kunnen niet alle functionaliteiten in deze koppeling worden ondergebracht. Daarnaast zullen naar onze verwachting de ontwikkelkosten onevenredig hoog zijn in vergelijking met de kosten van de primaire overgang naar een elektronische interlocking in combinatie met ETCS in de toekomst.

De heer **Van Bemmel**: U zegt dat het misschien mogelijk is. Technisch is alles altijd mogelijk, maar als je praat over kosten en baten, is dat geen wenselijke situatie.

De heer **Dissel**: Ik had aanvankelijk even de indruk dat het technisch niet mogelijk is, maar wij spreken eerder over een economisch ongewenste variant dan over een onmogelijkheid.

De heer **Koemeester**: Ik heb er geen heel uitgebreid onderzoek naar gedaan. Wij hebben het besproken met een aantal specialisten. Die betwijfelen of alle functionaliteiten in dat systeem ondergebracht kunnen worden. In dat geval is er sprake van een niet-werkend systeem.

De heer **Paulus Jansen**: Ik kom nog even terug op het antwoord van de heer Dissel op de vraag van de heer Bosman over het Europese beveiligingssysteem. De heer Dissel zei dat de meerwaarde van level 3 voor de Nederlandse situatie niet zo groot is. waar baseert hij dit op? Heeft dit vooral te maken met de kostenkant? Met andere woorden: is de stap van niveau 2 naar niveau 3 een grote stap qua kosten? Of staan daar weinig baten tegenover?

De heer **Dissel**: Ik heb aangegeven dat wij die businesscase nog niet heel uitgebreid hebben berekend. In de businesscase komen de kosten en de baten bij elkaar. Wij hebben twijfels over de implementatie van level 3.

De heer **Paulus Jansen**: Het lijkt mij interessant om dit te motiveren, want ProRail stond een tijdje geleden nog het standpunt dat bepaalde investeringen op level 2 beter niet gedaan kunnen worden, om op een later moment in één keer over te gaan naar het hoogste level. Waarop baseert u dan de conclusie dat de meerwaarde voor de Nederlandse situatie niet groot is?

De heer **Dissel**: Misschien mag ik daar de volgende keer een uitvoeriger antwoord op geven. wij zullen hierover met onze specialisten spreken, zodat wij ons antwoord beter kunnen onderbouwen.

De heer **Paulus Jansen**: Dat lijkt mij wel belangrijk, want als wij het systeem in Nederland uitrollen op dezelfde manier als in Denemarken en België is gebeurd, dan lijkt het mij wel cruciaal dat wij weten waarop wij zullen mikken. Mijn perceptie van de drie niveaus is dat het eerste zo dicht mogelijk bij het bestaande zit wat betreft de hardware rond de baan en dat wij langzaam toegroeien naar de ideale situatie met veel intelligentie in de trein zelf, waarbij wij veel dure voorzieningen langs de baan niet meer nodig hebben en tevens de flexibiliteit vergroten. Als u zegt dat level 3 voor Nederland weinig meerwaarde heeft, dan lijkt het mij goed dat die argumentatie wat beter onderbouwd wordt.

De heer **Bosman**: Er werd gezegd dat niet zozeer de hardware, maar de software de meeste kosten veroorzaakt. Ik heb bij Defensie in mijn portefeuille en dus ook te maken met SPEER. Uit dat project wordt duidelijk dat de kosten van de ontwikkeling van software gigantisch en moeilijk te controleren zijn. Kan worden aangegeven wat in dit geval de specifieke kosten van de software en de hardware zijn? Is de verhouding 60-40, of 70-30?

De heer **Koemeester**: De hardware is in feit een standaardproduct, terwijl de software eenmalig ontwikkeld wordt voor de systemen die men in Nederland heeft. Ik het is heel lastig om de kosten van de hardware af te zetten tegen de kosten van de software. In elk geval kan gesteld worden dat het softwaresysteem dat men nodig heeft voor de landelijke uitrol, eenmalig ontwikkeld wordt. Een en ander is ook afhankelijk van hoeveel

men implementeert – uiteindelijk zal het toch wel een gedeelte opdracht zijn tussen verschillende leveranciers in Nederland – maar het is lastig om dat te becijferen. Wij zouden die vraag ook kunnen meenemen, maar wat u nu vraagt, is echter moeilijk te beantwoorden.

De heer **Bosman**: Dan stel ik de vraag waarschijnlijk verkeerd. Het was uw stellige uitdrukking dat niet zozeer de hardware, maar de software de meeste kosten veroorzaakt. Dan ben ik heel benieuwd waar die kosten precies zitten. Als software de majority is, is dat dan alleen in de beginfase, of praat men over een lifecycle van 30 jaar inclusief alle updates? Er is nu geen peil op te trekken wat er gebeurt met de nu te ontwikkelen software en in hoeverre die snel verouderd. Ik ben benieuwd naar het antwoord op deze vragen.

De heer **Koemeester**: Met beveiligingsapparatuur is het niet veel anders dan met andere moderne apparatuur: de software is het meest bepalend voor de kosten van de apparatuur. De software wordt gedraaid op standaardapparatuur – plc's, computers of wat dan ook – maar in vergelijking met vroeger is de softwarecomponent veel groter geworden. Het is best mogelijk dat in geval van nieuwe versies in de toekomst de hardware kan blijven zitten en men software-updates krijgt. Dat is niet iets specifiek voor de spoorwegen; dat zal men bij Defensie eveneens vaak zien. De softwarecomponent wordt op een gegeven moment dus bepalend voor de lifecycle, de frequentie van de software-updates en de kosten. Hierbij speelt natuurlijk mee in hoeverre men in Nederland mee wil met de internationale ontwikkelingen en hoe dat in contracten wordt afgesproken.

De heer **Bosman**: Ik maak mij daar toch wel enige zorgen over, want wij zien dat ook bij SPEER. Functionaliteiten kan men uitbouwen en uitbouwen, maar dan steek je wel je nek in een strop. In hoeverre is er een contract te sluiten dat sluitend is, zonder dat er uiteindelijk een achterdeur voor de software in blijkt te zitten?

De heer **Koemeester**: Nogmaals, de omzetting van de functionaliteiten in software is eenmalig. Men kan later beslissen om met het oog op de internationalisering een bepaalde softwarestand te upgraden naar een niveau hoger. Het hangt dan van de met de leverancier gemaakte afspraken af hoe men daarmee omgaat, maar ik verwacht niet dat er op het vlak van treinbeveiliging ineens allerlei nieuwe soorten functionaliteiten bijkomen. De omzetting is eenmalig. Wij praten dan weer over de schil, waar wij eerder over gesproken hebben, om een eenmalige implementatie van de software. Ik kan niet de garantie geven dat er daarna nooit meer iets aangepast zal moeten worden, maar in de basis is dat sluitend.

De heer **Dissel**: Aanvullend merk ik op dat in de afgelopen jaren op het vlak van ETCS bepaalde stappen zijn gezet in de softwarespecificaties op Europees niveau, waardoor er nu sprake is van een stabiel systeem. De vrijgave van versie 3.0.0 betekent dat men een stabiele versie heeft bereikt. Dat wil niet zeggen dat er geen wijzigingen meer zullen komen, maar het is in ieders belang – dit geldt voor de gehele industrie in Europa – het aantal wijzigingen daarin te beperken. Met versie 3.0.0 heeft men een stabiele basis.

Voor de interlocking geldt hetzelfde. Als de schil eenmaal geplaatst is, is er een stabiele basis gecreëerd. Wel zullen wij ons moeten beheersen en niet elk wensje omzetten in een functionaliteit. Daarom is het goed om

met elkaar de discussie aan te gaan en het gesprek te voeren, voorafgaand aan de landelijke uitrol. Voorkomen moet worden dat drie maanden na de uitrol de toevoeging van een nieuwe functionaliteit gewenst is. Dat zou inderdaad kosten met zich brengen en dat moeten wij proberen te voorkomen.

De heer **Bosman**: Dat ben ik met u eens, maar dit betekent in feite dat hoe groter men het systeem maakt, hoe meer dempende werking er van kan uitgaan. Voor Nederland zou het verstandig zijn om eens met Denemarken, Duitsland en België te praten over het softwareverhaal en hoe wij kunnen bereiken dat iedereen dezelfde software gebruikt. Als er dan kosten gemaakt moeten worden, kunnen die gedeeld worden door de gebruikers.

De heer **Dissel**: Dat zal slechts voor een deel mogelijk zijn, omdat wij praten over de specifieke thema's voor de diverse landen, de zogenaamde schil. Voor de algemene software zou dat wel degelijk mogelijk zijn. Uiteindelijk heeft de gebruiker, in dit geval ProRail, een en ander zelf in de hand, want ProRail beslist of iets wordt aangepast. Het is niet zo dat er vanuit de industrie steeds nieuwe wensen komen. Die komen veel meer van de gebruikerskant, de ProRail-kant, dan van de industriebankant.

De **voorzitter**: Ik heb nog een slotvraag voor de heren Dissel en Koemeester. Zijn er zaken die wij niet aan u hebben gevraagd, maar die u toch met de commissie wil delen?

De heer **Dissel**: Nee, wij hebben die op dit moment niet.

De **voorzitter**: Ik wil u heel hartelijk denken voor uw aanwezigheid en de beantwoording van alle vragen.

Sluiting 14.28 uur.

VERSLAG VAN EEN OPENBAAR GESPREK IN HET KADER VAN DE TIJDELIJKE COMMISSIE ONDERHOUD EN INNOVATIE SPOOR

Maandag 10 oktober 2011
Aanvang 14.55 uur

Gehoord wordt: de heer H.W. Vroon, Manager Quality Safety Health & Environment en Accountmanager Infrabeheerders, Overheid en KNV, DB Schenker Rail Nederland

Voorzitter: mevrouw A. H. Kuiken

Verder zijn aanwezig de leden van de commissie: Van Bommel, Bosman, Van Hijum, en Paulus Jansen, alsmede de heer F.H. Mittendorff, griffier, en de heer R.J. de Bakker, onderzoekscoördinator

De **voorzitter**: Goedemiddag. Mijnheer Vroon, het is fijn dat u er bent. Mijn naam is Attje Kuiken, voorzitter van de Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor, kortweg de commissie Spoor. De overige commissieleden zijn de heer André Bosman, de heer Paulus Jansen, de heer Jhim van Bommel en de heer Eddy van Hijum. De commissie Spoor is in opdracht van de Tweede Kamer gestart en zal bekijken hoe wij het spoor slimmer, beter en handiger kunnen inrichten. Daarbij kijken wij naar zaken als onderhoud en innovatie. Het doel van de hoorzitting van vandaag is om te bezien hoe het European Rail Traffic Management System, het ERTMS level 2, dat wij voor het gemak het Europese beveiligingssysteem zullen noemen, kan bijdragen aan de beveiliging en de capaciteit van het spoor.

De procedure is als volgt. De heer Van Hijum zal de eerste vragen aan de heer Vroon stellen. Aansluitend zullen de andere commissieleden, indien zij daar behoefte aan hebben, aanvullende vragen stellen. Wij hebben daarvoor tijd ingeruimd tot 15.45 uur, met een eventuele uitloop tot 16.00 uur.

De heer **Van Hijum**: Voorzitter. Ik heet de heer Vroon van harte welkom. Ik wil hem graag een aantal vragen stellen over het Europese beveiligingssysteem en de manier waarop hij daar als goederenvervoerder mee geconfronteerd wordt. Daarnaast wil ik graag nog ingaan op de prestaties van het Nederlandse spoorsysteem zoals hij die ervaart.

Voordat wij daartoe overgaan, stel ik de heer Vroon graag in de gelegenheid zich voor te stellen en toe te lichten op welke wijze hij te maken heeft met het Nederlandse spoor.

De heer **Vroon**: Hartelijk dank. Ik ben uitgenodigd in mijn rol als account manager overheid en infrabeheerders bij DB Schenker Rail Nederland, een dochter van de Deutsche Bahn. DB Schenker Rail is onderdeel van DB Schenker, een van de grootste logistieke dienstverleners in de wereld, met een turnover van 17 mld. op jaarbasis. DB Schenker zit in raillogistiek en wegvervoer. Mijn rol binnen DB Schenker is naast accountmanager overheid en infrabeheerders ook manager quality and safety. Mijn afdeling heeft dus de veiligheidsmanagementstaken onder haar hoede. Ik wil nadrukkelijk aangeven dat ik hier vandaag niet zit namens de goederenbranche, maar alleen namens DB Schenker Rail Nederland. Het Koninklijk Nederlands Vervoer vertegenwoordigt de gehele branche. Wij

zijn daar lid van, maar de diversiteit van de verschillende vervoerders maakt het gevaarlijk voor mij om uitspraken namens de gehele branche te doen.

De **voorzitter**: Voordat de heer Van Hijum begint met het stellen van vragen, wil ik uitleggen waarom u redelijk ver van de commissie af zit. U hoeft zich daar niet ongemakkelijk over te voelen, want het heeft alleen te maken met de techniek in deze zaal, die een andere opstelling niet mogelijk maakt. Op beeld ziet het er in ieder geval beter uit.

De heer **Vroon**: Ik heb mijn ogen laten laseren, dus ik zie de commissie perfect.

De heer **Van Hijum**: U vertegenwoordigt een internationaal bedrijf, dat in veel branches actief is, waaronder het spoor, waar wij het vanmiddag over zullen hebben. Als eerste vraag ik u hoe het is om als internationale goederenvervoerder met treinen door Europa te moeten rijden terwijl er zo veel verschillende veiligheidssystemen zijn, allemaal met eigen standaarden en specificaties. Wat is uw ervaring daarmee?

De heer **Vroon**: Het is een ingewikkelde ervaring. Europa is op spoorgebied verschrikkelijk ingewikkeld, niet alleen op het vlak van beveiliging, maar ook op het vlak van elektriciteit, wetten en regels. Als je per trein van Milaan naar de Rotterdamse haven rijdt, kom je eerst door drie Europese lidstaten en daarna in Nederland door 900 vergunningen op de Betuwe-route. Nederlandse wetgeving en Duitse wetgeving, om een voorbeeld te noemen, wijken nogal eens af. Het is lastig aan het moederbedrijf uit te leggen waarom in Nederland al die dingen anders zijn en waarom wij in Nederland in vredesnaam voor 160 kilometer spoorlijn – van de haven naar de grens – een enorm innovatief en mooi bedacht systeem geïntroduceerd hebben in een commercieel bedrijf. Daarnaast zijn er maar heel weinig landen in Europa waar men voor 4,7 mld. een dedicated goederenlijn in de grond stopt, zodat er een rechtstreekse snelweg ligt tussen de grootste economie en de grootste haven. Ik mag dus absoluut niet ondankbaar overkomen; de Betuweroute is inmiddels een fantastische spoorlijn, alleen heeft die heel veel groeiproblemen gehad. In de vier landen worden verschillende beveiligingssystemen gehanteerd. In Nederland hebben wij weliswaar geen 900 systemen, maar wel ERTMS level 2 level 1 en ERTMS level 2. Wij hebben voorts de eilanden met ATB eerste generatie en last but not least ATB-NG op de lijnen naar de havens in Groningen, maar ook naar de belangrijke toekomstige achterlandas Zutphen–Goor–Hengelo, die de Rotterdamse haven via Oldenzaal met Noord-Duitsland en verder verbindt. De systemen zijn lang niet allemaal in één locomotief te proppen. Dat heeft ook te maken met leverancierszijde: als je Alstom-locomotieven hebt, kun je ATB-NG ingebouwd krijgen, maar heb je ze van Bombardier, dan lukt je dat niet. Dat is een drama, want de facto wordt via het basisnet de Oost-Nederlandcorridor voor bepaalde partijen dichtgegooid. Wij zijn technisch niet in staat om straks die corridor te bedienen.

De heer **Van Hijum**: Ik begrijp dat er tussen treinleveranciers verschillen zijn in de mate waarin systemen geleverd kunnen worden.

De heer **Vroon**: Exact. Er is geen sprake van een gelijk aanbod en een gelijk speelveld tussen de suppliers. Wij hebben het dan over partijen als Bombardier en Alstom. Wel moeten wij zeggen dat het op de A15-corridor, dus de Betuweroute, met drie systemen inmiddels geolied

loopt, wat best een prestatie is. Nederland is op dit punt samen met Zwitserland voorloper in Europa geweest. Dan weet je dat je risico's loopt, maar je kunt heel veel lessen leren uit het verleden. De Betuwelijn loopt inmiddels wel. Het aantal storingen op de route is significant teruggebracht. De Betuweroute heeft ook een veilig systeem; dat mag ook wel eens benadrukt worden. Er is heel hard aan gewerkt om daar iets van te maken.

De heer **Van Hijum**: We gaan meteen vrij diep in op heel specifiek de Betuweroute en de situatie in Nederland. Ik kom daar zo meteen nog wel even op terug. Ik wil eigenlijk even terugkomen op het punt waar u mee begon, namelijk het feit dat men te maken heeft met verschillende landen die allemaal verschillende systemen en functionaliteiten hanteren. Het is toch een oorspronkelijke ambitie van het Europese systeem dat interoperabiliteit gewaarborgd is, dus dat je door die landen heen gewoon met hetzelfde systeem moet kunnen rijden? Is die ambitie nog steeds geen realiteit, ook niet op de internationale assen?

De heer **Vroon**: Dromen moet je altijd najagen en ambities moet je zeker hebben. Als internationaal railgoederenvervoerder zal ik de eerste zijn die zegt dat internationale operabiliteit basisvoorwaarde nummer één is om normaal te kunnen ondernemen. In het wegvervoer en in de binnenvaart is het heel normaal dat je grensoverschrijdend met één vaartuig of voertuig doorrijdt, en in de luchtvaart geldt hetzelfde. Daar heeft men geen last van geneuzel en gezeur zoals in de spoorbranche, waarin men voor iedere aanpassing in elk land weer een homologatie moet krijgen. De interoperabiliteit van ERTMS level 2 is strategisch gezien een zegen, alleen is het de vraag hoe je daar naartoe groeit, hoe je de risico's beheerst, wie de regie heeft en hoe je het betaalbaar houdt. Deze uitdagingen zijn nog steeds niet helemaal in control.

De heer **Van Hijum**: In eerdere gesprekken hebben wij gehoord dat er ook op Europees niveau een steeds stabielere overlegplatform zou zijn, waarin afspraken worden gemaakt over specificaties, zodat men in elk geval op de corridors onbelemmerd kan rijden. Is dat nog steeds niet de realiteit?

De heer **Vroon**: De ERA heeft een harmonisering aangebracht. Dat is winst. Het was mooi geweest als die er al in 2008 was geweest, toen wij de Betuweroute commercieel in gebruik namen. Wij rijden immers niet in een testbedrijf, maar wij testen als commercieel bedrijf. Daar hebben DB Schenker en andere partijen veel nadeel bij opgelopen. Bij DB Schenker gaat het om ongeveer 40 mln. schade. Het is zeker zo dat er enorme stappen zijn gemaakt. Als wij uiterlijk volgend jaar maart de 2.3.0d-versie op de Betuweroute helemaal onder de knie hebben, zowel op de baan als in de locomotieven. In de locomotieven moeten nog een paar kleine aanpassingen plaatsvinden en dan is dat stabiel. Wij hopen dat het dan tien jaar robuust blijft, dus dat wij tien jaar lang geen significante aanpassingen meer hoeven te doen en dus ook geen kosten hebben. Als wij praten over een Europese uitrol, kunnen wij als DB Schenker Rail Nederland niet overzien wat er nog op ons af komt. Ik heb vanmorgen nog eens bij de asset manager gevraagd of de TSI's nu voldoende helder zijn en of wij daar nu voldoende greep op hebben. Hij antwoordde dat het stabiel lijkt en dat het op zich wel goed voelt, maar dat wij het niet kunnen overzien. Uiteindelijk zijn de grote landen in de corridor Rotterdam–Genua en de corridor Rotterdam–Lyon, Duitsland en Frankrijk, heel dominant. Wij weten nog niet wat wij over ons heen halen als wij in Duitsland inductie en 15 kV met ERTMS level 2 combineren. Dat is in Nederland ook een van

de problemen geweest. Wij zijn toen tegen een heleboel dingen aangelopen die wij gewoon niet wisten.

De heer **Van Hijum**: Moet ik daaruit afleiden dat de keuzes die wij in Nederland maken, ook in relatie tot bijvoorbeeld de Betuwelijn, nog steeds op zichzelf staande keuzes zijn en niet zijn afgestemd op de keuzes van andere Europese landen? Je zou toch verwachten dat dit langzaam maar zeker gestandaardiseerd op ons neerdaalt, in plaats van dat wij zelf afstemming moeten zoeken.

De heer **Vroon**: Wij concluderen dat voor de corridor Amsterdam–Utrecht eerst een grondig proefbedrijf moet plaatsvinden, zodat ProRail en NS daar de laatste kinderziektes uit de weg kunnen ruimen. Dat zouden wij gezamenlijk in control moeten kunnen krijgen. Wij praten er nu over dat wij naast Nederland ook nog Duitsland en Zwitserland – Zwitserland heeft overigens al veel stappen gezet – Italië, België en Spanje moeten meenemen. Iedereen heeft gezien dat ook de HSL geen appeltje-eitje was. Het is allemaal heel erg ingewikkeld. Een vervoerder, ook een partij als DB Schenker Rail Nederland, heeft daar maar heel beperkt grip op. Het zijn de grote concerns – bij ons is DB de eigenaar van de locs, bij collega's de leasemaatschappijen – die de contracten maken met fabrikanten als Alstom en Bombardier. De infrabeheerders doen hetzelfde met diezelfde partijen. Er is bij mijn weten geen open source, althans niet in voldoende mate. Dit betekent dat er waarschijnlijk nog rafels zijn die moeten worden afgehecht. Waar die exact liggen, weet onze NV gewoon niet. Daar komen wij pas achter op het moment dat er in Duitsland een ERTMS-baanvak wordt aangelegd in de corridor Rotterdam–Genua en wij daar met onze Baureihe 189 overheen moeten rijden. Op dat moment zien wij waar wij tegenaan lopen. Iedere stremming die wij oplopen, betekent een ontevreden klant en een hoop kosten. Daar kijken wij primair naar.

De heer **Van Hijum**: Ons beeld was altijd dat de Europese standaardisering op de internationale corridors prioriteit heeft en dat daar voorschriften voor gelden die interoperabiliteit tot gevolg zullen hebben. U zegt echter dat daar nog helemaal geen sprake van is, ook niet op de internationale corridors. Zou Europa die rol niet steviger moeten oppakken?

De heer **Vroon**: Ja, dit is de reden waarom wij Europa hebben. Er moet echt tucht vanuit Europa zijn. Als er veel belastinggeld naartoe gaat, moeten wij ervoor zorgen dat die tucht door de overheid gehandhaafd wordt en dat wij niet een paar grote industrieën de macht in handen geven. Het is vooral heel erg belangrijk dat wij, als wij al zouden besluiten om Nederlands belastinggeld in de internationale corridors te stoppen, een heel sterke regiefunctie in het leven roepen. Dat is in feite de les van de afgelopen jaren. Ik denk dat Europa het wel goed bedoelt en tot op zekere hoogte ook in control is, maar de complexiteit van de implementatie van ERTMS level 2, op een manier die operationeel en bedrijfseconomisch verantwoord is vanuit het perspectief van een vervoerder – ik benadruk dat ik hier praat namens DB Schenker – is niet zo gemakkelijk gebleken. Uit de discussies die wij in het Utrechtse met de spoorsector hebben, weet ik dat men in Nederland al her en der zijn twijfels heeft, dus dan weet ik wel hoe het gaat als men dat over drie of vier landen bekijkt. Op dit punt ligt er een taak voor Europa. Je moet op een gegeven moment ook ophouden met droogzwemmen. Als dit soort vraagstukken zich voordoen, is het goed om proefbedrijven op starten, daar de fouten en kinderziektes te onderkennen en die vervolgens via een krachtige regie op

te lossen, waarbij de risico's worden gelegd waar zij kunnen worden beheerst en men ook de financiering op orde heeft.

De heer **Van Hijum**: Wat bedoelt u met uw opmerking «dat men in Nederland al her en der zijn twijfels heeft»?

De heer **Vroon**: Als de Nederlandse spoorsector heel erg zou geloven in ERTMS level 2 en alle mogelijke baten die dat systeem heeft – die allemaal nog bewezen moeten worden – zou men waarschijnlijk allang zijn overgegaan om het traject Amsterdam–Utrecht in een heel effectief proefbedrijf te zetten gedurende een onderhoudsperiode. Wij discussiëren echter al sinds 2007 met elkaar over hoe wij daar verder in willen. Voor mij als goederenvervoerder is het heel simpel: wij hebben locomotieven op de Betuweroute rijden. Die zijn inmiddels voldoende getest op die route. Het systeem is bedrijfszeker. Op dit moment zouden wij voor de route Amsterdam–Utrecht hetzelfde moeten doen. DB Schenker rijdt daar graag met een proefbedrijf vol met mooie treintjes, om allerlei ziektes uit het systeem te halen, maar ik denk dat de NS daar ook nog wel wat noten op zijn zang heeft, want die ziet de bui al hangen. Als een commercieel bedrijf daar de risico's loopt die wij van de HSL en de Betuwelijn kennen, dan weet men wel wat men in de media en in de politiek te wachten staat: ontevreden reizigers en veel druk. Hier geldt dus: bezint eer ge begint. Ik snap dat heel goed.

De heer **Van Hijum**: In de loop van de dag hebben wij een aantal aanbieders gehad die zeiden dat het bij de HSL en de Betuwelijn ging om aanloopproblemen en dat er nu wordt gepraat over uitrol op grotere schaal, nu allerlei specificaties inmiddels zijn doorontwikkeld. Als ik het goed begrijp, is dat niet het risico dat u ziet.

De heer **Vroon**: In Duitsland is ERTMS level 2 nog helemaal niet grootschalig getest op de goederencorridors. De enige ervaring met ERTMS level 2 is opgedaan in Nederland en Zwitserland. Ook de Belgen moeten nog beginnen. Natuurlijk ben ik maar een econoom en geen technicus, maar ik heb niet het gevoel dat het werken met ERTMS level 2 in control is. Voordat de discussie over de specificaties van ERTMS level 2 gevoerd wordt, zou eerst eens besproken moeten worden of ERTMS level 2 in deze tijd van financiële schaarste wel het wondermiddel is waarop volop moet worden ingezet. Als ERTMS level 2 op Betuwerouteniveau zou worden uitgerold over heel Europa, springen de goederenvervoerders een gat in de lucht. Dat zou ideaal zijn, want dan kunnen zij in één ruk met één locomotief doorrijden. Alle machinisten kunnen in dat geval op dezelfde manier opgeleid worden. In Nederland hebben wij daar gouden lessen mee geleerd, dus daar kunnen wij in het buitenland wellicht ook iets mee. Als ik echter, om maar een voorbeeld te noemen, kijk naar de bereikbaarheid van Tata Steel in de Amsterdamse haven, na de Rotterdamse haven toch het tweede knooppunt voor goederenvervoer, dan vraag ik mij af of wij op dit moment wel moeten overgaan tot de uitrol van ERTMS level 2. Het functioneert op dit moment prima met ERTMS level 2 en ATB-EG.

De heer **Van Hijum**: Dit is een interessant punt, omdat de vraag naar de maatschappelijke kosten-batenverhouding heel relevant is, niet alleen vanuit het goederenvervoer, maar ook vanuit het reizigersvervoer. Een van de veronderstelde voordelen van het Europese beveiligingssysteem is dat er capaciteitswinst geboekt zal kunnen worden. Ik kan mij dus kunnen voorstellen dat dit ook voor de goederenpaden, voor de capaciteit van het

goederenvervoer, voordelen kan hebben. Kunt u daar iets over zeggen? Is dat voordeel voor u niet relevant?

De heer **Vroon**: ERTMS level 2 level 1 op de Havenspoorlijn heeft bewezen dat het nul komma nul capaciteitswinst oplevert. Dat is evident. Daarnaast zijn er op de emplacementen grote problemen met de implementatie van ERTMS level 2. Het is heel moeilijk om met de balises de treinen te lokaliseren. De capaciteit wordt in de praktijk altijd bepaald – niet alleen in de praktijk, maar ook in de planning – op de knopen en de bottlenecks. Bijvoorbeeld de Betuweroute is een prachtige spoorlijn, waar wel twaalf treinen per uur per richting over kunnen rijden, ware het niet dat de Sophiatunnel in het traject ligt, waar maar vijf tot zes treinen per uur per richting doorheen gaan. Daarnaast kunnen er op de trajecten Zevenaar–Oost-Emmerich en Emmerich–Oberhausen slechts drie à vier treinen per uur per richting passeren. Vervolgens moet men naar de Amsterdamse haven. Wettelijk gezien heeft men daar te maken met een minimumniveau van een tot twee goederentreinen per uur per richting. Stel dat men daar met ERTMS level 2 tot fors betere benutting kan komen, zou dat er dan in zitten? Daar wil je dus dat proefbedrijf tussen Amsterdam en Utrecht voor doen, om eens te kijken wat dat oplevert. Komt men inderdaad tot kortere opvolgtijden van treinen en heeft dat impact op de knoop Amsterdam–Utrecht? In die corridor wordt immers de capaciteit bepaald.

Twee zaken bepalen de capaciteit. Ten eerste zijn er de programma's van eisen van de partijen die op het spoor rijden. Hoeveel commerciële ruimte willen zij in hun treindienst hebben? Daar valt nog veel capaciteit te winnen, maar dat raakt rechtstreeks de vervoerswaarden en de bedrijfs-economische belangen. Ten tweede zijn er naast ERTMS level 2 meer mogelijkheden om te komen tot kortere opvolgtijden. Op dit moment loopt de studie «Kort volgen». Ook op dit terrein komen wij tot de conclusie dat het leuk is om dingen in theorie te bedenken, maar dat men die dingen eerst in de praktijk zal moeten testen, want als het niet veilig is, wil men niet korter volgen. DB Schenker en andere vervoerders willen niet op hun geweten hebben dat het spoor weliswaar beter benut kan worden, maar ook het risico van STS-passages – het risico dat een trein door een sein heen schiet – toeneemt. Wij hebben het vooral over zware treinen, bijvoorbeeld kolentreinen, dus dat risico willen wij niet graag nemen. Het is onomstotelijk vastgesteld dat ERTMS level 2 en vooral level 3 veiliger zijn dan ATB. Bij ATB grijpt het systeem niet in bij snelheden onder 40 km/u. Met ATB-Vv grijpt het systeem in, waardoor het risico op een STS-passage en op een botsing kleiner wordt, maar niet helemaal weg is. Het systeem is ook niet fail-safe. Daar ligt het grootste voordeel van ERTMS level 2. Dat systeem is fail-safe. Men kan het systeem wel foppen, maar dan moet zowel de machinist als de treindienstleiding heel grove fouten maken, en dat doen die mensen niet. Het systeem grijpt daar in. Op de Betuweroute hebben wij één keer een incident gehad waarbij ongeveer alle regels overtreden zijn door de mens. Af en toe gebeurt dat; daardoor ontstaan ook ernstige ongelukken. Toen stonden de twee treinen van ons op tijd stil. Dat is alweer een tijd geleden, maar het systeem greep in. Wij hebben op de Betuweroute wel vaker treinen tegenover elkaar gehad, waarbij het systeem ingreep, maar die treinen stonden tien kilometer van elkaar af. Het ERTMS level 2 heeft dus vooral voor de spoorwegveiligheid – niet op de emplacementen, maar wel op de vrije baan – een toegevoegde waarde. Of het tot betere benutting leidt, zullen wij moeten testen. Daar moeten wij gewoon proeven mee doen.

De heer **Van Hijum**: U zegt dat de capaciteitsknelpunten voor het goederenvervoer voor een groot deel elders liggen, dus dat wij daarvoor ERTMS level 2 niet per se hoeven in te voeren. De veiligheid kan een argument zijn. Zijn er bepaalde tracés waar uit oogpunt van veiligheid voorrang gegeven zou moeten worden aan de invoering van ERTMS level 2? Wat zijn de prioritaire lijnen waar wij aan moeten denken?

De heer **Vroon**: Als men iets met ERTMS level 2 wil doen, zou men bij de nota Mobiliteit moeten blijven en de primaire goederenassen prioriteit moeten geven. De Betuweroute heeft het al, de eilanden krijgen het. Dat mag niet leiden tot vernietiging van bestaande investeringen, wat met de invoering van de versie 2.3.0d wel gebeurt. Als men dus een upgrade doet, moeten de vervoerders daarvoor een vergoeding krijgen. Als men het systeem doortrekt, dan zou ik dat doen op het traject naar de Amsterdamse haven, richting Tata Steel, en op de grens Kijfhoek–Rozendaal. Men moet wel goed bekijken hoe zich dat verhoudt tot wat er in België gebeurt, maar op die manier heeft men de corridor A en de corridor C internationaal te pakken. Daar doet zich dan geen marktstorsie meer voor als gevolg van beveiligingssystemen. Kijkend naar de wat langere termijn, denk ik aan de Brabantroute, het traject Kijfhoek richting Venlo en Chemelot, en aan de IJssellijn, de Twentekanaallijn, het traject Zutphen–Goor–Hengelo–Oldenzaal. Misschien is daar echt winst te behalen, maar men zal eerst goed moeten nagaan of men daar geld voor over heeft. Er moet een extra benutting inzitten, want dat is de enige reden om naast veiligheid tot een kosten-batenanalyse met een positieve uitkomst te komen. Dat zou eerst maar eens in het PHS moeten worden uitgewerkt. Ik pleit ervoor dat men, voordat men dit soort dingen doet, eerst eens kijkt naar de corridor Amsterdam–Utrecht. Daar is dual-signalling. Laat men daar eerst eens gaan testen. Op die manier kan bekeken worden of er op de knoop Utrecht, de knoop Amsterdam en de totale corridor de capaciteitswinst zit waarover men droomt.

De heer **Van Hijum**: Ik begrijp dat u nadrukkelijk kanttekeningen plaatst bij de kosten-batenverhouding van de investering. Welke kosten brengt de invoering van ERTMS level 2 voor u als goederenvervoerder mee, onder meer wat betreft de investering in de hardware in de trein? U hebt daar al iets over gezegd, maar misschien kunt u er nog iets meer over vertellen.

De heer **Vroon**: Het installeren van ERTMS level 2 kost tussen 4 ton en ruim 5 ton per locomotief. Prototyping, wat wij in het verleden hebben gehad, kostte 2,5 mln. voor twee locomotieven. In die orde van grootte moeten wij denken. DB heeft voor 58 elektrische locomotieven en 22 diesellocomotieven en bedrag in de orde van grootte van 35 mln. moeten investeren. Daarvan is een deel gesubsidieerd door de Nederlandse overheid. De opstartsubsidies voor de Betuweroute om het first mover-principe weg te nemen, hebben wat dat betreft hun werk gedaan. DB Schenker was launching customer op de Betuweroute. Wij wilden graag duidelijk hebben wanneer de subsidie zou komen. Europese subsidie was er nog niet, dus toen heeft de toenmalige minister Karla Peijs een regeling in het leven geroepen die succesvol is geweest. Daardoor heeft de ombouw plaatsgehad, waardoor wij in 2008 al vrij snel in staat waren om de Betuweroute goed te benutten, naar de mogelijkheden die er waren. Op het moment dat je naar product-marktcombinaties migreert waar nog geen ERTMS level 2 in de corridor zit, moet je dus de rest van het locomotievenpark ook ombouwen. Een heel simpel voorbeeld: wil je Noord-Nederland bedienen, of ga je van Kijfhoek over de Brabantroute

naar Chemelot, dan moeten de locomotieven zijn uitgerust met ERTMS level 2. Op het moment dat daar ERTMS level 2 geïntroduceerd wordt, krijg je te maken met ombouwkosten. Of die prototypingkosten zo hoog zullen uitvallen als in het verleden, betwijfel ik – die zullen lager zijn, want op dat punt hebben wij de lessons learned te pakken – maar de ombouwkosten van 4 à 5 ton blijven. Daarnaast zullen wij ook extra machinisten moeten opleiden, maar de kosten daarvan zitten al in de ombouwkosten.

De heer **Van Hijum**: Ik begrijp dat nog niet de hele vloot is uitgerust met ERTMS-boordapparatuur. Hoeveel procent van de locomotieven is daarmee nog niet uitgerust?

De heer **Vroon**: Van de vloot diesellocomotieven van DB Schenker is grofweg 30% uitgerust met ERTMS level 2. Het gaat dan vooral om de exemplaren van de Baureihe 189 die in Nederland rijden. Wil je in Nederland kunnen rijden, dan rijd je over de Betuweroute, dus dan gaat het in feite om gedwongen winkelnering. Oorspronkelijk hadden wij ook nog geen 30 locomotieven en nu zijn het er 58. Die heeft het concern geïnvesteerd om de Rotterdamse haven via de Betuweroute te kunnen bedienen. Wij hebben nu echter al af en toe een tekort aan exemplaren van de Baureihe 189, onze elektrische locomotief, die ook heel milieuvriendelijk is – dat klinkt als een heel wervend verhaal, maar de elektrische locomotieven zijn voor het milieu echt heel veel beter dan de diesellocomotieven – dus dan migreren wij naar andere locomotiefklassen. Dat zijn heel vaak diesellocomotieven, die geen ERTMS level 2 hebben. Als je er elektrische locomotieven bij neemt, dan moeten die eerst toegelaten worden. Kiezen wij voor de Baureihe 185, dan krijgen wij te maken met toelatingskosten en bovendien moeten wij ERTMS level 2 inbouwen, dus dan hebben wij die 5 ton weer te pakken.

Als men dus ERTMS level 2 wil uitrollen, als men het ervoor over heeft, los van het veiligheidsvoordeel dat het heeft, moet men heel goed bekijken hoe men met deelparken omgaat en of men het kan koppelen aan product-marktcombinaties die men kan wegzetten in de markt. Dan moet men denken aan de internationale goederencorridors en her en der een nationale corridor. Dan moet men ook de last mile regelen, want het heeft geen enkele zin als men tot aan Groningen ERTMS level 2 invoert en men vervolgens naar Veendam of Delfzijl verder moet met diesel, terwijl men eigenlijk elektrisch wil rijden. Of men heeft net het systeem-Bombardier in de 6400-serie gezet en men krijgt van Alstom niet ATB-NG geïnstalleerd, zodat men bij Groningen van lok moet wisselen. In dat geval is je businessmodel naar de filistijnen.

De heer **Van Hijum**: Ik begrijp daaruit dat u als goederenvervoerder niet actief anticipeert op een uitrol in Nederland, dan wel op Europees niveau, maar afwacht welke keuzes worden gemaakt en goed beziet wat de kosten-batenverhouding van de investering is.

De heer **Vroon**: Investeren doen wij pas als er een businesscase is. ERTMS level 2 levert voor een vervoerder op zich geen businesscase op. Wij hebben het over benutting gehad. Het is ook nog onzeker of het voor de infrabeheerder iets oplevert. Ik weet ook niet wat het aan de kostenkant oplevert. Ik denk dat het een besparing oplevert, want het is goedkoper dan de traditionele beveiligingssystemen. Wij anticiperen er wel op voor wat betreft de product-marktcombinatie Rotterdamse haven, de Amsterdamse haven en Duitsland, en het achterland achter Duitsland, maar wij anticiperen er zeker niet op in de noord-zuidcorridor, op de Chemelotmarkt en in de bediening van de grens Oldenzaal en Noord-Nederland.

Daar anticiperen wij niet op, want daar zal men nooit een businesscase voor krijgen. € 500 000 investeren in een locomotief in Noord-Nederland is voor een vervoerder niet interessant.

De visie van de spoorbranche, die ook aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu is geuit, is als volgt. Als men in Nederland wil migreren naar ERTMS level 2, dan moet men eerst het materieel met ERTMS level 2 uitrusten. Dan koopt men namelijk rust in de migratie van de infrastructuur. Daar zitten de besparingen, heel grote zelfs, en op die manier kan men ook de lifecycle-kosten van de bestaande systemen goed managen. Het voordeel is ook dat men dan heel snel een park kan ombouwen. Dat is op de Betuweroute bewezen. Wij zijn in staat – niet alleen DB Schenker, maar ook de andere vervoerders – om binnen anderhalf jaar het hele park voor de Rotterdamse haven om te bouwen. Als men door een maatschappelijk-economische bril kijkt – nogmaals, dan moeten de nut en noodzaak om ERTMS level 2 landelijk uit te rollen er wel zijn – zou men tot de conclusie kunnen komen dat duale uitrusting interessanter is, omdat er dan een besparing bij de infrabeheerder en de overheid te halen valt. Dan is het logisch dat er een geldsluis naar de vervoerders ontstaat en dat die in de kosten tegemoetgekomen worden. Het is immers niet fair om te besparen aan de infrakant en de vervoerders op te zadelen met kosten waar zij geen businesscase voor hebben.

De heer **Van Hijum**: Is er geen tussenweg mogelijk, waarbij men kan anticiperen op de mogelijke toekomstige keuze op Europees en nationaal niveau voor dit beveiligingssysteem, die een latere inbouw goedkoper maken? Bijvoorbeeld bij het bestellen van nieuw treinmaterieel op dit moment.

De heer **Vroon**: voor Nederland heeft DB dat gedaan. Het mag helder zijn dat je anticipeert op een bepaalde situatie als je van 29 elektrische locomotieven naar 58 elektrische locomotieven migreert, terwijl je voor die locomotieven nauwelijks subsidie ontvangt uit Europa. Je anticipeert op die situatie omdat je heel graag met een eenloosysteem wil werken. Dan heb je blijkbaar een businesscase, want anders zou je die investering niet doen, met het bijbehorende risico.

70% van het Nederlandse goederenvervoer per spoor is zeehavengebonden, 80% is internationaal. Het Nederlandse railgoederenvervoer zit voor ruim de helft op de Rotterdamse haven. De economies of scale hebben wij dus op deze corridor. Dat is gewoon de grote markt in Nederland. Dat is al sinds jaar en dag het geval. Het is dus heel gemakkelijk om daarin te investeren. Als wij echter kijken naar een emerging market richting Frankrijk, de corridor Rotterdam–Lyon, dan zien wij dat daar eigenlijk alles nog over de weg gaat. Die markt zit voor het spoor totaal op slot. Die markt is 10% of 12% van de railgoederenmarkt. Noord-Nederland omvat 3 of 4% van de railgoederenmarkt. Daar gaat een vervoerder niet zulke investeringen doen. Daar is iedere eurocent die er per treinkilometer bijkomt, er een te veel. Daar is men alleen maar bezig om te snijden in de kosten, om overeind te blijven en de goederen niet naar de weg te laten verdwijnen.

In dit licht is het ook interessant om te kijken op welke markten de Tweede Maasvlakte aansluiting biedt. Gaat de Tweede Maasvlakte, met al de containers en al de chemie die daar waarschijnlijk gegeneerd worden, Polen, Noord-Duitsland en Scandinavië bedienen? Hoe zal de Rotterdamse haven straks aansluiting vinden op de Belgische en Franse markt? Op het moment dat die markten groeien, zal de ombouw beter door het bedrijfsleven gedragen kunnen worden.

De heer **Van Hijum**: Ik begrijp die insteek vanuit het bedrijfsleven gezien. Maatschappelijk hebben wij de discussie gehad over de aanleg van de Betuweroute, waaraan een bijdrage door de sector geleverd zou worden, waarna de exploitatie voor een deel uit de opbrengsten zou komen. Uiteindelijk zijn wij geëindigd met een subsidie voor de ombouw van de treinstellen. Is het niet redelijk dat een deel van de kosten, hetzij op deze manier, hetzij via een verbruiksheffing, vanuit de sector komt?

De heer **Vroon**: Ik heb gelukkig ook achtenhalf jaar aan de kant van het ministerie gewerkt, dus ik heb daar in het verleden heel erg over nagedacht. Ik werk nu bijna zes jaar bij DB Schenker. Het aardige is dat je als econoom bij de overheid denkt vanuit het maatschappelijk belang. Je denkt erover na hoe je de vervoerders zover kunt krijgen dat zij die blauwe envelop weer een beetje terugbetalen. Vervolgens kom je in een internationaal concern terecht en bekijk je de zaken met een bedrijfseconomische bril. Op dat moment begint het draagkrachtprincipe veel reëlere vormen aan te nemen.

Zodra ERTMS level 2 besparingen met zich brengt, doordat men maar één locomotief hoeft in te zetten in een corridor in plaats van drie, lijkt het mij evident dat het bedrijfsleven daar een bijdrage aan levert. Daarom is het ook terecht dat de overheid niet 100% subsidieert. Niet voor niets heeft het ministerie in de aanvang gekozen voor 50% subsidie. De rest moest het bedrijfsleven zelf betalen; dat moest maar uit de businesscase komen. De Europese subsidie, die een paar weken geleden is afgeschaft, levert maximaal 30% voor crossborder-verkeer op, dus dat is nog minder. Daar zit dus al een bijdrage van 70% van het bedrijfsleven in.

De Betuweroute heeft veel geld gekost. De rente en afschrijving zullen wij via het spoorstelsel niet terugverdienen, dus wij moeten maar hopen dat de investering, als wij die over 300 jaar uitsmeren – economisch krijgt men die investering anders niet rondgerekend – in elk geval een toegevoegde waarde heeft. De vergoedingen die wij vorige week met Keyrail zijn overeengekomen voor twee jaar, liggen inmiddels boven het Duitse niveau. Wij betalen in Nederland op de Betuweroute gewoon meer dan in Duitsland. Dat dit nog niet de exploitatiekosten dekt, los van de rente en afschrijving, is helemaal waar. Alleen heb ik er als commercieel bedrijf niet zo veel boodschap aan dat er 900 vergunningen gemanaged moeten worden, dat er allemaal dure tunneltechnische installaties in de spoorlijn liggen, dat ERTMS level 2 kinderziekten kent, dat wij straks weer een grote rekening voor verzakkingen krijgen en dat de toezeggingen van Karla Peijs inzake geluidsschermen straks geld zullen kosten. Dat klinkt misschien heel vervelend, maar weg en water worden niet met dergelijke lasten geconfronteerd. Aan de ene kant hebt u dus helemaal gelijk dat men echt wel een reële bijdrage van de goederenvervoerders mag verwachten. Het bedrijfsleven is echter breder dan het goederenvervoer. Dat is de oude motie-Hofstra die altijd heel smal is geïnterpreteerd; het bedrijfsleven mocht ook ander bedrijfsleven zijn. Natuurlijk zegt iedereen: ik en betalen, dat gaat niet samen.

Aangetoond is dat de Betuweroute fors duurder is dan het gemengde net. Als die route echter een meerwaarde biedt, dan betaalt de markt daarvoor. De gebruiksvergoeding is onderhandelbaar; meer dan de variabele kosten worden gedekt. «What the market can bare» is dus van toepassing. Als er op andere corridors meer capaciteit voor goederenvervoer komt, dan genereert dat natuurlijk ook geld, want iedere kilometer levert in Nederland voor ProRail gemiddeld € 2,06 en over een paar jaar € 2,80 op. Op de Betuweroute levert volgend jaar iedere intermodale trein € 2,51 per kilometer en in 2013 € 2,64 per kilometer op. Dat is dus ping ping ping, want in Duitsland betalen wij € 2,05 tot € 2,30. Een deel van het geld voor

de Betuweroute is dus al verdisconteerd in de gebruiksvergoeding. Ik denk dat wij met verdienmodellen nog eens heel goed naar de volumeknop moeten kijken en last but not least naar kostenbesparingen. Als inderdaad blijkt dat ERTMS level 2 heel veel goedkoper is dan de traditionele beveiligingsystemen als ATB, dan komt er vanzelf een businesscase aan overheidszijde uit, omdat er dan minder kasuitstroom zal zijn richting de infrabeheerder.

De heer **Van Hijum**: Hoe zou u, samenvattend, het Nederlandse beleid en de strategie ten aanzien van de uitrol van ERTMS level 2 willen kwalificeren?

De heer **Vroon**: Bezint eer ge begint. Geld is op dit moment schaars, bij iedereen, ook bij de overheid. Dus daag de sector uit, daag het ministerie van Infrastructuur en Milieu, ProRail en Keyrail uit om met een goed doorwrocht plan te komen dat een antwoord geeft op de vraag: als je ERTMS level 2 uitrolt, waarom doe je dat dan? Laat het maar eens zien. Leg alle kaarten gewoon maar eens op tafel. Ik zeg daarbij wat ik al eerder heb gezegd: als men wil overgaan tot uitrol, laat men het systeem dan eerst goed uittesten. Laat men alstublieft never nooit meer testen in een commercieel bedrijf, want dat is een drama geweest. Dat is echt slecht voor het imago van het spoorvervoer geweest. Dat is doodzonde, want het is een schitterende modaliteit en de Betuweroute heeft echt heel veel toekomst. Die lijn loopt momenteel als een tierelier en er zit nog veel meer toekomst in. Laat men er echter voor zorgen dat het product betaalbaar en betrouwbaar blijft. U moet dat niet zien als een pleidooi van een subsidiejunk, want daar heb ik een hekel aan. Laten wij echter wel reëel blijven met elkaar. Laat men dat proefbedrijf starten en als men dat doet, dan is het logisch om dat te doen op het traject Amsterdam–Utrecht. Van de kant van het goederenvervoer zal daar niet veel weerstand tegen zijn, omdat de locomotieven op Amsterdam toch al over de Betuweroute rijden. Als dat dus aansluit op de Betuweroute en als de kinderziekten die nog in de balises zitten, eruit worden gemasseerd, dan zijn wij alleen maar spekkoper.

Voor de rest zou ik heel goed kijken naar wat de rest van Europa doet, of de verschillende versies van ERTMS level 2 bij elkaar passen en hoe men het risicobeheer vormgeeft. En als men ERTMS level 2 uitrolt, dan met één regisseur, die namens de vervoerders, de infrabeheerders, het ministerie, de IVW en de homologatiepartijen krachtig de regie ter hand neemt en verantwoording aflegt aan de minister en via de minister aan de Kamer.

De heer **Van Bommel**: Veel dingen zijn de revue gepasseerd. U heeft een duidelijke uitleg gegeven.

Wij praten steeds over het product ERTMS level 2. Daar zit natuurlijk meer aan vast, ook mensen. Bij veel problemen die gerapporteerd worden, horen wij dat die veroorzaakt worden door problemen met machinisten die niet goed geïnstrueerd zijn, of door misverstanden met de verkeersleiding. Hoe ervaart u dat bij uw machinisten? Zijn die naar uw gevoel goed geïnstrueerd? Zijn die bekend met het ETCS? Hoe is uw ervaring daarmee?

De heer **Vroon**: Techneuten hebben altijd een nadeel: zij introduceren dingen zonder de «human factor effect analysis». Het is leuk om allerlei technologie te introduceren, maar daarbij moet men wel de menselijke maat in de gaten houden. De machinist en de treinbegeleider zitten er om hun vak goed en veilig te doen. Natuurlijk kan het een keer voorkomen dat iemand niet scherp is. Daar proberen wij overigens heel veel aan te doen,

maar mensen kunnen fouten maken. In de periode 2007–2009 was het evident dat er een heleboel problemen aan de technische kant waren. Wij hebben die problemen geanalyseerd en weggewerkt, en dan is het logisch dat fouten van de mens meer komen bovendien. Daar is heel veel op gestuurd en geherinstrueerd. Het is niet voor niets dat in de bedragen voor de ombouw veel kosten in herinstructie en handboeken zitten. Inderdaad worden er wel eens fouten gemaakt. In de locomotieven zitten verschillende cockpits. Daar ben je lekker klaar mee als machinist. Bovendien moeten binnen een systeem partijen en veiligheidsfunctionarissen aan infrabeheerderszijde en spoorwegondernemerszijde op elkaar ingeregeld worden. Daarvoor doe je incidentenonderzoeken en daar leer je van. Het aantal strandingen op de Betuweroute is fors aan het afnemen; er zijn alleen nog af en toe kleine strandinkjes. In de privaatrechtelijke overeenkomsten die wij met Keyrail hebben, krijgen wij ook geen vergoedingen voor strandingen die zijn veroorzaakt als gevolg van handelen van de machinist. Dat wordt allemaal nauwkeurig bijgehouden. Wij snijden dus in ons eigen vlees op het moment dat een machinist een behandelingsfout maakt, want dan missen wij ons slot in Duitsland en komt de trein vier uur te laat aan in Milaan, Zurich, Wenen of Wels. Dan hebben wij een ontevreden klant, een annulering van treinpaden in Nederland en Duitsland en een extra machinistendienst. Dat is niet wat je wilt als spoorwegonderneming.

De heer **Van Bommel**: Komt dat vaak voor dat er een storing ontstaat doordat het personeel een foutje maakt?

De heer **Vroon**: Niet heel vaak. Het kwam vaak voor. Er is natuurlijk veel met modder gegooid tussen de partijen over de oorzaak van storingen. De machinist zegt dat het aan de loc ligt, of aan de treindienstleider, de treindienstleider zegt dat het aan de machinist ligt, degene die verantwoordelijk is voor de baan, zegt dat het aan de loc ligt en degene die voor de loc verantwoordelijk is, zegt dat het aan de baan ligt. Het is een dermate complex systeem, maar het is goed uitgebeend en strandingen van tien minuten en meer zijn ongeveer uitgebannen, dat ligt ver beneden de 0,4%. Ik beschik niet over exacte getallen. Keyrail beschikt wel over cijfers, maar er is discussie over hoe objectief die zijn. Er is een stuurgroep ERTMS level 2. Op het vlak van de punctualiteit is er op dit moment geen reden tot klagen. Exacte getallen moet ik u echter schuldig blijven. Die kunnen wij wel schriftelijk naleveren, als daar behoefte aan is. De heer Ter Poorten van KNV is in de zaal aanwezig; hij is aangesloten bij de stuurgroep en zou u de getallen kunnen leveren.

De heer **Van Bommel**: U hebt heel veel problemen geschetst. Hoe is de samenwerking met Keyrail en ProRail? Bent u naar uw gevoel altijd goed gehoord? Of zegt u dat u uw problemen in feite niet kwijt kon bij deze bedrijven?

De heer **Vroon**: Het is begonnen met Karla Peijs. Die zei dat de Betuweroute open moest op 2 januari 2007. De eerste treinen gingen in 2008 aan het eind van het jaar echt rijden. De politiek is dus begonnen met een irreëel verwachtingspatroon neer te leggen over het moment waarop de Betuweroute een vervoergereed systeem zou zijn. Vanuit mijn Haagse tijd snap ik dat wel, maar als vervoerder heb ik daar niet zo veel boodschap aan. Het speelt echter wel een rol in de perceptie van dit dossier. Daarnaast was het management – daar komt het woordje «regie» weer terug – niet strak geregeld. Keyrail ging over enkele zaken en was van goede wil, maar had vaak de slagkracht niet. ProRail ging over een

heleboel zaken, maar ook weer niet over alles. Ook een partij als Lloyd's had iets in de melk te brokkelen. Als vervoerders vroeg je je wel eens af, vooral in 2008 en 2009, wanneer de azijnfles nu eindelijk een keer leeg zou zijn. Iedere keer bleek er net iets meer in te zitten dan wij dachten. Dat is in de loop van 2009 wel omgeslagen. De stuurgroep is toen in de loop van het jaar steeds effectiever geworden. Op dit moment zijn wij privaatrechtelijk overeengekomen dat de «niet af»-korting op de Betuweroute van tafel is voor volgend jaar. Het feit dat die korting van tafel is, zegt al voldoende dat wij op basis van wilsovereenstemming zeggen dat het klusje grotendeels geklaard is. Het is echter heel makkelijk om in deze complexe proces- en projectomgeving te wijzen naar de andere partijen. Dat is niet erg productief. Ik denk dat het handiger is dat wij onze lessen trekken – ik hoop dat deze commissie straks met aanbevelingen ter zake komt – voor de verdere implementatie. Dat is veel nuttiger dan terug te kijken. Ik denk dat alle betrokken partijen hier wel hun lessen uit zullen trekken.

De heer **Paulus Jansen**: Begrijp ik goed dat uw stelling is dat het voor de bedrijfsvoering van DB Schenker veel gunstiger zou zijn als de Nederlandse regering zich erop richt dat in de hele corridor vanaf de Duitse grens tot aan Genua snel ERTMS level 2 wordt uitgerold? Zegt u dat dit veel beter zou zijn dan ons druk te maken om het uitrollen van ERTMS level 2 in de rest van Nederland, omdat die corridor voor u van groot belang is qua volume?

De heer **Vroon**: Ja, maar dat is geredeneerd vanuit het railgoederenvervoer. Ik zet nu even mijn oogkleppen op en kijk alleen naar het railgoederenvervoer. Het systeem is breder, wij hebben ook internationale reizigerstreinen, maar in feite is uw conclusie juist. Als wij echt trans-Europees, met één ERTMS-loc, met één systeem dat geen storingen kent, kunnen doorrijden, dan is daar een grote efficiencywinst te behalen. Daar liggen ook tal van studies over. Op het moment dat wij trans-Europees met ERTMS level 2 – waarbij wij nog wel even goed naar de elektriciteitsystemen moeten kijken – met één locomotief tot aan de Alpen of liever nog tot over de Alpen kunnen rijden, kan men de kilometerheffing op het spoor verhogen, want het marktaandeel op het spoor wordt automatisch verhoogd. Wij zetten dan eindelijk een belangrijke stap op weg naar één Europese markt.

De heer **Paulus Jansen**: De redenering daarachter kan ik volgen. Alleen zou ik dan verwachten dat u ook prioriteit geeft aan de corridor vanaf de aftakking van de Betuwelijn tot aan de Amsterdamse haven en Tata Steel. Dat lijkt mij een interessante toevoeging op het Nederlandse net, want in wezen sluit die aftakking aan op dezelfde corridor. Het gaat om een flink volume. Is dat prioriteit nummer 2 op uw prioriteitenlijstje?

De heer **Vroon**: Ja, dat staat met stip op twee. Ik durf mijn derde voorkeur ook uit te spreken: Kijfhoek–Brabantroute–Chemelot en Kijfhoek–Brabantroute–Venlo grens, en het stuk Viersen richting Keulen en richting Neuss. Nu zult u misschien bang zijn dat al die goederentreinen over de Brabantroute zullen rijden, maar dat zal niet gebeuren, want wij zijn verliefd op de Betuweroute. Dat is een prachtige lijn. In Duitsland echter zijn de capaciteitsproblemen ook in de verre toekomst nog niet weg, ook al hebben wij straks een derde spoor, zodat wij, als wij geluk hebben, met vier of vijf treinen, en in een optimale periode met zes treinen per uur per richting zullen kunnen rijden. Analyses van de voormalige BRG en het huidige KNV en ook DB Schenker tonen aan dat er een marktpotentieel

rond 2020–2025 van zeker tien treinen per uur per richting ligt. Dus rekent u maar na: op de Brabantroute hebben wij de twee paden die er liggen straks gewoon nodig. Het is niet voor niets dat de goederenbranche bij Meteren bij Geldermalsen een zuid-westboog wil aanleggen. Het goederenvervoer is er heel dankbaar voor dat die in de planstudies wordt opgenomen, want die grensovergang hebben wij als tweede ventiel hard nodig. Wij zullen geen gevaarlijke stoffen, geen geluidsrijke treinen en geen kolentreinen onnodig over het gemengde net laten rijden, maar wel de toegevoegde-waardetrein.

Als wij de corridor uitbreiden – de capaciteitsproblematiek zit daar niet aan de Nederlandse kant, maar aan de Duitse kant – dan zouden wij met ERTMS level 2 als logistieke hulp in de regio Venlo heel leuke dingen kunnen bereiken.

De heer **Paulus Jansen**: Als u kunt kiezen – wij zijn nu toch sinterklaas aan het spelen – voor het opwaarderen van de as die gevoed wordt door de Betuwelijn, waardoor die twaalf treinen per uur gefaciliteerd zouden kunnen worden, zou dat uiteindelijk het ideaalplaatje zijn, waarbij voor de Brabantlijn wordt gekozen als een soort second-best-oplossing?

De heer **Vroon**: Ja.

De heer **Paulus Jansen**: Oké, dat is helder.

Voorts heb ik nog een vraag over de beperking van de Betuwelijn tot vijf treinen per uur als gevolg van de Sophiatunnel. Ik wist dat niet. Ik vind dat nogal alarmerend nieuws, want ons is altijd verteld dat de Betuwelijn gewoon twaalf treinen per uur per richting kan faciliteren. Kunt u nog eens uitleggen of dit kan veranderen met ERTMS level 2? ERTMS level 2 kijkt verder vooruit, via dat systeem kan men meer dan één trein vooruitzien. Dat lijkt mij een flink stuk extra capaciteit op te leveren bij een tunnel.

De heer **Vroon**: De capaciteit was anderhalf jaar geleden vier treinen per uur. Wij waren dus al heel blij dat het tunnelregime naar vijf of zes ging. In de praktijk zullen het op een druk moment wel zes treinen zijn. Achter die tunnels zitten allerlei spoorwegtechnische ontwerpen. Het is een vrij lange en diepe tunnel. De hellingen in de tunnels van de Betuweroute zijn steiler dan die op de Lötschbergtunnel in Zwitserland. Dat is heel onhandig als een zware goederentrein een helling op moet. Vanuit veiligheidsoverwegingen wil je ook niet hebben dat die trein op de bodem van de tunnel stil komt te staan of terugglijdt naar beneden en dan in stukken gebroken moeten worden om weer naar boven te kunnen komen. Met het baanspoorwegtechnisch ontwerp zit er iets toch niet helemaal goed. Er zitten wel meer kleine ontwerpfoutjes in de Betuweroute. Bij Geldermalsen is er bijvoorbeeld een lengtebeperking van 490 meter, terwijl je Europees met 750 meter wil rijden. Dat zijn ongemakken waarmee wij geconfronteerd worden, maar voor DB Schenker heeft de Betuweroute toch de voorkeur boven de Brabantroute, als wij voor twaalf treinen per uur richting Oberhausen-West en van daaruit het Duitse achterland in, richting Keulen en Dortmund, echt doorgaande paden zouden hebben. Alleen krijgen wij dan weer de discussie of ERTMS level 2 ooit een dergelijke capaciteitswinst zal opleveren. Ik denk dat dit wishful thinking is. Als echter wordt aangetoond dat die capaciteitswinst er zal zijn, dan moeten wij daar zeker gebruik van maken.

De heer **Paulus Jansen**: U bent daar wat sceptisch over en staat op het standpunt: eerst zien, dan geloven. Daar kan ik mij iets bij voorstellen. Omdat wij maar op een heel klein stukje ERTMS level 2 hebben ingevoerd, zal de capaciteitswinst wellicht pas zichtbaar worden nadat systematisch de hele corridor van ERTMS level 2 zal zijn voorzien. Zit daar iets in?

De heer **Vroon**: Dat is een waarheid als een koe. Nogmaals, de Sophia-tunnel is niet de bottleneck. De bottleneck ligt op de trajecten Emmerich–Zevenaar en Emmerich–Oberhausen en de daarachter liggende trajecten. Voor sommige partijen is het interessanter om over Venlo te rijden, omdat men in Duitsland op de Rijnkorridor meer capaciteit heeft. Dat zijn heel basale logistieke uitdagingen, maar hoe meer er over de Betuweroute kan worden gereden, hoe beter het is. «Keep it simple» is eigenlijk het motto. Nogmaals, het is mogelijk het aantal treinpassages door de Sophiatunnel te verhogen, mits het maar veilig is.

De **voorzitter**: Ik heb een laatste vraag aan u. Is er nog iets wat u graag met ons zou willen delen, wat wij niet aan u gevraagd hebben?

De heer **Vroon**: Nee, ik heb er niets aan toe te voegen. Mochten er van uw kant nog vragen zijn, of mocht u informatie willen hebben, laat u dat gerust weten, dan zullen wij die in samenspraak met KNV aanleveren.

De **voorzitter**: Heel hartelijk bedankt daarvoor. Ik dank u voor uw aanwezigheid en de beantwoording van de vragen. Ik sluit de hoorzitting van vandaag. Wij zullen vrijdagochtend 14 oktober aanstaande de hoorzitting vervolgen. Dan zullen wij spreken met de leasemaatschappijen. Ik dank u hartelijk voor uw aanwezigheid en uw belangstelling.

Sluiting 15.54 uur.

VERSLAG VAN EEN OPENBAAR GESPREK IN HET KADER VAN DE TIJDELIJKE COMMISSIE ONDERHOUD EN INNOVATIE SPOOR

Vrijdag 14 oktober 2011
Aanvang 10.00 uur

Gehoord worden: de heer A. Le Roy Senior fleet engineer, en mevrouw E. Bruyninx, Company lawyer, Alpha Trains

Voorzitter: mevrouw A. H. Kuiken

Verder zijn aanwezig de leden van de commissie: Van Bommel, Bosman en Paulus Jansen, alsmede de heer F.H. Mittendorff, griffier, en de heer R.J. de Bakker, onderzoekscoördinator

De **voorzitter**: Goedemorgen. Welkom bij de tweede hoorzitting van deze Tijdelijke commissie die onderzoek doet naar onderhoud en innovatie van het spoor. Wij willen allemaal een spoor dat goed functioneert. Vandaag kijken wij specifiek naar het ERTMS, het European Rail Traffic Management System, ook wel het Europese beveiligingssysteem genoemd. Het systeem zou de capaciteit en de veiligheid van het spoor kunnen verbeteren.

Ik heb begrepen dat een van onze gasten er de voorkeur aan geeft dat dit gedeelte van de hoorzitting in het Engels wordt gehouden.

Mevrouw **Bruyninx**: Mijn collega spreekt Frans, Engels en een heel klein beetje Nederlands. Hij drukt zich uiteraard beter uit in het Frans of het Engels.

De **voorzitter**: Onze commissie geeft de voorkeur aan Engels. Mocht dat problemen opleveren, dan kunt u vertalen. Ik ga nu overschakelen op Engels.

Welcome at the second hearing of the Temporary committee of railway maintenance and innovation. Today we will discuss ERTMS, the European Rail Traffic Management System. The proceedings today are as follows: we have a little bit more than half an hour. My colleague, mr van Bommel, will ask you the first question en the other members of the committee will follow.

I will introduce myself. My name is Ms Attje Kuiken. I chair this committee. The other members are Mr Jhim van Bommel, Mr Paulus Jansen and Mr Andre Bosman. One of the committee members is unfortunately not here. His name is Eddy van Hijum. I give the floor to Mr Van Bommel to start the hearing.

Mr. **van Bommel**: Welcome to our committee. We are investigating the benefits and the costs of ERTMS, the European Rail Traffic Management System. I will address it as the European safety system, also when I am speaking of ETCS. This is for the people who understand what we are talking about.

First I will give you the chance to introduce yourself to the committee.

Ms **Bruyninx**: Mijn name is Eveline Bruyninx. I am working as a company lawyer for Alpha Trains. The reason why I am attending the session is that I have been involved with the subsidies which we received or will receive for the installation of ERTMS on our fleet. So I have been involved with the Dutch subsidies, which we have received for installing

ETCS on our diesel locomotives. I am also dealing with European subsidies for an upgrade of to the ETCS that is already installed on our electric locomotives in, amongst others, the Netherlands.

Mr. Le Roy: My name is Alexander Le Roy, senior fleet engineer at Alpha Trains. I am dealing with the diesel fleet of our company that has 200 locomotives. At the moment 23 are equipped with ETCS. These locomotives are pure DNL locomotives.

Mr. van Bommel: Thank you. We try to investigate the benefits and costs. First I have a practical question. You refer to your fleet. How much per cent of your fleet is prepared for the European safety system? Can you also give a differentiation between the retrofit models and the ready-prepared models that already are newly implemented with the European system?

Mr. Le Roy: From the 200 locomotives, we have 20 diesel locomotives and 23 locomotives with ETCS. That is roughly more than 10 per cent. On the electric fleet the number is quite different. I think we have 75 multi-system locomotives. All the electric locomotives equipped for The Netherlands are fitted with ETCS.

Ms Bruyninx: Yes, and of the multi-systems we are currently retrofitting 55 locomotives.

Mr. Le Roy: From the diesel fleet we modified 20 locomotives after they were built. At the time of modification, they had an age between one year and a half up to four years. Only Swedish locomotives were fitted with ETCS from their new built.

Mr. van Bommel: As a leasing company, you have a business case and of course you expect profit. Can you tell me what you expect of ERTMS? How fast do you expect profit? What are the main problems? We know the SWOT analysis, strengths and weaknesses. Perhaps you can tell us what you think about this.

Ms Bruyninx: I will tell you how it is working currently. If we retrofit locomotives with ERTMS, we actually rentalise the investment costs. This leads to an increase in the monthly rentals for the actual lessees and the future lessees. That is how we intend to recover the investment costs over the lifetime of the locomotive. Of course this makes the ERTMS locomotives more expensive than non-ERTMS locomotives. We know that Dutch operators are willing to pay for this increased rentals, because they can use the locomotives on the Betuweroute, but our fear is that as long as ERTMS is not compulsory on all lines and as long as there are non-ERTMS routes available as an alternative to ERTMS routes, customers will opt for non-ERTMS locomotives, as of course it is less expensive for them to lease from us.

Mr. van Bommel: If I understand it well, customers tend to go for the cheaper material. The business model is still difficult. It is hard for the companies to make profit. They tend to buy conventional material.

Ms Bruyninx: Yes, if there is no alternative for, for instance, the Betuweroute, there are no non-ERTMS alternatives. Customers don't have a choice; they have to rent the ERTMS locomotives from us and they are

willing to do so. But on other lines, if they can run non-ERTMS locomotives, they prefer non-ERTMS locomotives, because they are cheaper to rent.

Mr. van Bommel: That's clear. You are a member of EPTTOLA. Is that correct?

Ms Bruyninx: Yes.

Mr. van Bommel: You have a consortium called UNISIG. How do you see their role? You tell us that if there is an alternative, customers will choose the conventional material, because it is cheaper. What is the role of UNISIG and how far are they in standardizing of the ERTMS software? The problem now is that a lot of infrastructure is not standardized yet. How do you see that? They talk about 2020. Is that realistic, or do you think that solving the problems take more time?

Ms Bruyninx: I'm afraid I'm not able to answer your question, because I'm not involved with UNISIG; that is another colleague. I will ask him whether 2020 would be a realistic date.

Mr. Le Roy: I am also not involved with this area. The colleague who does those things is not available today. Changing infrastructure takes a long time. Changing a whole network in a few years is not really feasible, as we see migrations in signalling systems in other countries at the moment. We know, for example, that the German market still works with a system from the year 1900. But at the other side there are also stations with up-to-date systems. Of course the Dutch network is a little bit smaller and more centralized. If you spend a lot of money you can do things faster. Looking at the whole picture of the international traffic, I think we have to live with dual systems and a dual infrastructure for quite some years.

Mr. van Bommel: I repeat my question. Is 2020 too early or is this date realistic?

Mr. Le Roy: I think 2020 will be too early.

Ms Bruyninx: There is a cost price for this. There is a crisis, the market is slowly recovering from this crisis, but the situation is not as it was before. We had very long lease contracts with operators and now we have more and more short-term lease contracts; sometimes even one month and each time extendible with another month. The situation is very difficult for operators and I don't know where they get the money for these high investment costs by 2020.

Mr. van Bommel: How do you see the position of the Netherlands in comparison with other countries? Are we ahead or backwards in comparison with other countries?

Ms Bruyninx: I think you are ahead, because the only locomotives in our fleet that we have retrofitted with ETCS are locomotives running on Dutch ERTMS lines.

Mr. van Bommel: Do you think Holland is ahead in the infrastructure or are you only referring to the material that you are delivering?

Ms **Bruyninx**: We have been upgrading material. The Betuweroute is already fitted with ETCS. So yes, you are slowly getting there.

Mr. **van Bommel**: I want to go back to the software discussion. We hear about some bugs in the software. What do you expect of the level 3 security system? Do you expect that this is the real stable one, or do you still expect a lot of problems? What are your experiences with the software at the moment?

Mr. **Le Roy**: At the moment the software becomes more stable. With the last upgrade to 2.3.0d it is getting better. In the beginning we had a lot of massive problems with our equipment, but we have a continuing upgrade program, to change the software. This continuous software upgrades lead to a lot of homologation problems. We are not only talking about homologation in the Netherlands. At this moment the system is also used in other countries. We are running in three or four countries with homologation processes. We are far away from having a standardized European homologation process. Each country has its own progress of homologation registration. One of the most interesting examples is Italy that still not follows the European vehicle register. Only operators are allowed to register vehicles; that means for us as a leasing company that we can't do a lot on this market. Italy has just introduced a complete new safety system, which is not even based on ETCS or ERTMS. In The Netherlands we are quite ahead in going forwards with the European harmonisation system, but other countries are not following that.

Mr. **van Bommel**: Thank you for the information. I have a last question. Are you positive about the role of ProRail in Holland, or do you think that things will be better directed by ProRail? Do you see problems there?

Mr. **Le Roy**: I think that ProRail has become more and more professional over the years in dealing with matters that involved also operators, or at least representatives of operators. But of course the introduction of such a safety system and complete new infrastructure is not easy and not free of conflicts. It is clear that the infrastructure manager has a different view and approach to the introduction of such a new system than an operating company, because they of course try to reduce the investment in a safety system on the infrastructure. They try to push some investments on the other side of the business.

Mr. **van Bommel**: Thank you for your answers.

Mr. **Jansen**: Chairman. One of the main traffic corridors of The Netherlands is the one from Rotterdam to Genoa. If you travel by this corridor, you will pass The Netherlands, Germany, Switzerland and Italy. Do you have electrical stock with multi-voltage locomotives, which are able to travel without changing the locs in one time from Rotterdam to Genoa? What is the different in price for the customer if they use that kind of locs and do your customers prefer these high-tech locs or do they prefer the old style diesel track?

Mr. **Le Roy**: Our electrical motors are not equipped to run from The Netherlands to Italy. At the moment we are limited at the Swiss border. Our locomotives are homologated for The Netherlands, Belgium, Austria and Germany. The end station they can reach is Basel and there the locomotive has to change. I know from my colleagues from Mitsui that they have locomotives who can run from Rotterdam to Genoa. So this is

the difference in the fleet. These locomotives exist, but we don't have them. Of course customers prefer electrical traction to diesel locomotives, because of the continuous changing and the fuel price. Electric motors are more attractive.

Mr. Jansen: One of the main obstacles in using corridors that run through many countries, are the different safety systems. Are there also other obstructions, like the different voltages? Do you see other obstacles which should be removed by European legislation?

Mr. Le Roy: Of course we have the safety systems, which are different in every country. Sometimes a country has even two safety systems. Then we have of course voltages that are continually changing, we have different forms of the pantograph on the locomotives, even if you have the same voltage. That means that we cannot use the same pantograph in Germany and Switzerland. We have a difference between the DC equipment as well. We have sometimes copper and sometimes graphite pantographs and we have a lot of small things that has to be adapted and carried on the locomotives. The main issues are still the safety systems and the voltages.

Mr. Jansen: What is your opinion about the maintenance situation on the Dutch railway system? Can you compare it with the situation in Germany or in Belgium?

Mr. Le Roy: I think the general state of the infrastructure in The Netherlands is quite okay, but compared to some lines we know in Belgium or in Germany the situation is even better.

Mr. Bosman: Chairman. Mr. Le Roy made a remark about Italy that confused me a little bit. He has said that Italy makes its own safety system. In Holland we have our own safety system and anything that we like to change, has to go to the European safety system. Is there no specific law that also governs Italy to go through the European safety system?

Mr. Le Roy: Normally Italy follows the same rules as The Netherlands, but I think that the approach of the European regulations and directives might be different. In the Netherlands people are more thinking about how to follow the rules, but the Italians are more thinking about how to avoid the rules.

Mr. Bosman: Can this issue leads to future problems? In the whole line from Rotterdam to Genoa, we have to change again somewhere around Italy if the rest of Europe is all the same.

Mr. Le Roy: I think they will change at least the corridor lines in the future, when there is a ERTMS system. Of course this requires a lot of investments in the infrastructure, because all locomotives will be equipped with it. Under two years ago, all operators in Italy had to invest more or less the same price as for ETCS/ERTMS in their SCMT system and now the Italians invest again in another new system, which costs another € 300 000 per locomotive.

Mr. Bosman: Interesting. Another question is how to start the changeover. You talked about dual systems, both in the trains as well as on the tracks. Is there a way to have one or the other? Is it probably smart

to have dual systems in every train and to change the tracks from one to the other, so you need less investment in the infrastructure on the ground? Or is it better to have a dual infrastructure and the trains dual as well and have it all along the way?

Mr. Le Roy: When you start migrating to ERTMS you have dual infrastructure and dual equipment on the rolling stock. Bit by bit you will change the infrastructure to pure ERTMS over 30 to 40 years. As you get more ERTMS in the infrastructure, you can of course reduce bit by bit also the equipment of the trains, depending where they are operating. If you are operating only in an area with ERTMS, you don't need to install classic systems anymore.

Mr. Bosman: To help that process, would it be cheaper when all the trains from the start are built with ERTMS? So there is no option for yes or no, but every newly build train will get the same system. Then the costs will be equally divided over all the trains.

Mr. Le Roy: Of course, it is wise when you order new rolling stock to already implement ETCS. It depends which system you are using: a Bombardier integrate system with STMs or standalone systems on the modified rolling stocks. Of course, when you use standalone systems, you can remove bit by bit the older systems. But for new rolling stocks it is necessary to start implementing ERTMS from the new built. It is also cheaper to do so.

Mr. Bosman: Do you leave the option to the buyer, or can the builders say that it is much easier to have a standardized system with ERTMS built in, without an option without ERTMS?

Mr. Le Roy: I think it always the option of the companies buying the equipment, as there is a huge price difference. If you operate, for example, regional passenger trains, why should you buy a system for € 500 000 when you can also work with a system for € 80 000 to € 200 000?

Mr. Bosman: We are talking about the business case. How do you invest and which loc are you going to buy? Is it the cheaper one and are you after that waiting till the whole system will be transferred? Is the business case that train builders or train buyers make, related to the costs right now, or is it the insecurity about when the system is really going to be finalized?

Mr. Le Roy: I think it is a little bit insecure. At this moment nobody knows the position of the German network manager. DB Net, as I understood, is quite reluctant in starting the migration. Even the European Commission starts a process against the German government, because they are not following the directive.

Mr. Bosman: So everybody is looking towards to the German network owner. Is that correct?

Mr. Le Roy: Most of the corridors are passing through Germany and if they do not migrate, you can't do anything anymore.

Ms **Bruynincx**: It is the same issue again. If we would invest now, at our own motion or by law, we will have no other choice than to invest in ERTMS new built locomotives. As long as the tracks are not ERTMS tracks, we again are left with more expensive rolling stock that we will have difficulty in leasing. I think that is our major fear. Why should we now make very expensive investments with uncertainty as to when we will be able to start recovering these investments?

Mr. **van Bommel**: What is the price of adding ETCS on the locs? Are you still buying or making new locs without ETCS?

Mr. **Le Roy**: The price for modifying a locomotive is about € 500 000. As we are currently not buying new rolling stock, this is not a question we can answer. It depends on the locomotives we are buying. If we buy shunting or diesel locomotives we would probably not introduce ERTMS from the beginning, but for multi-system electric locomotives the system it would be integrated in the new built.

Mr. **Bosman**: I have a question about the investment, the stability and the future problems of the software and the software versions. We talked about 2.3.0d. Is that what you call a stable platform? Do you think it is something we should be able to have as a platform that everything will be build upon, even if there come later versions? If the later versions are there, should it be done in discussion with the owners of the locs? Do you tell them that somebody is building totally new software, which involves a lot of costs for the loc owners?

Mr. **Le Roy**: I think the operators need a more active role here. When I look at the past, it seems that the infrastructure managers were quite present in the process and the development, but that the operators say «it is going to come in a few years and it is nothing to worry about» and suddenly the system was there as it is today. I think it is crucial for the system that the operators are really putting their input into the system, so it becomes more practical than it is today.

Ms **Bruynincx**: I think operators and leasing companies should be strongly involved in the whole process, because it will have directly impact on us and on our clients.

The **chairperson**: Thank you very much for the information you have given us. Is there something we haven't brought up yet, or a question which is not been asked? Is there anything else you like to share with the committee?

Ms **Bruynincx**: Maybe a question about the funding. Will there be new funding available? Is this something the Dutch government have already discussed?

The **chairperson**: I can't tell you about this subject, because it is a political question for our minister. We can always give a survey of what we found out in our investigations and hearings. But of course I can redirect the question, because for you it is very important to know what kind of funding will come from the different countries to involved ERTMS.

Ms **Bruynincx**: Thank you.

The **chairperson**: You have already handed out further information on paper.

Ms **Bruyninx**: No, We didn't. There was too little time and that is why we were not able to invite our engineers specialists in electric locomotives. It was very difficult to organize it for today, but we suggest that we can circulate some further feedback to you on paper.

The **Chairperson**: That will be very welcome. Thank you very much for coming here and sharing your information with us and for the information we can see forward.

Sluiting van 10.35 uur

VERSLAG VAN EEN OPENBAAR GESPREK IN HET KADER VAN DE TIJDELIJKE COMMISSIE ONDERHOUD EN INNOVATIE SPOOR

Vrijdag 14 oktober 2011
Aanvang 10.50 uur

Gehoord worden: de heer M. Kerkhoff, Director of Leasing & Origination, Beacon Rail Leasing Limited, en de heer P. Wilms Projectleider/adviseur ERTMS/ETCS, Mitsui Rail Capital Europe (MRCE), tevens vertegenwoordiger leasemaatschappijen bij de Stuurgroep Prestatieverbetering Butuweroute

Voorzitter: mevrouw A. H. Kuiken

Verder zijn aanwezig de leden van de commissie: Van Bommel, Bosman en Paulus Jansen, alsmede de heer F.H. Mittendorff, griffier, en de heer R.J. de Bakker, onderzoekscoördinator

De **voorzitter**: Goedemorgen. Wij gaan verder met de tweede ronde van deze hoorzitting. Als Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor onderzoeken wij hoe het spoor slimmer en beter kan worden ingericht. Vandaag kijken wij expliciet naar de betekenis van het Europese beveiligingssysteem voor de capaciteit en de veiligheid. Daartoe hebben wij een aantal gesprekken met leasemaatschappijen. Aan tafel zitten vertegenwoordigers van Mitsui MRCE Dispolok – waarschijnlijk wordt dat anders uitgesproken, maar dat mag straks worden toegelicht – en Beacon Rail Leasing. Wij hebben tot 11.50 uur de tijd.

Ik stel de leden van de commissie aan u voor. Mijn naam is Attje Kuiken en ik ben de voorzitter van de commissie. Naast mij zitten Jhim van Bommel, Paulus Jansen en Andre Bosman. Helaas is een ander lid van de commissie, Eddy van Hijum, vandaag afwezig. Uiteraard krijgt hij van ons een terugkoppeling in de vorm van het verslag. De heer Van Bommel stelt straks als eerste de vragen en de andere leden sluiten zich daarbij aan.

De heer **Van Bommel** . Voorzitter. Ik heet de heren welkom bij deze hoorzitting. Wij doen onderzoek naar de kosten en de baten van het ERTMS. Naar aanleiding van de prachtige documentatie die wij van u hebben ontvangen, stel ik u enige vragen. Eerst geef ik u de gelegenheid uzelf te introduceren. Ik zag dat de heer Kerkhoff is getrouwd met een tweeling, maar ik neem aan dat er een komma moet staan tussen «getrouwd» en «met een tweeling»?

De heer **Kerkhoff**: Zo doen de Engelsen dat. Mijn naam is Marnix Kerkhoff. Ik werk nu voor Beacon Rail Leasing en ben verantwoordelijk voor de leasing in continentaal Europa. Mijn naaste collega's houden zich bezig met leasing in het Verenigd Koninkrijk en Scandinavië. Ik heb de afgelopen tien jaar vanuit diverse rollen te maken gehad met ERTMS en heb de complexiteit daarvan gezien. Ik heb gezien welke uitdagingen er zijn en ik vind het een eer dat Beacon mee kan helpen met het beantwoorden van vragen en het uitstippelen van het beleid. Ik dank de commissie daar zeer voor.

De heer **Wilms**: Goedemorgen. Mijn naam is Peter Wilms. Ik ben sinds 2004 als adviseur betrokken bij Mitsui. Ik denk dat deze naam in de volksmond het gemakkelijkst klinkt. Het is een Japans leasebedrijf, dat in 2004 in Amsterdam is opgericht en heel snel is begonnen met investe-

ringen. Daarnaast vertegenwoordig ik een aantal leasebedrijven in de projectgroep Betuweroute en werk daar aan de prestatieverbetering. In het verre verleden ben ik directeur geweest bij ProRail, waar ik betrokken was bij de ontwikkeling van het ERTMS. Ik praat dan wel over de vorige eeuw

De heer **Van Bemmel**: Dank u. Ik probeer eerst wat praktische informatie van u te krijgen. Het is handig als u om de beurt antwoord geeft, omdat u vanuit verschillende situaties spreekt. Mijn eerste vraag gaat over het materieel. Kunt u aangeven welk percentage daarvan is voorbereid op ERTMS? Hoeveel modellen zijn zogenaamde retrofit-modellen en hoeveel «ready-to-shell-modellen? De spoorwegaansluitingen vragen zich af of er nog veel vraag is naar de conventionele modellen die niet zijn voorbereid.

De heer **Kerkhoff**: Wij hebben op dit moment 35 locomotieven Class 66 rondrijden in Engeland, Scandinavië en West-Europa. Zij zijn in zoverre voorbereid, dat zij kunnen worden voorzien van ERTMS dat Mitsui al heeft toegepast. Als je Class 66 wilt voorzien van ERTMS ben je min of meer op economische gronden genoodzaakt hetzelfde systeem te nemen dat Mitsui heeft gebruikt, omdat anders de engineering van ERTMS in combinatie met de loc en de toelating die uiteindelijk nodig is, dermate complex wordt dat je dat meteen kunt afvoeren. Het is praktischer hetzelfde systeem te nemen, omdat de eenmalige kosten zo hoog zijn. Daarnaast hebben wij tien locomotieven van het type Euro 4000. Ook dat zijn diesellocomotieven. Er rijden er zes in Scandinavië en vier in Frankrijk en België. Deze locomotieven hebben wij vrij recent gekocht. Zij hebben geen ERTMS, hoewel zij daarop wel zijn voorbereid. Het grappige is dat de locs in Scandinavië geen ERTMS kunnen hebben, omdat ze een ingebouwd toilet hebben. Vandaar dat wij dat in de Nederlandse sprinters niet hebben.

Daarnaast hebben wij nog twaalf locomotieven van het type Traxx, dit zijn elektrische locomotieven. Zij rijden in Duitsland, Oostenrijk en Zwitserland. Wij zijn druk bezig deze locomotieven uit te rusten met ERTMS vanwege de Lötschbergtunnel en straks de Gotthard Base Tunnel en omdat het gehele Zwitserse netwerk straks wordt uitgerust met ERTMS. Wij hebben echter nog niets besteld of gekocht en zelfs geen subsidie aangevraagd voor de ronde van nu, omdat een leasemaatschappij zich moet afvragen wat de restwaarde van een voertuig is en hoe het return on investment krijgt. Als wij nu ERTMS kopen, ook op een nieuwe locomotief, dan weten wij niet wat wij daarmee kunnen. Wij weten niet over hoeveel jaar het systeem weer is verouderd en hoeveel wij dan opnieuw moeten investeren. Je kunt alleen uitgaan van wat je nu weet. Wij kunnen ervan uitgaan dat wij een bepaalde tijd kunnen rijden met de huidige systemen en daar baseren wij onze investering op.

De heer **Wilms**: Wij kunnen stellen dat Mitsui een van de weinige leasemaatschappijen is die flink heeft geïnvesteerd in ERTMS. Dat heeft te maken met het feit dat wij in 2004 zijn gestart. Vanaf 2004 tot nu heeft Mitsui een vloot opgebouwd van ongeveer 300 locomotieven met een waarde van ongeveer 1 mld. Meer dan de helft daarvan is uitgerust met ERTMS. Dat deel is in twee functionele gebieden op te splitsen. Er is een dieselvloot die vooral geschikt is gemaakt voor de Betuwelijn in Nederland, met locomotieven die naar Rotterdam moeten kunnen rijden en een deel van de Betuweroute moeten kunnen afleggen. Daarnaast is er een elektrische vloot die vooral door Europa moet kunnen rijden. Deze vloot bestaat uit elektrische locomotieven die bijvoorbeeld van Rotterdam

naar Genua moeten kunnen rijden. Dat project loopt eind dit jaar af en voor enkele kleine zaken begin volgend jaar. Mitsui heeft tussen de 90 mln. en 100 mln. geïnvesteerd in deze technologie. Dit is de stand van zaken tot nu toe.

De heer **Van Bommel**: Kunt u nog iets zeggen over het prijsverschil in het materieel, al dan niet voorbereid op ERTMS?

De heer **Wilms**: Prijs is hier geen eenduidig begrip. Dat is gebleken in de werkgroep waaraan ik namens Mitsui deelneem in Parijs. Wij vergelijken daar de ombouwinvesteringen voor ERTMS. Er is een sterke opsplitsing tussen eenmalige kosten die te maken hebben met ontwerp, toelating en testen, en de hoeveelheid locomotieven die worden uitgerust met ERTMS. Het laatste bestaat uit de kosten per inbouw en het papiertje dat je erbij krijgt. Er is een duidelijke neerwaartse trend zichtbaar. In het begin praatten wij over een orde van grootte van € 250 000 tot € 300 000, maar die bedragen zakken nu duidelijk naar ongeveer € 200 000. DB met hogesnelheidsverkeer zit nog lager, maar dat heeft te maken met andere aantallen.

Onze grootste zorgen gaan uit naar de eenmalige kosten en dan bedoel ik niet die van het ontwerp, maar die van de toelating en de testen. Europa heeft verschillende ideeën over cross acceptance en de uitwisseling van toelatingen. Wij ervaren in de praktijk dat het eerder andersom werkt. Laat ik dat uitleggen. Met de vloot die wij nu hebben, willen wij ook naar Oost Europa, naar landen als Polen, Tsjechië en Slowakije. In die landen rijdt men ook over andere corridors vanuit Nederland. De kosten van die mogelijkheid beginnen op dit moment de eerdere kosten van de upgrade zelfs te overstijgen. Dat heeft vooral te maken met de eenmalige kosten die daaraan zijn gekoppeld.

De heer **Van Bommel**: Dank u. In het voorgaande gesprek is iets gezegd over Italië. Kunt u zeggen wat u daarvan vindt? Wij hoorden dat Italië gaat investeren in een geheel nieuw systeem dat niet is geconformeerd aan het ERTMS. Wat vindt u daarvan?

De heer **Kerkhoff**: Italië heeft een aantal jaren geleden het SCMT-systeem geïntroduceerd. De wetgeving in Italië loopt op dit punt achter op de Europese wetgeving. De Europese regels moeten binnen een bepaalde tijd worden geïmplementeerd in de lidstaten. Italië krijgt wel tikken op de vingers van Europa, maar vaart gewoon zijn eigen koers en heeft dit systeem er doorgedrukt. Het resultaat is dat voor elke loc in Italië hun systeem moet worden gekocht. De vraag is hoe de migratie verloopt van SCMT naar ERTMS. Er zijn leveranciers die dit hebben voorzien, vooral de Italiaanse leveranciers uiteraard. Je geeft ze een hand, maar ze trekken twee armen van je lichaam af. Eerst ben je veel geld kwijt aan SCMT en later nog eens veel geld aan ERTMS, althans als de leveranciers zover mochten komen.

De heer **Van Bommel**: Wat is uw mening over de Nederlandse situatie?

De heer **Kerkhoff**: Nederland doet het goed als knapste jongetje van de klas door veel Europese spoorregels om te zetten naar Nederlandse regelgeving. De toelating van nieuw materieel hebben wij in Nederland goed geregeld. De procedures zijn duidelijk en de afspraken die zijn gemaakt met de IVW worden nagekomen. In andere landen is dat proces veel moeilijker te doorgronden. Het komt daar helaas vooral neer op

persoonlijke contacten tussen de aanvrager van de toelating en degene die de aanvraag behandelt.

De heer **Wilms**: Italië heeft gekozen voor een koers die bewust afwijkt van de gebruikelijke koers in Europa. Voordat ERTMS in de volle breedte zou worden geïmplementeerd heeft Italië voor een soort «sub ERTMS-variant» gekozen die met vrij geringe kosten kan worden geüpgrade naar de volledige ERTMS. De reden waarom dit is gedaan, moet je vooral aan de Italianen vragen. Op het moment dat je van buiten Italië komt, word je gedwongen de tussenvariant te gebruiken, omdat je anders niet met je ERTMS-loc kunt rijden. Er zijn fabrikanten die daarvoor een gemengde oplossing hebben bedacht en die wordt op dit moment ook gebruikt. Het werkt dus wel.

Dit is echter niet het grootste probleem binnen Italië. Het grootste probleem daar is het verkrijgen van de toelating en de inschrijving. Wij hebben hier de IVW, maar in Italië kan zo'n inspectie zomaar verdwenen zijn. Er komt dan weer een nieuwe dienst met eigen procedures en dan loop je weer gauw een of twee jaar achter. Dat is op dit moment het grootste probleem in Italië en niet de techniek.

In aanvulling op wat de heer Kerkhoff heeft gezegd over Nederland, merk ik op dat Nederland op dit moment als een voorbeeld wordt gezien binnen Europa, naast de Zwitsers. Dat klinkt misschien gek, maar bij grote ETCS-bijeenkomsten mag de IVV namens alle nationale veiligheidsorganisaties vaak een goed verhaal houden. Niet alles is vlekkeloos verlopen, maar wij hebben wel altijd pragmatisch naar een oplossing gezocht die ertoe moest leiden dat alles op gang kwam. Op dat punt hebben wij een behoorlijke progressie gemaakt.

De heer **Van Bemmel**: Uw leasemaatschappij heeft uiteraard een businessmodel, omdat u winst wilt maken. U zegt in uw specificatie het volgende: «Een leasebedrijf gaat investeren bij bevroren specificaties, succesvolle implementaties en positieve return on investments.» Dat lijkt mij bij beveiligingssystemen allemaal wat anders te gaan. Toch investeert u al volop vanaf 2007. Zouden wij dit stadium nog als wishful thinking kunnen bezien? Ik heb veel kenschetsen van u gezien in uw fantastische documentatie. Ook hebt u de bedreigingen geschetst.

De heer **Wilms**: Er is sowieso een verschil tussen de diverse leasebedrijven. De meeste bedrijven hebben een aantal banken of financieringsinstellingen als achtergrond, die via het leasebedrijf mogelijkheden zien. Mitsui is op dit punt een uitzondering. Het is een van de oudste Japanse handelondernemingen en is wereldwijd gevestigd. Mitsui ziet het als zijn rol om langetermijnrisico's beschikbaar te stellen voor de transportsector. Om een lang verhaal kort te maken, Mitsui werd in 2007 uitgenodigd om samen met de directeur van Angel Trains, de voorganger van Alpha Trains, bij oud-minister Peijs te komen. Zij wilde ETCS op de Betuwelijn en de corridor gaan invoeren, maar had geen vervoerders die echt wilden meewerken. Mitsui en naar ik aanneem ook Alpha Trains, hadden interesse in de ontwikkeling van vervoer binnen Europa. Dat hebben zij nog steeds. Mitsui heeft een rederij in Rotterdam en kijkt mee naar vervoer via het spoor vanuit Azië naar Europa. Men denkt niet alleen aan locomotieven, maar ook aan het ontwikkelen van de infrastructuur en terminals.

Oud-minister Peijs had het beeld en de verwachting dat er een zogenaamd corridornetwerk zou komen, waarmee men sneller vanuit de grote havens Europa zou kunnen doorkruisen. Mitsui heeft zelf klanten, zoals de automobielenindustrie maar ook andere industrieën, die daarvoor

veel interesse hebben. Vervoer per spoor gaat zo een stuk beter en sneller en uiteindelijk ook goedkoper.

Als ETCS een mogelijkheid is om dat waar te maken, dan is het een oplossing die ook voor Mitsui interessant is. Het was op dat moment een technologie in ontwikkeling waarvan nog veel zaken onbekend waren, onder andere de kosten. Op die basis is men er met een bepaalde verwachting ingestapt en dat geldt voor alle leasemaatschappijen die zijn gaan investeren. Zij hadden verwachtingen over de toepassing en ontwikkeling van een dergelijk netwerk. Men heeft vanuit Europese schaal gedacht en is van daaruit gaan investeren.

Hoe werkt zo'n investering vervolgens door? Een return on investment werkt bij een leasemaatschappij net even iets anders. In het vorige interview is dat ook al gezegd. Men kapitaliseert elke investering en ook een investering als ETCS wordt omgezet in een maandelijkse bedrag dat de huurder gaat betalen. De vergoeding voor de risico's, de kosten en een eventuele winstmarge wordt verrekend in de vorm van een rentepercentage over de maandelijkse afschrijving. Ook naar de Europese Commissie, die ons subsidie heeft gegeven, is het verhaal heel transparant. Als een investering € 300 000 kost en wij krijgen € 150 000 subsidie, dan wordt € 150 000 geactiveerd en gaat tegen het marktrentepercentage van dat moment naar de vervoerder. De kosten en de subsidies werken dus een-op-een door naar de vervoerder. Het is handig te weten – en u kunt dat checken – dat de gemiddelde goederenvervoerder ruim een derde van zijn kostprijs kwijt is aan alleen al de materieelkosten; het heeft een directe impact op zijn prijs. Als een vervoerder moet bijbetalen voor ETCS terwijl de concurrent over de Brabante route gaat rijden tegen lagere kosten, zal hij allicht besluiten ook over de Brabante route te blijven rijden. Misschien wijkt hij zelfs uit naar de haven van Hamburg, want zo omzeilt hij alle problemen. Dit is zo'n beetje het verhaal waarom Mitsui investeert en hoe investeringen doorwerken.

De heer **Van Bommel**: Zou je achteraf kunnen zeggen – en achteraf is het natuurlijk gemakkelijk praten – dat u te vroeg bent ingestapt?

De heer **Wilms**: Ik denk niet dat wij te vroeg zijn ingestapt. Er zijn gebieden waar ERTMS noodzakelijk is; kijk maar naar de Havenspoorlijn, de Betuwelijn en Zwitserland. Kijk maar naar Italië; men heeft daar weliswaar SCMT, maar het is wel gecombineerd. Er is echter een grote groep klanten die nut en noodzaak van ERTMS niet inziet. Wij moeten voortdurend een discussie voeren over de prijs, zeker in een situatie waarin het systeem nog niet perfect functioneert.

De heer **Kerckhoff**: Voor vervoerders is het natuurlijk van het grootste belang dat zij concurrerend zijn met vooral de staatsspoorwegen; anders groeien ze niet. Ook moeten ze kunnen concurreren met de weg. Elke euro die een locomotief meer kost, is een verlies ten opzichte van de weg. Veel vervoerders zien het belang niet in, maar het is van groot belang dat er zo snel mogelijk één systeem komt voor heel Europa. Na één keer ombouwen en één investering die ze voor een zeer lange periode – en daarmee bedoel ik niet zozeer de levensduur van de locomotief – kunnen afschrijven, moet het systeem goed functioneren. Nu gaat het met horten en stoten. Men investeert en de investering is nauwelijks op gang gekomen, of er moet alweer worden geïnvesteerd. Daarmee wordt de locomotief dermate duur, dat de vervoerder niet alleen van zijn concurrent verliest, maar vooral ook van de weg. Een van de speerpunten van EPTTOLA, de associatie van leasemaatschappijen, waarvan ook Alpha Trains en Beacon deel uitmaken, is dat erop wordt gehamerd dat er voor

alles wat met het spoor te maken heeft één set regels komt die op een eenduidige manier worden gehanteerd binnen Europa. Dit geldt vooral voor ERTMS en de treinen.

De heer **Van Bommel**: Ik ben in de stukken iets tegengekomen over een Europees masterplan. Hoe ziet u dat? Zou Europa echt dwingend moeten gaan optreden? In een van onze vorige bijeenkomsten is het woord «tucht» al een keer gevallen. Hoe vindt u dat?

De heer **Kerkhoff**: Het antwoord is een simpel ja. Er zijn Europese gedachten om binnen Europa tot een geliberaliseerd spoor te komen. Wij hebben het altijd over interoperabiliteit. Dat betekent concreet dat elke trein overal zou moeten kunnen rijden, mits er uiteraard aan de technische en veiligheidsvoorschriften wordt voldaan. De enige manier om dat goed te bewaken, is door alles met één maatstaf te meten. Nu hanteren de lidstaten hun eigen regels. Een vervoerder die geld wil verdienen, moet lange afstanden rijden. Het spoor heeft hier een groot voordeel op de weg. De drempels worden in de lidstaten dermate hoog gemaakt, dat de vervoerders grote moeite hebben door te groeien van een regionale partij die begint in de haven van Rotterdam of Hamburg tot een internationaal transportbedrijf. De staatsspoorwegen hebben nog steeds een grote voorsprong, omdat zij van oudsher al groot zijn en, hoe je het ook wendt of keert, nog steeds staatsgelden ontvangen. Een klein bedrijf kan daar niet tegen concurreren. Volgens mij zal die markt ook nooit liberaliseren als zij niet streng wordt gemanaged. Ik vind het prima als je dat tucht wilt noemen.

De heer **Wilms**: Mijn antwoord is iets genuanceerder. Er zijn vele varianten. Bij succesvolle implementaties hebben ministeries een grote rol gespeeld, zoals in Spanje. Landen waar de invloed van het ministerie een veel minder grote rol heeft gespeeld, hebben veel meer varianten. In Nederland hebben wij de HSL, de Betuwelijn, de Hanzelijn en de lijn Amsterdam–Utrecht. Helaas moeten wij constateren dat we het weten klaar te spelen vier verschillende ETCS-systemen te hebben. Het oorspronkelijke doel was één ETCS voor heel Europa. Over welke rol hebben wij het dan? Een rol die je vanuit technisch oogpunt sowieso moet hebben, is die van designer authority; een bekend begrip in system engineering. Complexe systemen moeten met elkaar samenwerken; denk maar de ICT-ontwikkeling. De computer, de software en het netwerk moesten samenwerken, anders werkte het geheel niet. Het duurde even voordat men doorhad dat er iets boven moest staan om de zaak aan elkaar te koppelen. Dat geldt ook voor ETCS. ETCS is geen systeem, maar een technologie die zich uitstrekt over materieel, infrastructuur, het netwerk dat daar tussen zit en de verkeersleidingsystemen en dat over de landen heen. Zonder een eenduidige designer authority gaat dat niet lukken en die is er op dit moment niet. Het werkt heel gebrekkig en iedereen doet zijn uiterste best, ook bij UNISIG. Het verhaal speelt al vanaf de tijd dat ik betrokken was bij ETCS/ERTMS in Brussel, waar men probeert de functionele en technische specificaties op een rij te krijgen. Het is een moeizaam proces. Men heeft behoefte aan een consistente visie en een toepassing vanuit Europa. Wij hebben zojuist over Italië gesproken, maar ook een groot land als Duitsland is van grote betekenis voor vervoer per spoor. Wij moeten vaststellen dat alle landen rondom Duitsland goed bezig zijn met ERTMS, zoals Denemarken, België, Nederland, Zwitserland en Oostenrijk. Zelfs landen als Tsjechië en Polen zijn ermee bezig. Duitsland zelf echter haakt af. In eerste instantie zit men daar al met een dual mode systeem, zodat bestaand materiaal kan blijven

rijden. Op dit moment is het standpunt van het Duitse ministerie dat er voorlopig niets wordt gedaan met ETCS. Er komt meteen repercussie vanuit de markt. Vervoerders zeggen dat het voor hun dan ook ophoudt. Het verwachtingspatroon valt gewoon in elkaar. Het draagvlak verdwijnt als sneeuw voor de zon. Mitsui, die vanuit de private markt geld investeert op basis van verwachtingen, verwacht meer van de overheden dan zij nu doen. Helaas is het tegendeel waar.

De heer **Van Bommel**: U zegt in uw document dat wij ETCS niet zouden moeten benaderen als een spoorvraagstuk, maar als een ICT-project. Wie zou dat dan moeten managen? Is dat Europa, of bedoelt u iets anders?

De heer **Wilms**: Nee, ik bedoel iets anders. Ik heb de opdracht van deze commissie bekeken en een van de eerste dingen die mij opviel, was dat het project BB21 werd vertaald als «Betere Benutting 21». Het is misschien handig om te weten dat de oorspronkelijke benaming van BB21 «Beveiliging en beheersing 21» was, als een soort vertaling van ERTMS. Op de eerste plaats gaat het om beveiligen en op de tweede plaats om het verbeteren van de prestaties met een systeem waarmee je bijvoorbeeld beter kunt sturen. Het gaat dus niet alleen om de veiligheid, maar ook om de sturing in de zin van sneller rijden, kortere doorlooptijden bij knooppunten en het mogelijk maken van langere treinen van bijvoorbeeld 1000 meter. Dat waren de oorspronkelijke doelstellingen. Dat betekent dat dit geen technologievraagstuk is. Het gaat om de logistiek en de vervoersmarkt. Er moet een vertaalslag worden gemaakt naar enerzijds de beveiliging en anderzijds de sturing op het geheel. De capaciteit in Nederland bijvoorbeeld laat niet toe dat er harder wordt gereden. Dat is bijna zinloos en levert geen resultaat, maar wel veel kosten en grote risico's op. De grote winst in Nederland valt te behalen met het vergroten van de snelheid bij knooppunten. Dat kan alleen gebeuren als ETCS wordt gekoppeld aan interlocking en de sturingsmodellen die daarachter zitten. Het klopt dat alles technologisch is, maar er zit wel een zekere architectuur achter. Die architectuur is de uitwerking van het antwoord op de vraag waar het heen moet met het spoor: meer prestaties en meer bedrijfszekerheid tegen lagere kosten. Net als in bijvoorbeeld de vliegtuigindustrie, komt er geen enkel apparaat meer zonder intelligentie. Automatisch krijgt men er dus iets bij, maar dat is het niet an sich.

De heer **Van Bommel**: Mijn laatste vraag gaat over de software. Er wordt gezegd dat er bugs in de software zitten die storingen veroorzaken. Hoe ernstig is dat? Is het een relatief simpele functionaliteit die niet werkt? Wat verwacht u van level 3? Zijn we daarmee echt helemaal klaar voor de komende twintig jaar?

De heer **Wilms**: Ik had in maart van dit jaar een presentatie waarbij ook de heer Vinck, de ERTMS-coördinator van de Europese Commissie, aanwezig was. Hij hield zijn key note speech en zette al zijn hoop in op baseline 3 en niet op level 3. Ik mocht na hem spreken en kon het niet laten te vertellen waarom men in het bedrijfsleven nog steeds met Windows XP werkt, terwijl de consument inmiddels met Windows versie 8 of 9 bezig is. De reden is dat Windows XP werkt en voldoet en dat de prijs bekend is. ETCS is voor de goederensector en voor de meeste vervoerders een enabling technology, waarmee je geen geld verdient; het kost alleen geld. Het wordt voorgeschreven of er is geen mogelijkheid meer om iets zonder ETCS te kopen. Dan moet het systeem wel doen waarvoor het bestemd is. De afgelopen jaren wordt men, ook in Nederland bij de HSL en de

Betuwelijn, voortdurend geconfronteerd met een leverancier die een offerte maakt op basis van een product dat bijna af is. Er is nog enige tijd nodig om het af te ronden op basis van testen en toelatingen. Tegen de tijd dat het product in ontvangst kan worden genomen, heeft de overheid de specificaties alweer gewijzigd. Er is dan weer een nieuwe ontwikkeling nodig, met nieuwe testen en toelatingen.

De softwareontwikkeling van beveiligingstechniek is niet te vergelijken met de ontwikkeling van commerciële software of kantoorautomatisering. De gemiddelde productie van kantoorautomatisering is duizend regels per dag; bij deze software is dat tien regels per dag. De consequenties kunnen namelijk zeer groot zijn. De gemiddelde set van ETCS kent miljoenen regels en dat betekent heel veel manjaren werk. Welke versie u ook kiest, ik kan u verzekeren dat er niet een zonder fouten is.

Er worden heel veel testen gedaan, ook treinintegratietesten, waarmee wordt geprobeerd zo veel mogelijk fouten eruit te halen, maar er is op dit moment niets foutvrij en dat zal zo blijven. Om die reden accepteert iedereen momenteel dat er een jaarlijkse upgrade plaatsvindt, waarmee de bestaande fouten zullen verdwijnen. De nieuwe zaken die er om welke reden dan ook bij moeten komen, zullen moeten integreren.

DB heeft de conclusie getrokken dat dit mission critical software is, waarvoor een strakke service level agreement wordt afgesproken. Het vroegere kastje in de locomotief gaat naar een systeem dat voortdurend moet worden bijgehouden.

Er zitten dus inderdaad fouten in het systeem. Het werkt echter wel en het is stabiel. Ik heb de afgelopen drie jaar op de Betuwelijn mogen ervaren hoe wij van een slechte naar een stabiele en acceptabele situatie zijn gegroeid. In Europa zijn zowel de industrie als de vervoerders content met deze versie. Baseline 3 mag wat ons betreft doorlopen tot 2020 of zelfs later. Op verandering zitten wij echt niet te wachten.

De heer **Kerkhoff**: Er zit verschil tussen het veranderen van een softwareversie en het veranderen van een specificatieversie. Wij hebben op dit moment de specificatieversie 2.3.0d, die wordt toegepast in Nederland en op veel plekken in Europa. De software zal een aantal malen moeten worden geüpgrade om fouten eruit te halen. Dat is a way of live en daar kunnen wij niets aan veranderen. Het is belangrijk dat de wijzigingen van de software veel eenvoudiger worden geaccepteerd door heel Europa. Een voorbeeld in Nederland is de lijn Amsterdam–Utrecht. De voertuigen voldoen aan de versie 2.3.0d. Niettemin mogen ze nog steeds niet rijden op de lijn Amsterdam–Utrecht onder ETCS level 2, omdat men vragen heeft over de betrouwbaarheid en de werking. Daar moeten wij vanaf. Het moet heel duidelijk zijn dat een locomotief die voldoet aan versie 2.3.0d op alle 2.3.0d-baanvlakken moet kunnen rijden. Het probleem is dat in Europa nog niet alle mogelijkheden van versie 2.3.0d zijn getest vanwege talloze designer choices. Het is een lastige drempel om te nemen. Het is dan ook van belang dat Europa een duidelijke keuze maakt tussen versie 2.3.0d en baseline 3. De keuze moet in het belang van alle lidstaten zijn. Elk land heeft zijn eigen industrie-, vervoerders- en marktbelangen. De versie 2.3.0d werkt weliswaar zeer betrouwbaar, maar een van de kritieke knelpunten in Nederland is de remcurve. Wij hebben een discussie over de onderzoeksvraag wat ERTMS biedt aan capaciteitsverbeteringen. Ik denk dat wij alleen een capaciteitsverbetering kunnen krijgen als wij level 2 of, beter nog, level 3 zouden hebben. Dat krijgen wij echter niet automatisch. Het is niet zo dat als je level 2 aanzet, de capaciteit omhoog gaat. Wil je de capaciteit verhogen met level 2, dan moet je de blokken waarin de baan is verdeeld, korter maken. De treinen kunnen dan dichter

op elkaar rijden. Bij level 3 heb je geen blokken meer en dan kunnen de treinen nog dichter op elkaar rijden.

Een punt van kritiek op level 2 en level 3 dat ik nog niet vaak ben tegengekomen in de stukken, is dat dan wel de draadloze GSM-R communicatie nodig is. Als deze wegvalt, zowel bij level 2 als bij level 3, is er een capaciteit die vrij snel daalt naar nul. Dat vraagt wel om de nodige aandacht.

De heer **Jansen**: Voorzitter. Zie ik goed dat aan de batenkant van goederenvervoerders de belangrijkste factor de gemiddelde snelheid per uur is?

De heer **Wilms**: Ik denk niet dat het zo eenvoudig is. Goederenvervoerders hebben veelsoortige contracten. Een contract tijdens de oogstperiode bijvoorbeeld is slechts een paar maanden van kracht. Men wil dan materieel hebben dat ondersteunend werkt en dat wordt verwerkt in de prijs. Je ziet hetzelfde bij LPG-transporten.

ETCS vanuit die invalshoek is vooral interessant voor internationaal verkeer. Het biedt de mogelijkheid met goedkopere tractie door de landen te rijden. De oorspronkelijke doelstelling is dat de lokale systemen verdwijnen en dat het mogelijk is met één systeem over de corridor van Rotterdam naar Genua te rijden. De gehele beveiliging op een loc wordt zo goedkoper dan de voorgaande systemen. De situatie is enigszins te vergelijken met hogesnelheidsverkeer. Je moet geen halve eenheid nodig hebben voor alle beveiligingssystemen, maar gewoon een systeem dat beter en goedkoper is.

Wij hebben hier niet veel gesproken over het goederenverkeer en ik lees er niet veel over in de stukken. Het onderwerp is een beetje uit het oog verloren. Het goederenvervoer zit op een andere oplossing te wachten. Een van de knelpunten is dat vervoerders vaak moeten stoppen. Op een drukbezet netwerk als in Nederland is het risico vrij groot dat er meerdere malen moet worden gestopt voordat de grens is bereikt. De Betuwelijn is natuurlijk ideaal, want daar kan lekker worden doorgereden. Elke stop kost heel veel geld, zeker als er met diesel wordt gereden.

In een transport zijn het de laatste wagons die geld opbrengen. Hoe langer de trein, hoe groter de kans dat het vervoer rendabel is. ETCS kan dat ondersteunen. De Europese doelstelling is een lengte van 700 meter. Op de Betuwelijn is er echter ineens een stukje waar slechts een trein van 400 meter mag rijden. Op die manier wordt een onrendabele situatie gecreëerd voor de vervoerder, die dan liever over de Brabantroute blijft rijden. Hoewel ETCS mogelijkheden biedt, wordt het niet gebruikt.

Ook bij terminals biedt ETCS voordelen, maar er wordt heel weinig op gefocust en je ziet het ook niet terug in de aangedragen oplossingen voor de infrastructuur.

De heer **Kerkhoff**: Ik ben het eens met dit verhaal. Er is een groot verschil tussen vervoerders die containers vervoeren en zij die staal, kolen of oogstproducten vervoeren. Voor Nederland is containervervoer van groot belang en wij moeten ons volledig richten op Rotterdam. De belangrijkste regel is dat het vervoer vooral betrouwbaar moet zijn. Ook de middelen en de systemen moeten betrouwbaar zijn. Locomotieven met ERTMS moeten betrouwbaar zijn en de communicatie moet in stand worden gehouden. Men mag niet halverwege de Betuweroute stilvallen. Dat alles is van belang voor vervoerders die Nederland grootschalig zullen aandoen.

De heer **Jansen**: Dank u. Ik had overigens wel de internationale context in het achterhoofd. U zegt dat naast snelheid ook betrouwbaarheid en punctualiteit belangrijke factoren zijn. Zijn er goederencorridors in Europa die op dit gebied eruit springen en waar een relatieve hoge snelheid en een goede punctualiteit worden bereikt? Waar ligt dat dan aan? Speelt het beveiligingssysteem überhaupt een rol, of gaat het voornamelijk om dedicated trajecten als de Betuweroute en de Gotthardtunnel? Goede vervoerders krijgen de ruimte om door te rijden in plaats van overal te moeten stoppen. Hoe verhouden de verschillende factoren zoals punctualiteit en snelheid zich tot elkaar?

De heer **Kerkhoff**: Vervoer is afhankelijk van vraag en aanbod. Er komen goederen aan uit Azië en die moeten worden verdeeld over Europa. Er kan een vraag of een aanbod zijn vanuit Italië. Er ontstaat een goederenstroom per spoor vanaf Belgische en Nederlandse havens naar Italië via de corridor Rotterdam–Genua, of zelfs uitgebreid via Rotterdam, Antwerpen, Zeebrugge en Genua. Er komen private vervoerders, die proberen elkaar het vervoer af te snoepen. Het vervoer tussen Rotterdam en Italië groeit daardoor snel, want het wordt aantrekkelijker goederen te vervoeren.

De corridor gaat door een groot stuk Duitsland en met name het stuk Karlsruhe–Basel wordt druk bereden. Er komen verstoppingen en zodra er storingen zijn, valt de lijn plat. Op het moment dat dit zich voordoet, hebben al die vervoerders een probleem. Zij vragen zich af wat ze kunnen doen. De klanten worden steeds veeleisender. De vervoerders kunnen besluiten een andere corridor te nemen, bijvoorbeeld die van Rotterdam–Lyon. Ze kunnen zo via België en Frankrijk naar Basel rijden, maar worden dan geconfronteerd met een geschikte locomotief en een licentie. Dat probleem is dermate complex dat de meeste vervoerders op de lijn Karlsruhe–Basel blijven rijden. Als daar wordt omgebouwd naar ERTMS, waardoor de capaciteit ter plekke nog verder omlaag gaat, wordt een enorm bottleneck gecreëerd. Vervoerders hebben daar in de praktijk veel problemen mee, want sommigen hebben meer middelen om andere routes te kiezen dan anderen. Ze stoppen er meer geld in en vragen een pad aan. Vervoerders die dat geld niet hebben, kunnen geen trein laten rijden. Het is complex om efficiënt en effectief goederen te vervoeren per spoor over een lange afstand als dat niet goed wordt gemanaged. Het is dan ook een goede zaak dat er een corridormanagement ontstaat in Europa, maar het is slechts een begin.

De heer **Jansen**: Het is wel essentieel dat de gehele corridor wordt aangepakt om te kunnen profiteren van de drie belangrijke punten: snelheid, punctualiteit en capaciteit. Vorige week hadden wij hier DB Schenker Rail aan tafel zitten, dat zei dat wij in het belang van Nederland alle kaarten moeten inzetten op de corridor Rotterdam–Genua. Het is verreweg de belangrijkste corridor qua volume. Onderschrijft u dat ook?

De heer **Wilms**: Mitsui opereert vanuit Europees perspectief en ondersteunt met materieel net zo goed de corridor Hamburg–Brennerpas of die van Rotterdam naar Polen. De afgelopen jaren zien wij door de crisis snelle verschuivingen van vervoersassen. Het vervoer naar Polen, Tsjechië en Slowakije richting Roemenië groeit enorm. Een leasemaatschappij probeert 20 of 30 jaar vooruit te kijken en houdt rekening met alle mogelijke variaties op dit thema, ook met verschuivingen in assen. Het zoekt naar oplossingen die lange tijd werkzaam blijven en een zo hoog mogelijke restwaarde kunnen generen als de loc wordt verkocht of de lease afloopt.

Mitsui was dan ook heel verbaasd dat met de opening van de Betuwelijn de zogenaamde eilanden nog waren inbegrepen. Voor degenen die ze niet kennen, de eilanden zijn korte stukjes in de Betuweroute waar geen 25 kV of ETCS is geïnstalleerd, maar gewoon 1500 volt en het Nederlandse ATB-systeem. In het buitenland heeft een zware trein een of twee elektrische locs nodig. Er is genoeg tractie vanuit de bovenleiding om een zware trein te trekken. Als daar een stuk van 1500 volt tussen zit, is het soms nodig een extra loc toe te voegen. De snelheid moet anders omlaag, of er moet voor een ander traject worden gekozen. Dat soort vervoerskundige aspecten zijn pas in een laat stadium erkend en worden nu pas opgepakt. De infrabeheerder gaat daarmee voorbij aan wat de vervoerder wil bereiken op de corridor. Het gaat om minimale stukjes die niet gelijktijdig in de gewenste vorm zijn opgeleverd.

De heer **Kerkhoff**: Ik kan mij goed voorstellen dat voor DB Schenker de corridor Rotterdam–Genua het allerbelangrijkste is voor goederenvervoer tussen Nederland en Italië, omdat er op dit moment locomotieven beschikbaar zijn. Het is in het belang van de spoormarkt dat er locomotieven zijn met één ERTMS, zodat men een willekeurige lijn kan pakken om van A naar B te rijden. Als een corridor om welke reden dan ook niet toegankelijk is, moet een vervoerder een andere corridor kunnen pakken. Dat is het grote voordeel van de weg. Als de Brennerpas is afgesloten, pakt een vrachtwagen de Mont Blanc-tunnel om Italië te bereiken. Die mogelijkheid heeft het spoor niet, maar daar moeten wij wel naar streven, wil het spoor een goed alternatief zijn ten opzichte van de weg.

De heer **Jansen**: Vorige week is gesproken over een aantal grote spoorvervoerders en infrabeheerders, die rond de tafel zijn gaan zitten met een aantal hardwareleveranciers om een open source ERTMS te ontwikkelen. Bent u daar als leasemaatschappij ook bij betrokken?

De heer **Kerkhoff**: Ik houd mij daar namens Beacon Rail mee bezig, ook binnen EPTTOLA. Wij steunen het initiatief voor een openETCS van ganser harte. Er wordt nu hard gewerkt om een zogenaamde openETCS-foundation op te richten. Dat is complex, omdat het een non-profit organisatie moet zijn. Het gaat om veel geld, dus juridisch moet het waterdicht worden opgezet. Zodra het mogelijk is, zal EPTTOLA lid willen worden van de open ETCS-foundation. Wij zijn van mening dat met dit initiatief waarschijnlijk concurrentie op gang komt, die ertoe leidt dat ERTMS één kant op gaat en dat de kosten naar beneden gaan. Nu zijn wij feitelijk aan de goden overgeleverd. Aan de ene kant willen wij versie 2.3.0d behouden, die het goed doet. Aan de andere kant wordt er volop doorgewerkt aan baseline 3. Waarom? Wij moeten eerst versie 2.3.0d aan de praat krijgen. Wie wil dan baseline 3 aan de praat krijgen? Ik zou het niet weten.

De heer **Jansen**: Is de financiering van het openETCS goed geregeld? Is geld een beperking van het tempo?

De heer **Kerkhoff**: Geld is inderdaad een belangrijk thema. Veel partijen worden hierbij betrokken: industrie, universiteiten en laboratoria die zich nu ook al met ETCS bezighouden. Er loopt een aanvraag vanuit de openETCS-foundation om van een Europees investeringsfonds geld te krijgen. Als dat lukt, kan de ontwikkeling wellicht snel van start gaan. Ik ben vrij hoopvol en wil graag mijn steentje bijdragen, zodat het een succes wordt.

De heer **Wilms**: Waarom is een openETCS zo relevant? Je kunt het herleiden naar het succes van de implementatie van gsm. Gsm is in Europa zo snel uitgerold, omdat het een standaard is die voor velen beschikbaar is. GSM-R is geen succes, omdat Europa er weer een ontwikkelingsproject van heeft gemaakt met verschillende specificaties per land. De metro van New York heeft een beveiligingssysteem dat in omvang bijna net zo groot is als wij hier voor het Nederlandse spoor hebben. Men heeft daar al zeker tien jaar geleden een soort ETCS level 3 geïmplementeerd, dat niet is gebaseerd op specificatie en ontwikkeling. Drie fabrikanten mogen tonen dat ze een werkend systeem hebben. Degene die wint, krijgt het eerste perceel en tevens de verplichting om de interfaces te publiceren, zodat de industrie ook zo'n apparaat kan ontwikkelen. Dat is een heel andere koers dan Europa heeft gevolgd, waar specificaties worden voorgeschreven die de industrie moet ontwikkelen. Bij onvoldoende designer authority en sturing, ontstaan diverse varianten die nu moeten samenwerken. Om die reden is een openETCS een goede slag om de eenheid terug te krijgen.

De heer **Jansen**: Wij hebben vorige week gesproken met leveranciers van hard- en software voor de beveiliging en met DB Schenker. Hun inschatting van de pay off van de capaciteitseffecten van het beveiligingssysteem was heel verschillend. Dat geldt ook voor hun inschatting van een betere beheersing van de dienstregeling. Hoe beziet u dat? Als de overig factoren in orde zijn, welke winstcapaciteit verwacht u dan?

De heer **Wilms**: De introductie van ERTMS is om twee redenen relevant. De eerste reden is heel simpel. Wij vervangen het huidige systeem, omdat het einde van de levensduur is bereikt. Ook Duitsland, dat niets met ERTMS te maken wil hebben, heeft al aangegeven tegen 2020, als een van de huidige systeem niet langer wordt ondersteund door de industrie, iets anders te gaan installeren. ETCS is een logisch vervolg op deze ontwikkeling. Het systeem levert geen enkele bijdrage aan de capaciteit. Het is puur een kwestie van een-op-een vervangen. Sterker nog, in Nederland is ATBNG qua dan bijna identiek aan ETCS level 1. Het ziet er iets anders uit, maar de werking is nagenoeg hetzelfde.

Wij kunnen veel met ETCS doen, bijvoorbeeld op het gebied van de capaciteit in langere treinen. Wij zijn er alleen nog niet aan toe om dat allemaal goed in beeld te brengen. Het is vreemd dat ETCS geen dominante rol speelt in het programma Hoogfrequent Spoorvervoer in Nederland. Verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening kan net zo relevant zijn als capaciteitsverbetering.

ETCS is gekoppeld aan een nieuw interlocksysteem en aan een verbeterd verkeersmanagementsysteem en is daarmee dé oplossing die binnen handbereik ligt. Dat is niet alleen mijn stelling, maar ook buiten Europa, in landen waar ETCS al is geïnstalleerd, wordt zo gedacht. In Korea bijvoorbeeld rijdt een trein volautomatisch en zonder machinist op basis van ETCS-technologie uit Europa. Het is dan ook vreemd te zien dat wij onder meer bij ATB Vv onszelf niet de tijd gunnen om meer de kant van ETCS uit te gaan en voor een toekomstvaste oplossing kiezen.

De percentages hangen af van hoeveel wij willen investeren. Bij de capaciteitsgroei gaat het niet alleen over ETCS, maar over een combinatie van wissels, de aansturing en de veiligheidsmarges die wij ons daar kunnen veroorloven. Het gaat gepaard met de remcurve van het materieel. De remcurve is de remafstand die een trein nodig heeft om stil te komen staan. Bij ETCS is die afstand langer en dat heeft te maken met een gebrek aan kennis van dat fenomeen. Als je een veilig systeem wilt, ga je aan de veilige kant beginnen. Dat is niet korter, maar langer. Bij

2.3.0d is de remcurve al aanmerkelijk korter. Je kunt nog veel verder teruggaan en dat levert winst op. De vraag is hoe lang je de snelheid hoog kunt houden voordat je op een knooppunt uitkomt. Zeker in Nederland is daarover nog veel te weinig kennis aanwezig.

Persoonlijk verbaast het mij dat ETCS niet veel meer wordt gestimuleerd, ook binnen Europa. Dat is ook terug te lezen in de presentatie die ik heb gestuurd over het gesprek met Karel Vink. Op 4 november volgt een tweede gesprek. Het gaat niet om de techniek en de beveiliging, maar om het doel dat wij uiteindelijk willen bereiken met deze techniek. Wij spreken daar te weinig over en hebben zeker te weinig kennis.

De heer **Bosman**: Voorzitter. Een prangende vraag die is blijven hangen gaat over de regie. Ik wil even terugkijken. U zegt dat wij in Nederland al vier systemen hebben. Kunt u mij vertellen wie de regie had? Of waren er verschillende spelers?

De heer **Kerkhoff**: Ik heb dat meegemaakt bij de projecten HSL Zuid-en Betuweroute. Die projecten werden geïmplementeerd op het moment dat de oude NS uit elkaar viel. Wij hadden Railinfrabeheer, Railnet en verschillende varianten. Daardoor was wellicht niet duidelijk wie wat ging doen en wat wiens verantwoordelijkheid was. Voordat de NS uit elkaar viel, had je de Nederlandse Spoorwegen. Op het moment dat ATB werd geïntroduceerd, had je te maken met mensen van de dienst materieel, de dienst operatie, de dienst onderhoud of de dienst infra. Er was één hoofd projectmanager en een directeur-ingenieur bij de NS en die waren er verantwoordelijk voor dat een en ander werkte op de verschillende trajecten. Die rol is volstrekt versnipperd en dat geldt niet alleen voor Nederland, maar voor heel Europa. Wij zijn veel kennis kwijtgeraakt en moeten dat nu weer zien op te bouwen. In Nederland doen de mensen op de ministeries, bij ProRail en in de industrie allemaal hun best. Het spoor is echter volgens Europese gedachte opgeknipt in subsystemen. De projectmanager subsysteem trein zorgt voor de trein en de projectmanager subsysteem infra zorgt voor de baan. Op het moment dat ze allebei denken klaar te zijn, is het de vraag wie dan het signaal geeft om te kunnen rijden. Op de lijn Amsterdam–Utrecht bijvoorbeeld is dat niet geregeld. De IVW en ProRail houden zich aan de ene kant bezig met veiligheid en aan de andere kant met de vraag of een trein geschikt is om op een baan te rijden. Ik moet voorzichtig zijn, maar volgens mij is het duidelijk dat niet eenduidig is wat zij doen. Het is namelijk volstrekt nieuw en als het niet goed wordt opgepakt, blijven wij doorsukkelen.

De heer **Wilms**: Het idee dat Mitsui heeft en waarbij ikzelf betrokken ben geweest, is dat er tot 2007/2008 geen regie was. De bedoeling was dat de regie bij een project als BB21 zou komen te liggen. Dit project is eind jaren negentig onder mijn verantwoordelijkheid gestart met het idee om ETCS voor te bereiden voor toepassingen in Nederland, met specificaties waarmee grote projecten hun voordeel zouden kunnen behalen. Wij zouden dan werkende systemen en treinen krijgen die overal konden rijden.

Dat traject is helemaal losgelaten. Toen Mitsui werd geconfronteerd met locomotieven met ETCS die hoogstwaarschijnlijk niet zouden kunnen rijden en dus ook geen geld zouden opleveren, is het gaan praten met het ministerie, de inspectiedienst en met ProRail. Samen met andere eigenaren, zoals DB Schenker, werden vanaf 2008 regiezittingen georganiseerd. In het begin waren dat een soort «Poolse landdagen», want iedereen zocht zijn rol. Wij hadden wel een gezamenlijk belang, namelijk het werkend krijgen van de dure dingen die wij net hadden gekocht.

De heer Jacobs van het ministerie zag bij de introductie van ETCS op de Havenspoorlijn heel goed dat het echt anders moest. Hij heeft een stuurgroep opgericht met vervoerders, leasemaatschappijen, ProRail en de IVW. Dat project heeft voortreffelijk gelopen. Wij hebben daar heel close de planning en de risico's geïnventariseerd, zodat op het juiste moment kon worden omgezet. Toen de Betuwelijn live ging met ETCS en daadwerkelijk vervoer aantrok, hebben wij dat op dezelfde wijze aangepakt. De praktijk dwingt ons ertoe toch een regierol te organiseren, alleen zijn we dan vaak al heel veel verder. Dat zie je bij de HSL, waar een contractuele relatie partijen heeft belet om met elkaar om de tafel te gaan zitten. Op een gegeven moment kan het echter niet anders, los nog van de juridische consequenties, en moeten mensen bij elkaar komen om te kijken hoe ze eruit kunnen komen. Het is de enige weg om dat te bereiken. De regierol, linksom of rechtsom, komt er uiteindelijk toch.

De **voorzitter**: Ik dank u hartelijk voor uw tijd en voor uw mondelinge en schriftelijke informatie, De informatie is zeer waardevol en wordt gebruikt om ons rapport te schrijven. Na de hoorzittingen en gesprekken wordt het rapport in januari opgeleverd.

Volgende week is de Tweede Kamer met reces. De volgende hoorzittingen vinden plaats op 24 oktober. Wij zullen dan onder andere met een aantal buitenlandse partners spreken, namelijk de Belgische en Deense «ProRail».

Sluiting 12.00 uur.

VERSLAG VAN EEN OPENBAAR GESPREK IN HET KADER VAN DE TIJDELIJKE COMMISSIE ONDERHOUD EN INNOVATIE SPOOR

Maandag 24 oktober 2011
Aanvang 10.00 uur

Gehoord wordt: de heer L. van Steenkiste, Directeur-generaal Infrastructuur, Infrabel

Voorzitter: mevrouw A. H. Kuiken

Verder zijn aanwezig de leden van de commissie: Van Bommel, Bosman en Paulus Jansen, alsmede de heer F.H. Mittendorff, griffier, en de heer R.J. de Bakker, onderzoekscoördinator

De **voorzitter**: Goedemorgen. Wij gaan verder met de hoorzittingen van de tijdelijke commissie Onderhoud en innovatie spoor. Deze commissie doet onderzoek naar innovatie en onderhoud van het spoor. Hoe kunnen wij het spoor zodanig slim inrichten dat wij optimaal kunnen gebruikmaken van de capaciteit en ook de veiligheid van het spoor kunnen bewerkstelligen? De commissie is in het leven geroepen in opdracht van de Tweede Kamer zelf. In de periode oktober–november 2011 houden wij hoorzittingen. In januari 2012 zullen wij onze verslaglegging voltooien. Het doel van de hoorzitting van vandaag betreft vooral het ERTMS-systeem. In deze commissie zullen wij spreken over het Europese beveiligingssysteem, zodat wij niet continu in afkortingen praten. De procedure voor dit gesprek is als volgt. Wij hebben tot 11.30 uur de tijd. De heer Jansen zal de eerste vragen stellen, waarna de andere leden naar wens zullen reageren of vragen zullen stellen.

De heer **Jansen**: Voorzitter. Mijnheer Vansteenkiste, ik wil u allereerst hartelijk danken dat Infrabel heeft meegewerkt aan een onderzoek dat wij door de Technische Universiteit Delft hebben laten uitvoeren in het kader van dit parlementaire onderzoek. Men heeft gekeken naar de implementatie van ERTMS in een aantal andere gebieden. België loopt op dit punt, als een van de Europese landen, voorop. U begrijpt, dat vervult ons als Nederlanders met een combinatie van bewondering en afgunst. Vandaar dat wij grote belangstelling hadden om u hier te spreken. Voor ik inga op ERTMS, het hoofdonderwerp van ons gesprek, wil ik eerst een aantal vragen stellen over de verschillen in organisatie, maar wellicht kunt u uzelf eerst introduceren.

De heer **Vansteenkiste**: Voorzitter. Zeer kort dan. Ik ben Luc Vansteenkiste, directeur-generaal bij Infrabel, lid van het directiecomité. Ik ben verantwoordelijk voor alles wat infrastructuur behelst: onderhoud en vernieuwing van de spoorinfrastructuur. Als zodanig ben ik ook de auteur van het strategisch plan ERTMS voor België.

De heer **Jansen**: Dank u wel. Ik heb een paar vragen die te maken hebben met de verschillen tussen de organisatie van het spoorwezen in België en in Nederland. Een verschil dat mij opviel is dat er in Nederland ongeveer vijftien jaar geleden is gekozen voor een vrij harde knip tussen enerzijds de infrastructuurbeheerder ProRail en anderzijds de Nederlandse Spoorwegen, als hoofdgebruiker van het spoorwagennet, en een aantal andere gebruikers. In België zitten Infrabel en NMBS in een gezamenlijk bedrijf, zij het als aparte entiteiten. Kunt u aangeven wat dit in de praktijk

betekent? Wat is het verschil tussen de Nederlandse en de Belgische situatie?

De heer **Vansteenkiste**: In de praktijk maakt dat bijzonder weinig verschil. Wij zitten niet met NMBS in één bedrijf. Wij zijn afzonderlijke juridische structuren. Er bestaan in België drie afzonderlijke juridische structuren. Een holdingstructuur die als essentie de opdracht heeft om al het personeel te herbergen en ter beschikking te stellen van de andere twee operationele entiteiten. De tweede voorname functie van die holding is gemeenschappelijke ICT-systemen ter beschikking te stellen en verder te ontwikkelen. Verder hebben wij twee afzonderlijke juridische entiteiten. Een juridische entiteit is de spooroperator, NMBS, die drie diensten aanbiedt: goederenverkeer, internationaal reizigersverkeer en nationaal reizigersverkeer. Daarnaast hebben wij de infrastructuurbeheerder Infrabel, een afzonderlijke juridische entiteit die, evenals ProRail, verantwoordelijk is voor de instandhouding, het onderhoud en de verdere uitbouw van het spoorwegnetwerk.

De heer **Jansen**: Ik begrijp dat de holding niet tevens de verantwoordelijkheid heeft om een soort integrale afweging te maken van belangen in situaties waarin er conflicten bestaan tussen partijen. Ik noem een voorbeeld uit de ERTMS-hoek, waarbij de spoorvervoerder de neiging heeft om te zeggen: laat de infrastructuurbeheerder maar eerst investeringen doen, dan gaan wij ons materieel aanpassen en omgekeerd.

De heer **Vansteenkiste**: Met name in het geval van ERTMS hebben wij heel grondig overleg gevoerd met de voornaamste verlener van spoor-diensten, NMBS. Het plan voor ERTMS in België is volledig afgestemd tussen NMBS als spoorvervoerder en Infrabel als infrastructuurbeheerder. Dit is ook overlegd met de andere spoorondernemingen, die voornamelijk actief zijn in het goederenverkeer. De holding heeft daarover geen hiërarchische zeggenschap.

De heer **Jansen**: Een tweede verschil is dat bij Infrabel, en wellicht ook bij NMBS, maar dat kan ik minder goed beoordelen, veel meer zaken in eigen huis worden gedaan. Bij ProRail zijn grote delen van voormalige NS-activiteiten uitbesteed, bijvoorbeeld het onderhoud aan het spoor – dat is helemaal naar buiten geplaatst – en engineering. Kunt u aangeven wat de overwegingen van Infrabel zijn om bepaalde activiteiten in eigen huis te verrichten en welke zaken u ook uitbesteedt?

De heer **Vansteenkiste**: Wij besteden vooral de engineering uit. Dat gebeurt aan een engineeringbedrijf dat een filiaal is van Infrabel, TUC RAIL genaamd. TUC RAIL is een aparte juridische entiteit, een nv, die hele delen van de engineering, vooral in nieuwbouwprojecten, voor haar rekening neemt. Voor de rest doen wij inderdaad veel meer dan in Nederland in eigen beheer. De overweging daarvoor is in België vooral dat wij alles wat is gerelateerd aan veiligheid en veiligheidssystemen graag in eigen beheer willen houden. De zaken die niet direct betrekking hebben op veiligheid komen in eerste instantie in aanmerking voor uitbesteding. Ik moet er wel aan toevoegen dat wij voor de versnelde invoering van het ERTMS-systeem toch hebben geopteerd voor een heel vergaande mogelijke vorm van uitbesteding aan privéondernemingen, waarbij Infrabel de laatste sleutel, namelijk de veiligheidscontroles vlak voor wij het systeem in bedrijf nemen, nog altijd in eigen beheer wenst te houden.

De heer **Jansen**: Op dat punt kom ik straks nog terug. Een derde verschil is de financiering van Infrabel. In Nederland is ProRail voor een heel groot deel van zijn financiering afhankelijk van overheidsbijdragen. De Nederlandse Spoorwegen, ook een 100% overheidsbedrijf, is winstgevend en geeft een afdracht aan de Staat. Ik begrijp dat in België een groot deel van de inkomsten van Infrabel afkomstig is van de gebruiksvergoedingen van de vervoerders op het spoor. Klopt dat en wat betekent dat in de praktijk voor uw functioneren? Hebt u bijvoorbeeld meer ruimte om zelf te besluiten om investeringen te doen omdat u een groot deel van uw inkomsten zelf verdient?

De heer **Vansteenkiste**: Dat klopt. Een groot deel, ongeveer 90%, van de inkomsten van Infrabel komt uit rijpadvergoedingen. U moet daarbij bedenken dat het grootste aandeel van de rijpadvergoedingen wordt betaald door NMBS en dat dit bedoeld is om rijpaden in het nationale binnenlandse reizigersverkeer te betalen, hetgeen is gesubsidieerd door de Staat. Dat is een eerste bemerking. Een tweede zaak is dat Infrabel een winstgevend bedrijf is. Wij vinden het in België niet de bedoeling dat een infrastructuurbeheerder grote winsten maakt, maar wij zijn een financieel gezond bedrijf. U zult allicht hebben gelezen dat NMBS een groot plan heeft om in België het aantal treinen te verminderen. Het effect daarvan is natuurlijk onmiddellijk dat de inkomsten uit rijpadvergoedingen voor de infrastructuurbeheerder zullen dalen, hetgeen ons verplicht om ook te kijken naar de bottomline en ervoor te zorgen dat wij opnieuw in break-even blijven. Onze investeringen worden via een afzonderlijk budget ook gesubsidieerd door de Staat. Dus alle investeringen in uitbreiding, onderhoud en vernieuwing worden, naast het exploitatiebudget, de exploitatie-inkomsten, gefinancierd door de Staat zelf.

De heer **Jansen**: Ik begrijp dat die 90% betrekking heeft op de lopende kosten, met name het onderhoud en het beheer. De uitbreidingsinvesteringen worden apart gefinancierd met publiek geld dat van buiten komt.

De heer **Vansteenkiste**: Dat klopt.

De heer **Jansen**: En dat gaat in België ook via de rijksbegroting?

De heer **Vansteenkiste**: Ja.

De heer **Jansen**: Dan kom ik op ERTMS. In België is een behoorlijk vergaand besluit genomen om integraal over te schakelen op ERTMS, zij het op verschillende niveaus, afhankelijk van het type lijn. Kunt u proberen toe te lichten hoe die besluitvorming is gegaan? Welke afwegingen hebben een rol gespeeld? Hoe hebt u zich een beeld verschaft van de kosten en de baten van ERTMS in relatie tot mogelijk andere alternatieven die in beeld zijn geweest? Kunt u daarvan een beeld schetsen?

De heer **Vansteenkiste**: Wij zijn nu misschien inderdaad een koploper in Europa op het vlak van ERTMS. Wij hebben die inhaalbeweging heel snel gerealiseerd. Tot een paar jaar geleden hinkten wij eigenlijk een beetje achterop in Europa omdat wij geen eigen beveiligingssysteem hadden onafhankelijk van ERTMS. In Nederland hebt u ATB en in een aantal andere landen, in Duitsland, Denemarken en Zwitserland, heeft men het ZUB, het Zugbeeinflussungssystem. Dat zijn systemen die gelijkaardige functionaliteiten hebben als ERTMS en die in meer of mindere mate,

afhankelijk van hun functionaliteit, treinen stoppen wanneer die door een rood licht dreigen te rijden. Dat is de essentie van de zaak. Wij hebben een eigen Belgisch systeem versneld geïnstalleerd. Dat is het systeem TBL1+. Het heeft een aantal basisfunctionaliteiten, maar de sterkte van TBL1+ is dat het is gebaseerd op dezelfde antennes, dezelfde bakens in het spoor, als het ETCS niveau 1-systeem. Bent u vertrouwd met de niveaus van ETCS? Ja? Oké. Die installatie loopt nog steeds. Intussen hebben wij een plan opgevat om ERTMS/ETCS over heel België uit te rollen. Daaraan lag een aantal overwegingen ten grondslag. De eerste overweging was uiteraard verhoogde veiligheid. De functionaliteit die door TBL1+ wordt geboden, biedt 75% bescherming. Het restrisico dat overblijft is 25%. Het restrisico dat overblijft met een ERTMS-systeem is volgens onze berekeningen 5%.

Een tweede overweging is interoperabiliteit. Vandaag de dag is TBL1+ alleen mogelijk op voorwaarde van overleg met de nationale operator NMBS. Andere operatoren kunnen niet worden verplicht dat systeem in te voeren omdat het geen zogenaamd klasse B-systeem is volgens de TSI. Wanneer wij een verplichting wilden voor andere spoorondernemingen tot het gebruik van een beveiligingssysteem, was het voor ons noodzakelijk om ERTMS in te voeren.

U moet ook begrijpen dat naast het ERTMS-programma in België een gigantisch programma loopt voor modernisering van de seininrichting. Wij hebben sinds het ontstaan van Infrabel gepoogd om de toen nog 300 kleine seinhuisjes, waarin elektromechanische technologie voorkwam met bijna handmatige bediening van wissels, in een eerste fase om te vormen tot 30 moderne computergestuurde seinhuizen. Daarmee zijn wij druk bezig. Die moderniserings- en concentratiebeweging maakt het ook noodzakelijk om de apparatuur die langs het spoor verantwoordelijk is voor het vasthouden van de fysieke reisweg wanneer de treinen rijden – in het jargon een inklinkingssysteem – mee te moderniseren. Dat gaat bij momenten samen met de uitbreidingsprogramma's, bijvoorbeeld het Gewestelijk ExpresNet waarvan het doel is om alle spoorlijnen in een straal van 30 kilometer rond Brussel van twee naar vier sporen te brengen. Dat is tegelijkertijd ook een gigantisch moderniseringsprogramma, waarbij niet alleen sporen en bovenleidingen, maar ook de seininrichting mede worden gemoderniseerd. Dat geeft ons een platform waarop het bij momenten handig is om straks over te schakelen naar ERTMS.

De heer **Jansen**: Kun je zeggen dat dit voordeel in België groter is dan in Nederland omdat u een soort inhaalslag aan het maken bent?

De heer **Vansteenkiste**: Ik heb geen zicht op de situatie in Nederland, maar in elk geval is dit de basis waarvan wij in België zijn vertrokken. Wij hebben uiteraard geprobeerd met ERTMS capaciteitswinst te realiseren. Een van de belangrijke toegevoegde waarden van de invoering van ERTMS kan capaciteitswinst zijn. Ik zeg «kan zijn» omdat voor het realiseren van capaciteitswinst een aantal randvoorwaarden vervuld moet zijn. Ten eerste hebt u bij ERTMS niveau 1 een capaciteitsverlies. Dit is om allerlei technische redenen, waarop wij in detail kunnen ingaan indien u dit wenst. ETCS niveau 2 geeft u bij gelijk blijvende infrastructuur grosso modo geen winst en geen verlies.

De capaciteitswinst komt er wanneer je de opeenvolging van de treinen kunt verkorten van drie naar twee minuten. Daar komt het moderniserings- en uitbreidingsprogramma in the picture. In België volgen de treinen elkaar op met een technische ruimte van drie minuten. Dat geeft je theoretisch twintig rijpaden per uur op een spoorlijn. Pas je

daarop de 80%-regel toe, die algemeen aanvaard wordt door de UIC, dan kom je aan een praktisch haalbaar aantal treinpaden van zestien per uur. Wanneer je die opeenvolging van de treinen kunt verkorten van drie tot twee minuten, boek je theoretisch 50% winst. Wij gaan ervan uit dat er 30% winst wordt geboekt, want om die winst te verzilveren moet je ook de inritsnelheid van je stations aanpassen. De huidige inritsnelheid van de stations in België is 40 km/u. Om een vlotte afname van de lijn te realiseren en dus die capaciteit van de lijn te kunnen benutten, moet de inritsnelheid van de stations worden opgevoerd tot 90 km/u. Dat zijn randvoorwaarden waaronder ETCS level 2, niet level 1, kan leiden tot capaciteitsverhoging. Dat hebben wij in onze studie meegenomen. Overal waar wij level 2 gaan installeren, gaan wij de opeenvolging van de treinen verkorten van drie naar twee minuten.

De heer **Jansen**: Ik kom straks terug op dat capaciteitsaspect. Ik wil overgaan op de kosten van het integrale plan. Ik begrijp dat die kosten door een optimalisatieslag zijn teruggebracht van 4 mld. naar 2 mld. Dat klinkt ons Nederlanders natuurlijk als muziek in de oren. Het is een spectaculaire kostenverlaging, terwijl hier de ervaringen met ERTMS op lijnen juist zijn dat de kosten tijdens de rit hoger zijn geworden. Kunt u aangeven door welke keuzen die kosten omlaag zijn gegaan en wat in die raming is meegenomen? U zei eerder dat in België een aantal parallelle moderniseringsprogramma's loopt die synergie veroorzaken. Wellicht dat daarin een aantal verborgen kosten zit die men hier zou moeten meetellen.

De heer **Vansteenkiste**: Wij zijn er bij het opstellen van het ERTMS-plan in België van uitgegaan dat de ideale situatie zou zijn dat wij overal ETCS level 2 hebben. Dat was onze ideale situatie. In termen van capaciteit, beveiliging, veiligheid en flexibiliteit biedt dat het meeste voordeel. Daaraan is een kostenplaatje verbonden van naar schatting iets meer dan 4 mld. Dat is uiteraard iets wat vandaag de dag in België niet te betalen valt. Wij hebben dus gezocht naar een alternatief. Ten eerste rollen wij ETCS niveau 1 verder uit op alle lijnen waarop wij dit installeren, wetende dat dit een kleine capaciteitsbeperking zal inhouden. De basisoverweging voor die keuze is geweest dat wij pas vanaf 2015 in staat zijn om ETCS niveau 2 uit te rollen en dat wij niet wensten te stoppen met de lijnen in de planning- of realisatiefase voor ETCS niveau 1 en niet het geweer van schouder wilden veranderen. Wij wensten meteen het hogere veiligheidsniveau te borgen dat gerealiseerd wordt met ETCS niveau 1. Ten tweede hebben wij een risicoanalyse uitgevoerd om op alle lijnen van het Belgische spoorwegnet na te gaan welk risiconiveau wordt bereikt met de invoering van de diverse ETCS-systemen. Naast ETCS niveau 2 of niveau 1, die beide in het jargon full supervision modes zijn en volle functionaliteit van beveiliging bieden, is er een versie Baseline 3 op komst, met limited supervision. Vooral Zwitserland overweegt om die te implementeren. Ik denk dat Zwitserland ongeveer dezelfde logica volgt als wij. De functionaliteit van limited supervision komt voor de Zwitsers overeen met hun huidig beveiligingssysteem. Zij hebben ook twee niveaus van beveiligingssystemen. Als ik mij goed herinner, hebben zij ZUB en Signum. Signum biedt een veel eenvoudiger functionaliteit en wordt geïmplementeerd op vele seinen waarbij het risiconiveau niet vrij hoog is. ZUB biedt een veel uitgebreidere functionaliteit en wordt geïmplementeerd op seinen waarbij het veiligheidsrisico wel degelijk aanwezig is. Wij hebben in België op alle lijnen een gelijkaardige risicoanalyse verricht. Om risico te berekenen moet je een aantal zaken in acht nemen. Wij

nemen als uitgangspunt dat het risico vandaag 100% is. Als wij evalueren naar 2022, dan zal het risiconiveau gestegen zijn. Waarom? Omdat er meer treinen en meer reizigers zijn en meer treinkilometers worden gereden op een licht gewijzigd net. Als wij dat voor België berekenen, zal het risiconiveau van 100% in 2011 zijn verhoogd tot 170% in 2022. Een full ETCS-implementatie laat 5% restrisico bestaan ten opzichte van de referentiewaarde van 100%. Wanneer wij die 5% herbeschouwen ten opzichte van een geëvalueerde waarde van 170%, dan komen wij in 2022 door de gewijzigde parameters met een volledige full supervision ETCS-implementatie op een restrisico van 8,5%. Ons plan is een mix van ETCS niveau 1, zoals gezegd vanwege de snelheid en het ononderbroken verder kunnen werken aan de implementatie van ETCS, en ETCS niveau 2 en limited supervision. Als wij dat uitrollen, komen wij tot een restrisico van 9,6%. Dus 1,1% restrisico ten opzichte van de referentiewaarde van 2022 kost 2 mld.

De heer **Jansen**: U hebt dus geoptimaliseerd door onder andere onderscheid te maken tussen de dikste assen, een tussenniveau en de rustige lijnen. Wat zijn voor u de nevenlijnen? Hoe is die definitie precies? Is dit uitgedrukt in het aantal treinen dat per uur over zo'n lijn rijdt of in het aantal reizigers? Speelt het goederenverkeer een rol?

De heer **Vansteenkiste**: Dat wordt vooral uitgedrukt in de densiteit van het verkeer per lijn. Lijnen met maar enkele treinen per uur hebben uiteraard een veel lager risico dan lijnen waarop tijdens piekmomenten zestien of zeventien treinen per uur rijden. Die afweging hebben wij lijn voor lijn gemaakt.

De heer **Jansen**: Goederenverkeer of personenverkeer maakt niet uit?

De heer **Vansteenkiste**: Nee. Dat maakt misschien een marginaal verschil, maar als een goederentrein die niet is uitgerust met ETCS of met een volledige ETCS-functie rijdt op een drukke reizigerslijn, betekent die goederentrein een even groot risico voor de rest van het reizigersverkeer als een andere reizigerstrein. Uiteraard is het risico veel kleiner als twee goederentreinen op elkaar in rijden, maar gemixt goederen- en reizigersverkeer betekent een even groot risico. Dat maakt niet uit.

De heer **Jansen**: Ik wil overgaan op de interlockings. In Nederland is het enthousiasme over de snelle uitrol van ERTMS wat verminderd omdat bij vervangingsprojecten waarbij het de lijn was om standaard over te stappen van relais- naar elektronische interlockings, de gevraagde prijzen voor elektronische interlockings nogal hoog waren. Ik vroeg mij af hoe dit in België ligt. Ik begrijp dat u sowieso het programma had om op grote schaal het seinwezen te moderniseren, waarbij de interlockings, naar ik aanneem, ook zullen worden vervangen. Hoeveel procent is er op uw netten inmiddels voorzien van modernere elektronische interlockings? Ziet u dat prijsprobleem ook? Is het prijsprobleem deels afhankelijk van de strategie bij het uitrollen?

De heer **Vansteenkiste**: Die 2 mld. verschil is in essentie de prijs voor het aanpassen van de interlocking. ETCS level 2 vereist elektronische interlocking. Het is niet mogelijk om ETCS level 2 uit te rusten met relaisgestuurde interlocking. Ik kan de cijfers uit het hoofd citeren, maar ik wil ze u wel exact bezorgen. Ik denk dat ongeveer 25% à 30% van het Belgische spoorwegnet vandaag is uitgerust met elektronische interlocking. De rest heeft nog relaisgestuurde interlocking. In het project van

modernisering van onze seinhuizen laten wij in veel gevallen de relaisgestuurde interlocking bestaan, waarbij wij die aansturen vanuit het computergestuurde seinhuis. Dat is technisch perfect mogelijk. In dat project worden dus niet automatisch alle interlockings vervangen door computergestuurde interlockings. Dat zou de prijs van het project enorm omhoog jagen.

Wij hebben er in onze versnellingsoefening voor de uitrol van ETCS dus voor geopteerd om op alle lijnen waarop het risiconiveau acceptabel was in eerste instantie limited supervision te plaatsen. Dat is een functionaliteit die perfect te implementeren valt op een relaisgestuurde interlocking, gebaseerd op het systeem TBL1+ dat wij vandaag uitrollen. In wezen komt het neer op een softwarewijziging tussen TBL1+ en ETCS limited supervision. Beide systemen blijven vele jaren naast elkaar bestaan in hetzelfde baken omdat TBL1+ gebruik maakt van een functionaliteit die wordt geboden door ETCS om in het ETCS-pakket een nationaal stukje toe te voegen. U moet het zich zo voorstellen: vandaag sturen wij alleen de Post-it en morgen sturen wij de brief met de Post-it er nog altijd op. De Post-it is het TBL1+-bericht en de brief is het ETCS-bericht. Vandaag sturen wij dus een lege envelop waarin een leeg ETCS-bericht zit, maar waarop de Post-it van TBL1+ hangt. De trein leest het en reageert adequaat. Morgen stoppen wij daarin bij de limited supervision een ETCS-brief met de Post-it er nog steeds op. Dat is onze basisstrategie voor de relaisgestuurde interlockinglijnen.

De heer **Jansen**: Die situatie komt zowel voor op de kleine lijnen als op het middensegment, begrijp ik. Daar kan het ook. Zou dat naar uw mening in Nederland ook mogelijk zijn?

De heer **Vansteenkiste**: Dat komt inderdaad ook voor. Wij hebben bijvoorbeeld een zeer drukke lijn, de lijn Zeebrugge–Antwerpen. Dat is een zeer drukke goederen- en reizigerslijn. Het is een lijn die van Gent tot Antwerpen volledig is uitgerust met relaisgestuurde interlockingsystemen. In ons plan hebben wij opgenomen om die lijn versneld te moderniseren met computergestuurde interlockingsystemen omdat wij daarop ETCS level 2 willen plaatsen. Een van de randvoorwaarden voor de winsten die wij in de marge meenemen, is dat wij tegelijkertijd de headway op die lijn kunnen verkorten tot twee minuten. Zo realiseren wij een capaciteitswinst van 30%. Die is nodig om het drukke goederenverkeer tussen Zeebrugge en Antwerpen te blijven ondersteunen. Dat is een voorbeeld van een lijn waarvoor het zowel vanwege de capaciteit als de risicobenadering wenselijk was om versneld die relaisgestuurde interlocking te vervangen door computergestuurde interlocking.

De heer **Jansen**: Mijn vraag had ook betrekking op de lijnen waarop dit niet het geval is, namelijk het middensegment dat bestaat naast de rustige lijnen. Begrijp ik het goed dat u zegt: je kunt daar met behulp van een nieuwe interface een hele tijd goed functioneren met level 1 bij een gemiddelde capaciteit van tien tot twaalf treinen per uur? Is dat inderdaad de strategie en zou die strategie in Nederland ook mogelijk zijn voor de lijnen in het middensegment?

De heer **Vansteenkiste**: Ik neem aan dat die strategie in Nederland ook mogelijk zou kunnen zijn en misschien moet worden overwogen, maar u mag één ding niet uit het oog verliezen. Wij hebben nu een eerste uitrol van ons TBL1+-systeem over alle gevaarlijke punten. In volgorde van de classificatie van de gevaarlijkste punten van het land, rusten wij alle lijnen uit met TBL1+. Dat is een van de sterke punten, want het TBL1+-systeem

is qua hardware volledig gebaseerd op het ETCS-systeem. In de interlocking bevinden zich langs de lijn exact dezelfde codeurs en in het spoor bevinden zich exact dezelfde antennes als bij ETCS. De installatie is in België dus al ETCS-ready gemaakt. Het is dus niet zo heel lastig om straks met diezelfde hardware ETCS-berichten uit te sturen. Wij doen nú al die inspanning.

Ik ken de Nederlandse situatie niet vrij goed, maar ik denk dat uw ATB-systeem niet gebaseerd is op die Eurobalises en die Euroantennes. Dat maakt het technisch een stuk lastiger om diezelfde implementatiestrategie te volgen.

De heer **Jansen**: Dat klopt inderdaad. U zei over de lijn Zeebrugge–Antwerpen dat de investering om over te schakelen op elektronische interlockings een capaciteitswinst oplevert. Dat is dus een economisch voordeel. Ziet u bij het level 2-niveau ook beheersmatige voordelen? Is er op de langere termijn een efficiencywinst in bijvoorbeeld de inzet van personeel, waardoor je die hoge investeringen sneller kunt terugverdienen?

De heer **Vansteenkiste**: Ik denk het wel. Ik denk je een met ETCS uitgebouwd spoornetwerk moet beschouwen als één groot computernetwerk. Dat biedt een aantal voordelen, mijns inziens met name voor wat je predictive maintenance zou kunnen noemen. Allerhande elektronische systemen en computers in het bijzonder weten verdomd goed wanneer er zaken misgaan. Wanneer bijvoorbeeld een computerschijf crasht, zijn het aantal retries voor lees- of schrijfbewerkingen op die schijf en de tijden daarvoor gevoelig omhooggegaan. Dat zijn gegevens waarover je kunt beschikken, die je kunt loggen en waarop je een aantal analyses kunt uitvoeren. Op basis daarvan kun je, met algoritmes die uiteraard bijgesteld en verfijnd moeten worden, techniekers het veld in sturen om de problemen aan te pakken voordat ze echt een probleem worden voor het spoorverkeer en de reiziger.

De heer **Jansen**: Is de vervanging van het treinmanagementsysteem, in Nederland VPT genaamd, onderdeel van het ERMTS-project? Ik kan mij namelijk voorstellen dat de kwaliteit van zo'n systeem ook van invloed kan zijn op de capaciteitswinst die je kunt boeken met zo'n moderne beveiligingstechniek.

De heer **Vansteenkiste**: Absoluut. Het is gebonden aan die concentratiebeweging, waarbij wij naar 31 computergestuurde seinhuizen gaan. Een computergestuurd seinhuis is een conditio sine qua non om ons project Verkeerssturing van de toekomst goed uit te voeren. Daarbij horen zaken als automatic route setting, waarbij de seingever de treinroute niet meer handmatig moet aanleggen, maar de computer in de functie van de dienstregeling de fysieke treinroute beveelt en de operator alleen nog moet ingrijpen op een basis of exception. Dus wanneer de trein niet volgens het boekje rijdt, moet de seingever ingrijpen. Dat zal uiteraard worden beïnvloed door de invoering van ETCS-antennes.

De heer **Jansen**: Ik heb nog een vraag over integratievoordelen. Nederland heeft een aantal spoorlijnen die Nederland met België verbinden. De HSL is al voorzien van ERTMS. Dat project is al afgerond, maar er zijn nog drie andere lijnen. Zou het een voordeel hebben om de implementatie van ERMTS op die lijnen aan de Belgische kant te combineren met dezelfde capaciteit aan de Nederlandse kant?

De heer **Vansteenkiste**: Zoals wij hebben gedaan toen wij de HSL in bedrijf hebben genomen, is het uiteraard noodzakelijk dat wij onderling afstemmen welk niveau en welke functionaliteiten wij zullen implementeren als beide landen heel nauw gaan samenwerken bij de invoering van ETCS. Dat is onder andere belangrijk voor de ergonomie voor de treinbestuurder, zodat hij zo weinig mogelijk transities krijgt op een lijn. Wanneer Nederland overgaat op een meer veralgemeende implementatie van ERTMS, zullen wij als België en meer specifiek als Infrabel maar al te graag met de Nederlandse collega's overleggen om te proberen zo goed mogelijk de implementaties op elkaar af te stemmen, uiteraard rekening houdend met een aantal prioriteiten, ook in België. Om u één voorbeeld te geven: het Gewestelijk ExpresNet, dat straks een zeer druk bereden netwerk zal zijn rond Brussel, behoeft van meet af aan een ETCS niveau 2-uitrusting. Wij zullen echter met alle plezier met jullie mensen samenwerken.

De heer **Jansen**: Uw inschatting is dat het ook bepaalde economische voordelen kan opleveren als dit project in één keer wordt uitgerold?

De heer **Vansteenkiste**: Dat kan als wij de technologiekeuzen goed met elkaar afstemmen. U weet allicht ook dat het ERTMS één grote blokkendoos, één grote Legodoos is. Je moet straks nog wel zelf het huis bouwen. Er moet een aantal basiskeuzen worden gemaakt, al was het maar voor de release speed, de snelheid waarmee een trein een rood sein mag naderen waaronder hij niet meer in last wordt genomen door het systeem. Om maar één parameter te noemen waarover afstemming moet worden bereikt. Er zijn ook technologische keuzen. Er zal een aantal afstemmingen moeten plaatsvinden. Als gevolg van die afstemmingen zouden er economische voordelen kunnen zijn.

De heer **Jansen**: Een van de zaken die moet worden afgestemd, is welke versie van ERTMS wij gaan gebruiken. Dat heeft her en der grensoverschrijdend al tot de nodige frictie geleid. Wij begrijpen dat u voor de mix die u hebt bedacht voor de hoofdlijnen en de nevenlijnen baseline 3.0.0 nodig hebt, met name vanwege de eigenschappen die u op de nevenlijnen wilt gebruiken. Is dat geen risico, te vergelijken met de risico's die wij hebben gelopen bij de invoering van ERTMS op de HSL, waarbij wij tijdens de rit nog de specificatie veranderden? Hoe hebt u voor uw land voorkomen dat dit risico straks leidt tot enorme meerwerkrekeningen? Mij lijkt het een risico om een specificatie die nog niet bestaat als uitgangspunt te nemen.

De heer **Vansteenkiste**: Het gaat om een aantal elementen. Ten eerste starten wij onze uitrol op basis van de bestaande versie 2.3.0.d. Alle lijnen, zowel in niveau 1 als in niveau 2, worden tot nader order uitgerust met 2.3.0.d. Een locomotief die is uitgerust met 3.x.y – laten wij het zo noemen, want het is bij lange niet zeker of het 3.0.0 zal worden – kan rijden op lijnen die zijn uitgerust met 2.3.0.d en lijnen die zijn uitgerust met 3.x.y. Dat is een eerste compatibiliteit die in het systeem is ingebouwd.

Ten tweede houdt de keuze voor baseline 3 voor België uiteraard een aantal risico's in, maar die zijn wel degelijk goed overwogen en berekend. Ik geef u een aantal elementen van de overwegingen en berekeningen. Ten eerste staan wij helemaal niet alleen. Ik neem aan dat u het plan van Denemarken kent. Denemarken baseert zijn volledige uitrol op 3.x.y. Zwitserland heeft 3.x.y nodig om zijn limited supervision in te voeren. Wij hebben verder een brief geschreven naar de Europese Commissie en

hebben een antwoord gekregen van Siim Kallas, waarin hij ons ten stelligste bevestigt en belooft dat 3.x.y er in 2012 zal zijn. En last but not least: 3.x.y bestaat vandaag in een bètatestversie, want wij hebben met minstens twee constructeurs al met treinen onder 3.x.y gereden op lijnen, uitgerust onder 3.x.y.

Dus u hebt gelijk, een aantal elementen moet in de nabije toekomst heel nauwlettend in het oog worden gehouden. Het lijkt ons dat het risico wel degelijk goed beheersbaar is en tot op vandaag vrij goed beheerst is.

De heer **Jansen**: Hoe hebt u dat risico meegenomen in de aanbesteding? Ik neem aan dat de specificaties van de aanbesteding inmiddels zijn uitgewerkt. Liggt dat risico bij de partij die het werk wint of ligt een deel van het risico aan de kant van Infrabel en de engineeringafdeling van Infrabel?

De heer **Vansteenkiste**: Een deel van het risico ligt bij de constructeur, maar ik denk dat de constructeurs daar vandaag de dag vrij gerust over zijn omdat de treinen die nu worden geleverd, zelfs met versie 2.3.0.d aan boord, hardwarematig in staat zijn om versie 3.x.y te bevatten in het licht van de bekende specificaties. In de specificaties in het lastenboek voor de infrastructuur, dat eind dit jaar op de markt wordt gebracht, hebben wij dit ook meegenomen en zullen wij heel duidelijk stellen dat de constructeur in staat moet zijn om via een simpele softwarewijziging van het ene naar het andere systeem over te stappen. Dat is vandaag de verwachting. Wij gaan uiteraard niet aan de zijlijn zitten wachten tot constructeurs ons die belofte al dan niet doen. Wij zijn vandaag gestart met de design van een testlijn waarop ETCS limited supervision, dus baseline 3, in zijn bètaversie, zijn testversie, zal worden geïnstalleerd. Wij hebben alle spooroperatoren in België opgeroepen om bij ons testen te komen doen zodra zij zelf bètaversies van 3.0 aan boord van locomotieven hebben. Wij hebben straks twee ETCS-testtreinen. Die zullen op gezette tijden ook worden uitgerust met een bètatestversie van baseline 3. Wij zullen die testen uitvoeren op de infrastructuur om op die manier het risico niet alleen aan de constructeur over te laten, maar ook zelf te proberen om door trial and error en praktijkervaring na te gaan in welke mate baseline 3 een impact heeft die wij verwachten – dat is met name een software change – of een grotere impact kan hebben.

De heer **Jansen**: U zegt dat Infrabel er wel gerust op is dat het een deel van het implementatierisico in eigen huis houdt omdat het die kennis in eigen huis heeft?

De heer **Vansteenkiste**: Wij houden het risico voor een deel in eigen huis. Hoe meer partijen kijken hoe het risico beheersbaar kan worden, hoe beheersbaarder het risico straks is, lijkt ons. In het lastenboek zal uiteraard een heel stuk verantwoordelijkheid worden gelegd bij de partij die het ETCS-systeem in België installeert. De eis zal heel duidelijk zijn dat het een simpele software change moet zijn. Het lijkt ons ook handig door testen op het terrein zo snel mogelijk te weten of dit in de praktijk inderdaad zo simpel zal zijn. Het is eerder een mitigerende maatregel ten opzichte van het risico.

De heer **Jansen**: Kunt u iets meer vertellen over hoe u bij de aanbesteding het totale werk in kavels verdeelt en hoe u daarmee ook een zekere vorm van risicomanagement bedrijft?

De heer **Vansteenkiste**: Dat is nog aan de gang. Het werk wordt pas 23 december aanstaande op de markt gebracht.

De heer **Jansen**: Kunt u al iets zeggen over uw overwegingen, over welke criteria u zal aanhouden om de verkaveling te regelen?

De heer **Vansteenkiste**: Vandaag gaan wij ervan uit dat de installatie van ETCS level 2 wordt toegekend aan één constructeur. Wij gaan daarbij te werk in twee fasen, waarvan de tweede fase volledig zal afhangen van het welslagen van de eerste fase. De eerste fase is het uitrusten van een testlijn, waarvan wij heel duidelijk stellen dat die eind 2014 gehomologeerd moet zijn onder ETCS level 2. Pas wanneer die testlijn eind 2014 gehomologeerd is, kunnen en willen wij starten met de uitrol over rest van het net.

De heer **Jansen**: Die testlijn is inclusief alle stations op dat baanvak?

De heer **Vansteenkiste**: Inderdaad. Daarmee haalt u meteen een ander heikel punt aan. ETCS level 2 is, zoals u weet, gebaseerd op GSM-R als drager van de berichten. Dat GSM-R-systeem heeft een beperking waardoor grote stations niet kunnen worden uitgerust met level 2 zoals het in de norm staat. Het is technisch niet onmogelijk om die beperking te verhelpen. Er zijn diverse initiatieven binnen Europa die daaraan werken op zowel het vlak van techniek als dat van norm- en regelgeving. Men is er bij diverse instanties van overtuigd dat in de loop van het komende decennium die beperking zal zijn weggewerkt, maar vandaag bestaat ze wel degelijk nog.

Als ik het goed heb, kan GSM-R achttien kanalen tegelijk aan. Daarvan heb je er een aantal nodig voor spraak. Voor bepaalde treinen heb je er twee nodig. Dat betekent dat je afhankelijk van de situatie op een groot station of een groot knooppunt maximaal twaalf tot vijftien treinen kunt bedienen met één GSM-R-cel. Afhankelijk van de spreiding van de cellen, de opbouw van het GSM-R-netwerk en dergelijke meer, kan dit al dan niet een beperking betekenen voor het invoeren van ETCS level 2 in grote stations. Dus hebben wij voor de heel grote complexen, zoals Gent-Sint-Pieters, Brussel-Zuid, Brussel-Noord, Antwerpen, Charleroi, Namen, Luik en dergelijke meer, ook geopteerd voor het plaatsen van ETCS level 1. Wij volgen heel nauwgezet de evolutie op het Europese vlak, zowel technisch als op het gebied van normgeving. Wij zijn in permanent overleg met de Deense collega's, die met hetzelfde probleem worden geconfronteerd. Zodra daar gehomologeerde en technisch goed werkende oplossingen zijn om naar level 2 te gaan op de stations die meer communicaties tegelijk met de treinen nodig hebben, zullen wij die ook invoeren.

De heer **Jansen**: Ik begrijp dat u zegt dat ETCS level 2, onder voorwaarde dat het proeftraject een succes wordt, aan één partij wordt gegund. Dat is een heel groot kavel. In Denemarken heeft men het land in tweeën verdeeld. Wat is de reden dat u ertoe neigt om dit in één hand te houden? Heeft dat een technische reden, namelijk de kans op verschillen tussen twee leveranciers bij het in tweeën delen?

De heer **Vansteenkiste**: Dat is een van de voornaamste redenen. Wij proberen zo goed mogelijk het landschap enigszins te hertekenen en te streven naar standaardisatie. Daardoor wordt het onzes inziens straks een stuk makkelijker om de zaak in de hand te houden en te onderhouden.

De heer **Jansen**: Ik kom terug op het punt van de capaciteit. Eerder tijdens het gesprek noemde u de stelling dat ERTMS level 1 capaciteitsverlies veroorzaakt. Kunt u kort toelichten waardoor dat verlies van 10% ontstaat? U zegt dat bij level 2 in principe wel capaciteitswinst mogelijk is, zie het voorbeeld van Antwerpen-Zeebrugge. Kunt u aangeven in welke orde van grootte dit is, afhankelijk van hoe die omgeving eruitziet?

De heer **Vansteenkiste**: Het capaciteitsverlies in level 1 schatten wij op 5% tot maximaal 10%. De reden hiervoor is volgens onze experts vrij simpel. ETCS level 1 is een systeem waarin op bepaalde punten informatie wordt uitgewisseld. Het is een punctueel systeem. Tussen die punten blijft de trein rijden volgens de informatie die hij heeft ontvangen op het laatste punt. Wanneer een trein een rood sein nadert, krijgt hij, afhankelijk van de afstand waarop je het waarschuwingssignaal legt, de informatie dat het sein rood is. Dat betekent dat hij dat sein mag naderen met de maximale release speed. De release speed is de snelheid waaronder het systeem de trein niet meer zal stoppen. De release speed en de keuze van de release speed zijn een zeer complex gebeuren dat moet worden omgeven met de nodige risicoanalyses. Dit bepaalt het restrisico dat in het systeem intrinsiek aanwezig blijft. Een ideale release speed is natuurlijk 0 km/u, maar bij een punctueel systeem bestaat dat niet, want dan rijdt de trein niet meer. Wanneer tussen die laatste informatie en het rode sein het sein open komt, als het een toelatingsbeweging geeft, dan kan de trein niet boven die release speed gaan. Dat is technisch onmogelijk voor de trein. Hij moet dus blijven rijden op die beperkte snelheid tot hij de volgende punctuele informatie krijgt aan de voet van het sein, die hem wel toelaat om terug te gaan naar de lijnsnelheid of een hogere snelheid, zoals gedicteerd door het ETCS-systeem. Dat kunnen afstanden zijn van 300 meter en meer, die de trein moet afleggen met een beperkte snelheid. Dat zorgt voor capaciteitsverlies, want als een bestuurder een rood sein nadert, moet hij dat stapvoets doen, maar als hij bij de nadering van het rode sein vaststelt dat het seinbeeld hem toelating geeft om sneller te rijden, neemt hij dat meteen waar en gaat de trein meteen sneller rijden. Bij ETCS level 2 is dat ook zo. De informatieoverdracht tussen het seinhuis, de inklinking en de trein is continu door de aard van het medium dat wij daarvoor gebruiken. GSM-R laat toe dat dit bericht continu wordt overgedragen door de straling van GSM-R-antennes en niet door de straling van punctuele bakens aan het spoor. Het is technisch mogelijk om die beperking in ETCS niveau 1 te verminderen en zelfs op te lossen. Dat gebeurt door infill, het technisch realiseren van een continue gegevensoverdracht tussen het punt waar de punctuele informatie over het stopsein wordt gegeven en het stopsein zelf. Dat wordt meestal gerealiseerd met wat men in het jargon leaky feeders noemt. Dat zijn stralingskabels, die je aan de binnenkant van spoor of op de dwarsliggers kunt vastmaken. Die zijn in staat om een continue straling uit te sturen die gebruikt kan worden als draaggolf om het bericht continu te herhalen. Op die manier kun je het probleem technisch oplossen bij NTSC niveau 1. Dit heeft mijns inziens echter een aantal belangrijke nadelen. Ten eerste ga je opnieuw infrastructuur in het spoor aanleggen, wat het onderhoud van het spoor een stuk moeilijker maakt. Vooral dwarsliggervernieuwing, spoorvernieuwing of het opschudden van het spoorbed zorgen voor mogelijke beschadigingen van al die elementen.

De heer **Jansen**: Mag ik u even onderbreken? Dit doet mij ook denken aan de strategie van kort volgen op een aantal trajecten, die in Nederland op dit moment actueel is. Daar wordt ook geïnvesteerd in seinverdichting, waarbij je je kunt afvragen of die investering de moeite waard is als je over tien of vijftien jaar zonder seinen gaat werken. Hoe kijkt u daartegenaan?

De heer **Vansteenkiste**: Ik ga daar niet zomaar op antwoorden. Wij hebben het kort volgen in Nederland bekeken. Ik vond het zeer interessant om het te bestuderen. Het is absoluut niet eenvoudig implementeerbaar. Er moet een aantal randvoorwaarden worden vervuld. Ik denk dat je als spoorweginfrastructuurbeheerder afhankelijk van de foto van het moment je prioriteiten moet bepalen. Dat zal voor elke spoorweginfrastructuurbeheerder en voor elke staat verschillend zijn. Bij Infrabel is het zeer duidelijk dat de prioriteit ligt bij veiligheid en het verhogen van de veiligheid. Gezien de situatie waarin wij ons als infrastructuurbeheerder historisch bevinden, lijkt mij dat zinvol. In België zouden wij zoiets waarschijnlijk koppelen aan de invulling van een ETCS-systeem, ja.

De heer **Jansen**: Zou het niet ook logisch zijn om in ieder geval bij investeringen voor de korte termijn te kijken of die passen in het langetermijnplaatje, en als dat ERTMS/ETCS is, te proberen daarvan gebruik te maken? Is dat niet een logische gedachte?

De heer **Vansteenkiste**: Daar zit inderdaad een zekere logica in.

De heer **Jansen**: U hebt ook gezegd dat u pas na 2022 de seinen langs de sporen gaat weghalen. Dat zou technisch op zich eerder kunnen, is mijn indruk. Wat is de reden dat u zo lang wacht? Hebt u een fall-backoptie nodig tot dat moment? Is dat de belangrijkste overweging?

De heer **Vansteenkiste**: Voor je seinen langs het spoor kunt weghalen, moeten alle treinen zijn uitgerust met ETCS. Dat is een wettelijke verplichting. Je moet in je netverklaring en door wet kunnen opleggen dat het uitgerust zijn met ETCS een toegangsvoorwaarde is om met een trein te rijden op een Belgisch of Nederlands spoorwegnet. Het lijkt ons dat dit pas vanaf 2025 mogelijk zal zijn. Dat betekent dat er tot dat moment nog treinen kunnen rijden die niet zijn uitgerust met ETCS. Om die treinen ook nog veilig te laten rijden, moet je de laterale seinen en het TBL1+-systeem laten bestaan.

Wel hebben wij overwogen en overwogen wij nog steeds – dat betekent dat wij daarover nog geen besluit hebben genomen – om op een aantal lijnen die beweging sneller te laten verlopen. Het lijkt ons ten minste het bedenken waard om op het Gewestelijk ExpresNet rond Brussel bijvoorbeeld twee van de vier lijnen niet uit te rusten met laterale seinen. Dat zou meteen impliceren dat alleen treinen met ETCS op deze lijnen kunnen gaan rijden. Dat ik zeg dat het wordt overwogen, betekent dat wij nog allerhande studies aan het doen zijn om te zien in welke mate dat een piste is die wij kunnen bewandelen.

De heer **Jansen**: Ik kom terug op de zaken die Infrabel in eigen huis organiseert en die ProRail uitbesteedt, met name de engineering. U vertelde dat u een dochter, TUC RAIL, hebt waarbij die engineeringactiviteiten geconcentreerd zijn. Kunt u aangeven hoeveel mensen daar werken? Werkt dat bedrijf alleen voor Infrabel of ook voor derden? Besteedt u daarnaast engineeringactiviteiten uit of worden ze exclusief bij die partij ondergebracht?

De heer **Vansteenkiste**: Bij TUC RAIL werken ongeveer 1000 mensen. TUC RAIL werkt nagenoeg exclusief voor Infrabel, op een paar uitzonderingen na. Wij vinden het gezond dat TUC RAIL hier en daar wat projecten in het buitenland doet, al was het maar om op scherp te blijven staan, maar het is niet de bedoeling dat het overgrote deel van die activiteiten van TUC RAIL ten behoeve van het buitenland plaatsvindt. Het laatste deel van uw vraag ben ik even kwijt.

De heer **Jansen**: Ik vroeg hoeveel u voor derden doet en of u naast de activiteiten die u uitbesteedt bij TUC RAIL nog engineeringactiviteiten bij derden uitbesteedt.

De heer **Vansteenkiste**: Nee, wij doen essentieel de engineeringactiviteiten bij TUC RAIL of in eigen huis.

De heer **Jansen**: Geldt dat ook voor de informatica?

De heer **Vansteenkiste**: Het is uiteraard zo dat ETCS en informatica straks nauw verweven worden. ETCS is informatica. Wij maken een onderscheid tussen administratieve informatica en spoorgebonden informatica. Wanneer wij spreken over onze elektronische seinhuizen, die draaien op Stratuscomputers, en over het ETCS-systeem en het GSM-R-systeem, dan spreken wij over spoorgebonden informatica. Dat heeft rechtstreeks te maken met spoorexploitatie en spoorveiligheid. Daarvoor zijn totaal andere normen van toepassing dan voor administratieve toepassingen. De administratieve toepassingen vallen binnen ICTRA, dat een afdeling is van de holding. Het heeft een filiaal, Syntigo, dat vooral een aantal projecten ontwikkelt die meer op het gebied van de telecom liggen. Het gaat de overschot aan capaciteit op onze telecomkabels commercialiseren. Ik moet een duidelijk onderscheid maken tussen de administratieve ICT-toepassingen en de spoorgebonden en veiligheidsgebonden toepassingen.

De heer **Jansen**: In het kader van ERTMS valt ook het nodige certificeringswerk te doen, onder andere van materieel dat over uw rails gaat rijden. Heeft TUC RAIL daarin ook een rol? Wie doet dat in België?

De heer **Vansteenkiste**: De certificering van het spoor, de infrastructuur, gebeurt door de infrastructuurbeheerder, door Infrabel. De certificering van het rollend materieel gebeurt door de spooronderneming. Nu is het raadsel dat er geweldig veel interactie tussen beide bestaat. Om de infrastructuur in fine te homologeren heb je drie typen treinen nodig die daarover hebben gereden. Om een trein te homologeren heb je een gehomologeerde infrastructuur nodig. Het is bij momenten een kip-en-eikwestie. Wij doen dit niet via TUC RAIL, omdat wij die homologatie beschouwen als een soort handover. Dat is het overdragen van het geboden werkstuk, het geboden project, aan de infrastructuurbeheerder die het verder zal exploiteren en onderhouden. Daarbij komt een hoeveelheid formalisme kijken, met as-build plans en het overdragen aan het rail infra operation centre, dat uiteindelijk het geheel zal exploiteren.

De heer **Jansen**: Vorige week hebben wij gesproken met een aantal grote leasemaatschappijen van spoorwegmaterieel, die ook in België actief zijn. Die klaagden erover dat die certificeringsprocedures zowel erg lang duren als buitengewoon duur zijn. Ziet u mogelijkheden om die certificering wat simpeler te maken, uiteraard met behoud van veiligheid, want dat is nummer één met stip?

De heer **Vansteenkiste**: Ik ben ervan overtuigd dat het simpeler moet kunnen. Wij verkeren in de ERTMS/ETCS-historie nog maar aan het begin van een lang traject. U hebt zojuist de moeilijkheden aangehaald die wij hebben gehad om de HSL-delen aan weerszijden van de grens goed op elkaar af te stemmen. In de normering van ETCS zijn er heel wat keuzemogelijkheden. Het is en blijft een grote Legodoos. Je moet goede afspraken maken over de kleurtjes van de bouwstenen die worden gebruikt, wil je hetzelfde huis gaan bouwen. Vandaar dat het belangrijk is dat infrastructuurbeheerders goede afspraken met elkaar maken. Doordat het een legodoos is, denk ik ook dat de constructeurs onderling een aantal designer choices maken en hebben gemaakt waardoor zaken niet altijd zo een op een implementeerbaar zijn. Dit kan gelden voor een ETCS van een bepaalde constructeur op een ETCS-lijn van een andere constructeur. Er moet misschien nog wat verfijning in de normgeving worden aangebracht.

De heer **Jansen**: Het is dus ook in uw ogen een goede zaak dat er op dit moment op Europees niveau wordt gewerkt aan een soort open source voor al die hulpsoftware die nodig is en misschien ook wel aan de hardware. Wie zou daarvoor eindverantwoordelijk moeten zijn? Er is op dit moment sprake van een soort hybride organisatie, waarin ook leveranciers een rol spelen. Hoe kijkt u daartegenaan?

De heer **Vansteenkiste**: Infrabel pleit al heel lang voor een stringenter normgeving op dat vlak en een vermindering van de open punten, de designer choices, in de norm. Dat zou de compatibiliteit tussen implementaties van verschillende constructeurs ten goede komen. Ik ben mij er wel degelijk van bewust dat een complex systeem als ERTMS/ETCS een groeiproces moet doormaken. Dat in de diverse instanties op Europees niveau ook constructeurs aanwezig zijn, lijkt mij vandaag onvermijdelijk omdat de techniciteit zo groot is. Je kunt wel een norm bedenken, maar je moet altijd zorgen dat die norm bouwbaar wordt door de industrie tegen een acceptabele kostprijs. Daarmee moeten wij ook rekening houden.

De heer **Jansen**: Ik ga over op een ander onderwerp: het onderhoud aan het spoor. Ook op dat punt doet Infrabel veel meer zaken in eigen huis dan ProRail, met name het kleinschalig onderhoud en het voorkomen en oplossen van verstoringen. Hoeveel mensen zijn daarbij binnen uw bedrijf betrokken? Kunt u een vergelijking maken met de Nederlandse situatie, waarin zowel nieuwbouw als onderhoud wordt uitbesteed bij vier grote Nederlandse partijen en incidenteel bij buitenlandse partijen?

De heer **Vansteenkiste**: De directie Infrastructuur, waarvoor ik sinds kort verantwoordelijk ben, stelt iets meer dan 7000 mensen te werk, voornamelijk technische mensen. Deze mensen zijn verantwoordelijk voor allerhande onderhoud: correctief, preventief en predictief onderhoud enerzijds en de vernieuwing van de spoorinfrastructuur anderzijds. Vernieuwing is daarbij ongeveer gedefinieerd als een-op-eenvervanging van elementen uit het spoor, bijvoorbeeld het vervangen van dwarsliggers en sporen, maar ook het een op een vervangen van een brug. Alle nieuwbouw, maar ook grote vernieuwingsprojecten, worden in België via ons engineeringbedrijf TUC RAIL uitbesteed aan privéondernemingen. Infrabel bouwt niet zelf bruggen. Wanneer er dwarsliggers en sporen vernieuwd worden, zorgt Infrabel voor de spoorvernieuwingsstrein en de begeleiders van de spoorvernieuwingsstrein, maar een externe aannemer verricht de uitvoering.

Als voorbereiding op deze zitting heb ik een aantal mensen naar een vergelijking van de kostprijzen laten kijken. Ik denk dat de UIC-werkgroep Lasting Infrastructure Cost Benchmarking een goede basis is. Bent u op de hoogte van dit UIC-initiatief?

De heer **Jansen**: Nee, dat ken ik nog niet. Wij hebben de TU Delft twee onderzoeken laten doen, waaronder een benchmark. Die zal tegelijk met de conclusies van onze commissie worden gepubliceerd. Die worden straks openbaar. Dit onderzoek ken ik nog niet.

De heer **Vansteenkiste**: Ik wil het u graag meegeven. De studie, gebaseerd op gegevens van het jaar 2009, stelde dat de gemiddelde vernieuwingskosten bij ProRail en Infrabel vergelijkbaar zijn. De kosten voor vernieuwing kwamen voor ons uit op een bedrag tussen € 40 000 en € 45 000 per kilometer hoofdspoor. De onderhoudskosten lijken bij ProRail op het eerste gezicht hoger te liggen dan bij Infrabel. Ze bedragen € 80 000 per kilometer hoofdspoor bij ProRail tegenover € 45 000 per kilometer hoofdspoor bij Infrabel. De studie houdt er rekening mee dat het aantal treinkilometers per hoofdspoor in Nederland hoger ligt dan in België. In Nederland worden 29 000 treinkilometers per kilometer hoofdspoor per jaar verreden. In België zijn dat 17 000 treinkilometers. Tel daarbij de tonnages, waarbij in Nederland 9,4 miljoen brutotonkilometer per kilometer hoofdspoor per jaar wordt verreden, terwijl dit in België 6,9 miljoen is. Als je er, zoals de UIC, van uitgaat dat de kosten van de infrastructuur stijgen met zowel de treinfrequentie als de belasting, de tonnages, kun je de kosten normaliseren. Dan kom je voor ProRail en Infrabel uit op gemiddelde kosten per kilometer hoofdspoor die heel vergelijkbaar zijn. Die bedragen € 91 000 per kilometer spoor voor ProRail en € 90 000 voor Infrabel.

De heer **Jansen**: Dan kun je concluderen dat het niets uitmaakt of je het zelf doet of uitbesteedt. U kiest er toch voor om het zelf te doen. Ik neem aan dat u daarvoor goede redenen hebt. Wat zijn de bijkomende argumenten?

De heer **Vansteenkiste**: Ik denk dat je ook de historische context moet bekijken. Infrabel bestaat sinds 2005. Wij hebben dat personeel allemaal geërfd. De organisatie is erop gericht om het onderhoud met die mensen voort te zetten. Als je ziet dat dit in zowel kostprijs als kwaliteit geen verschil maakt, is het de vraag waarom wij dat überhaupt zouden veranderen.

De heer **Jansen**: Wellicht zou er een verschil kunnen bestaan in de kwaliteit van de output. Wij hebben in Nederland bijvoorbeeld het fenomeen vallende bladeren. Ik weet niet of dat in België ook bestaat. De gevoeligheid voor verstoringen heeft ook te maken met de snelheid waarmee je reageert in de sfeer van beheer en onderhoud. Verschilt dit naar uw mening wanneer je het in eigen huis doet met wanneer je het uitbesteedt?

De heer **Vansteenkiste**: Dat is een moeilijke vraag. Wij bekijken op dit moment in België kritisch allerhande onderhoud. Wij richten ons met name op de kosten en op de kwaliteit van de output. Er bestaat vandaag de dag geen zeer zware reden om aan te nemen dat de kwaliteit van de output binnen Infrabel slechter zou zijn. Wij hebben uiteraard ook vallende bladeren. Wij stellen bijvoorbeeld bij herhaling vast dat er in de herfst adhesieproblemen zijn en dat er in de nabijheid van het spoor geen blad

te bespeuren valt. Adhesieproblemen en vallende bladeren hebben misschien iets met elkaar te maken, maar niet altijd. Dit is in elk geval een oefening die wij de komende maanden in meer detail gaan verrichten, maar de parameters op het gebied van kostprijs die vandaag voor mij liggen zijn niet zo fundamenteel verschillend.

De heer **Jansen**: Ik kom op mijn laatste vraag. Onze gewaardeerde collega's van het Belgische parlement hebben zelf ook een onderzoek gedaan naar aanleiding van een groot spoorwonderzoek een tijd geleden. Dat heeft onder meer geleid tot het besluit om ERTMS landelijk uit te rollen. Zijn er in dat parlementaire onderzoek conclusies getrokken die naar uw mening ook heel goed voor Nederland zouden kunnen worden gebruikt?

De heer **Vansteenkiste**: U doelt op het onderzoek dat is verricht naar aanleiding van het spoorongeval in Buizingen. Eerst en vooral: de situatie in Nederland en België was tot voor kort op dat vlak fundamenteel verschillend. U hebt al heel lang een stopsysteem dat in mindere of meerdere mate gesofisticeerd is, afhankelijk van de op een bepaalde plaats geïnstalleerde versie. Dat is het ATB-systeem. Toen het ongeval bij Buizingen plaatsvond in februari 2010, waren wij ongeveer een halfjaar daarvoor gestart met de uitrol van dat beveiligingssysteem. Een van de conclusies is de behoefte aan een versnelde verdere uitrol van dat beveiligingssysteem. Dat is aan de gang. Dat zijn natuurlijk conclusies binnen een domein dat niet geldt voor Nederland. Door het parlement werd ook gesteld dat Infrabel op het vlak van veiligheid meer moet evolueren naar een lerende organisatie. Ik begrijp dat ProRail ook al goed op weg is om wat veiligheidscultuur betreft te evolueren naar een meer lerende organisatie.

De heer **Jansen**: Dank u wel.

De **voorzitter**: Heel hartelijk dank. U hebt op heel veel vragen al antwoord gegeven. Ik heb nog enkele vragen ter verduidelijking en nog een of twee afsluitende vragen, want wij lopen al aardig in de tijd. Ik hoorde u zeggen: ik heb dat kort volgen op een baanvak in Nederland nauwlettend bestudeerd en vind het interessant. De conclusie was toch dat dit voor België nog niet relevant is en dat je er pas aan kunt voldoen als je aan een aantal voorwaarden voldoet. Kunt u specifiek ingaan op die randvoorwaarden en op de vraag waarom dit voor België op dit moment niet interessant is?

De heer **Vansteenkiste**: Een van de randvoorwaarden is dat het allemaal heel gesmeerd moet lopen om het kort volgen te laten slagen. Je moet in dat concept ook meenemen dat je mogelijkheden hebt om het systeem in de kortst mogelijke tijd te herstellen wanneer het niet gesmeerd loopt. Dit betekent dat je allerhande uitwijksporen moet hebben om treinen even opzij te zetten terwijl de andere treinen proberen hun normale cadans en ritme terug te vinden als het fout loopt. Ik ben op een morgen even in Geldermalsen gaan kijken hoe de zaak verliep. De spoorconfiguratie in Nederland, waarbij jullie heel dikwijls in een station twee perronsporen en een spoor ertussen hebben, maakt het handig om dat systeem van snel volgen te realiseren. Een directe trein kan bijvoorbeeld op een stopstation makkelijk een stoptrein inhalen die even opzij staat, helemaal zoals gepland. Het raadsel is dat het mixen van snelle treinen en stoptreinen op één baanvak vrij capaciteitsverlagend werkt, tenzij je ze elkaar op bepaalde punten kunt laten inhalen. De fysieke spoorconfiguratie in België

is niet zo uitgebouwd. Dat is wel een handicap. Ik denk dat wij daarom eerder kijken naar capaciteitsverhogende maatregelen in het kader van ERTMS/ETCS.

De **voorzitter**: Hebt u in dat kader een opvatting over het gegeven dat ProRail erop aankoerst om meer in corridors te gaan rijden? U kent dat concept?

De heer **Vansteenkiste**: Ja, dat willen wij ook implementeren. Wij vinden dat een heel goed concept.

De **voorzitter**: U zei dat het voor het werken met het Europese beveiligingssysteem, met welk level dan ook, een kip-of-eivraag is wat er eerst komt als de wagons in staat moeten zijn om met het systeem te werken en de infrastructuur erop moet zijn aangepast. Heb ik goed begrepen dat Infrabel daarin als het ware de leidende rol heeft en ook kan afdwingen dat de wagons daarvoor geschikt worden gemaakt of heb ik u toen verkeerd begrepen?

De heer **Vansteenkiste**: Ik denk dat u mij lichtelijk verkeerd hebt begrepen. Wij proberen daarin uiteindelijk wel een voorttrekkersrol te spelen, maar er is een verschil tussen die voorttrekkersrol en het kunnen verplichten dat bepaald rollend materieel rijdt op een infrastructuur met ERTMS. Het laatste is eerder een privilege dat is weggelegd voor de wetgever en de National Safety Authority.

De **voorzitter**: U bent op dit moment dus nog niet uit de impasse?

De heer **Vansteenkiste**: Er is geen sprake van een impasse, want wij werken heel goed samen met onze collega's van de spoorondernemingen. De maximale beveiliging van het treinverkeer wordt alleen bereikt wanneer beide, infrastructuur en rollend materieel, zijn uitgerust met een bepaald beveiligingssysteem. Het heeft geen enkele zin om als infrastructuurbeheerder de infrastructuur uit te rusten met een beveiligingssysteem waarmee geen enkele trein is uitgerust. Het sleutelwoord is nauw en zeer nauw overleg.

De **voorzitter**: Het komt op mij over dat uw organisatie precies weet wat zij wil en waar zij de komende periode naartoe gaat. Ik kan mij echter ook voorstellen dat u wel kopzorgen hebt over het proces waarin u zich nu begeeft. Wat zijn de grootste risico's of zorgen die u hebt?

De heer **Vansteenkiste**: U zegt het heel goed. Wij weten zeer goed waar wij naartoe willen. De grootste kopzorgen betreffen ten eerste de gigantische hoeveelheid werk die dit met zich meebrengt, met name voor de parametrisering van het systeem. Het is een IT-systeem. Het moet bijzonder precies worden geparаметreerd, wil het juist werken. Het verzamelen van al deze gegevens is een enorme opdracht. Een tweede probleempunt is om de onvermijdelijke veranderingen aan het spoorstelsel helemaal en heel goed onder controle te houden terwijl je het ETCS-systeem invoert. Het is niet haalbaar om twee jaar op voorhand parameters te verzamelen en gedurende die twee jaar nog allerlei wijzigingen aan het spoorstelsel toe te laten, waardoor de fysieke spoorconfiguratie ter plaatse helemaal is gewijzigd wanneer je het systeem wilt plaatsen. Het is althans in België een hele opdracht om dat netjes onder controle te houden, zodanig dat er liefst geen enkele

wijziging optreedt en er als het dan moet, slechts enkele gecontroleerde wijzigingen aan de fysieke lay-out van de sporen worden aangebracht. Last but not least zijn er twee technische problemen. Dat baseline 3 nog in ontwikkeling is, hoewel hij in een bètatestversie technisch bestaat, moet goed worden gemonitord. Wij moeten erop blijven toezien dat de Europese Commissie haar beloften hierover nakomt. Verder is er het GSM-R-systeem dat vandaag zijn capaciteitsbeperking heeft. Wij moeten erop toezien dat zowel in termen van techniciteit als in termen van norm- en regelgeving die beperking in de loop van het komende decennium wordt opgeheven.

De **voorzitter**: Dat is helder. Ik heb nog een slotvraag, ook gelet op de tijd. Zijn er nog zaken die wij niet aan u hebben gevraagd, waarvan u het jammer vindt dat u daarop niet in zou kunnen gaan?

De heer **Vansteenkiste**: Ik denk dat we heel lang hebben gepraat en een wijde tour d'horizon rond het ETCS-systeem hebben gemaakt. Ik kan niet direct iets bedenken wat u mij niet hebt gevraagd.

De **voorzitter**: Dan dank ik u heel hartelijk voor de tijd die u hebt genomen om ons te woord te staan en van alle informatie te voorzien. U hebt nog een aantal zaken op schrift staan. Die ontvangen wij heel graag.

Sluiting 11.28 uur.

VERSLAG VAN EEN OPENBAAR GESPREK IN HET KADER VAN DE TIJDELIJKE COMMISSIE ONDERHOUD EN INNOVATIE SPOOR

Maandag 24 oktober 2011
Aanvang 11.45 uur

Gehoord wordt: de heer T. Boric, Beleidsmedewerker, belangenvereniging voor reizigers in het openbaar vervoer (ROVER), tevens deelnemer in het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (Locov)

Voorzitter: mevrouw A. H. Kuiken

Verder zijn aanwezig de leden van de commissie: Van Bommel, Bosman en Paulus Jansen, alsmede de heer F.H. Mittendorff, griffier, en de heer R.J. de Bakker, onderzoekscoördinator

De **voorzitter**: Goedemorgen. Wij gaan verder met het tweede gesprek van vandaag, met de heer Boric van reizigersorganisatie Rover. Het vijfde lid van deze tijdelijke commissie, Eddy van Hijum, is vandaag verhinderd, maar zal de volgende keer weer aanwezig zijn. De procedure is vandaag als volgt. Wij hebben ruim een halfuur voor dit gesprek gepland. Als eerste zal de heer Van Bommel een aantal vragen stellen. Waar nodig zullen de andere leden van de commissie vervolgvragen stellen.

De heer **Boric**: Voorzitter. Mag ik even van de gelegenheid gebruikmaken om mijn voorzitter, Arriën Kruyt, te verontschuldigen. Hij is ook uitgenodigd en was hier graag aanwezig geweest, maar onze bestuursleden zijn ook vrijwilligers en hij had andere verplichtingen.

De **voorzitter**: Het is belangrijk dat dat werk ook doorgaat.

De heer **Van Bommel**: Voorzitter. Ik heet de heer Boric welkom bij onze commissie. Hij is als geen ander in staat om vanuit het reizigersperspectief toe te lichten hoe reizigers deze problematiek ervaren. In dat kader zal ik hem een aantal vragen stellen. Allereerst wil ik hem de gelegenheid geven zich voor te stellen.

De heer **Boric**: Ik ben Tim Boric. Ik ben beleidsmedewerker bij Rover en in die functie een kleine tien jaar betrokken bij onder andere het wel en wee van het spoor. Ik neem ook samen met mijn voorzitter deel aan het LOCOV, het consumentenoverleg met NS, het ministerie van Infrastructuur en Milieu en tegenwoordig ook ProRail.

De heer **Van Bommel**: Dank u wel. Wij praten in deze commissie over veel technische termen. Het gaat uiteindelijk om het Europese beveiligingssysteem. Wij praten over interlockings, over STS-passages en noem maar op, maar uiteraard praten wij in dit gedeelte over de reiziger. Als ik in de trein zit, is veiligheid niet mijn eerste overweging. Wel als ik in een vliegtuig zit, maar niet als ik in een trein zit. Dan denk ik alleen: als ik maar op tijd op mijn bestemming ben. Mijn eerste vraag luidt: hoe ervaren de reizigers op dit moment de situatie in Nederland? Misschien kunt u daarover iets vertellen? U hebt veel contact met hen. Hoe ervaren zij de huidige situatie van het Nederlandse spoor?

De heer **Boric**: Daarvoor kun je verschillende invalshoeken gebruiken. Een van de invalshoeken is het klanttevredenheidsonderzoek, dat onder andere de NS uitvoert in overleg met ons en het ministerie. Voor de regionale vervoerders wordt het klanttevredenheidsonderzoek georganiseerd door het Kennisplatform Verkeer en Vervoer, het KpVV. Daaruit komt het beeld naar voren dat reizigers de afgelopen zeven à acht jaar tevredener zijn geworden over het functioneren van het spoor, over het op tijd rijden en over een aantal andere belangrijke aspecten. Daarbij moet ik zeggen dat het spoor wel uit een diep dal kwam. Dat was rond 2001, 2002, maar dat weet u natuurlijk ook. Toen verkeerde het spoor in een heel diepe crisis en was er heel veel mis op het gebied van infrastructuur en materieel. Ook met het personeel was het een en ander aan de hand. Dat resulteerde in een bedrevend dienstverleningsniveau, waardoor zelfs een keer een prijsverhoging is afgeblazen. Dan moet het in Nederland heel erg zijn.

Sindsdien heeft het klantoordeel zich heel aardig hersteld. Het is nu heel redelijk. Wel zien wij dat het oordeel over op tijd rijden, bijvoorbeeld bij NS, absoluut gezien erg achter blijft. Minder dan drie op de vijf reizigers is daarover echt tevreden. Dat steekt een beetje af bij de af en toe mooie, juichende punctualiteitscores vanwege de treinen die op tijd rijden. Er zit kennelijk een verschil tussen de statistieken over het op tijd rijden van de treinen en de beleving van de reizigers. Dat hebben wij de afgelopen winter ook heel duidelijk gezien.

De heer **Van Bommel**: U hebt daar onderzoeken naar gedaan en u zegt dat de reiziger tevredener wordt. Zijn daaraan percentages te hangen?

De heer **Boric**: Dat kan zeker. Ik heb die percentages nu niet bij mij. Ik zeg dit uit mijn hoofd. Misschien moet ik er achteraf op terugkomen. Ik meen dat in het onderzoek over het laatste kwartaal bij de NS, 57% van de reizigers een tevredenheidscijfer van 7 of meer gaven. Daarin zie je over de jaren heen wel een stijging, die ook seizoensafhankelijk is. Je ziet het cijfer in de winter dalen en in de zomer is het wat hoger. Dat is op zich heel verklaarbaar. Er zijn meer cijfers te geven, maar die zou ik achteraf moeten toesturen. Ik heb ze op dit moment niet allemaal paraat.

De heer **Van Bommel**: Je hoort veel over de informatievoorziening. Hoe wordt die ervaren? Dat is een onderdeel van de mogelijke ergernis van reizigers.

De heer **Boric**: Bij de informatievoorziening zien wij ook dat het oordeel laag is. Ongeveer 55% of 56% van de reizigers geeft een 7 of meer. Dat is eigenlijk heel laag. Op het op tijd rijden zijn voor een deel moeilijk beheersbare factoren van invloed die soms van buiten de eigen organisatie van het bedrijf komen. Informatie heb je als bedrijf echter helemaal zelf in de hand. Ook over een niet op tijd rijdende trein kun je een reiziger heel goed informeren. Sterker nog, dan kan die reiziger misschien wel heel tevreden zijn over de informatie die hij krijgt, ook al is hij teleurgesteld dat de trein niet op tijd rijdt. Daarom is het extra teleurstellend dat het cijfer voor reizigersinformatie bij ontregelingen zo laag is. Ik sprak net over verschillende invalshoeken. De tweede invalshoek betreft de signalen en de klachten die wij buiten de statistieken ook zelf krijgen. Daarbij zie je vier belangrijke punten waarover reizigers klachten hebben, die in relatie staan met het terrein van uw onderzoek. Dat is ten eerste het te grote aantal sein- en wisselstoringen. Vanmorgen was het weer de verbinding van Schiphol naar Utrecht, maar het is bijna elke week raak. Je hebt wat dat betreft van die beruchte trajecten. Utrecht lag onlangs weer

plat. Ik hoef, denk ik, niet te refereren aan het traject Arnhem–Winterswijk als voorbeeld van een nog steeds buitengewoon hardnekkig probleemtraject, waarvan reizigers echt helemaal urenlang worden.

Het tweede probleem waar reizigers tegen aanlopen, vertaalt zich niet heel duidelijk in klanttevredenheidsonderzoek omdat er daarover geen specifieke vraag in het onderzoek zit. Dat zijn buitendienststellingen waar reizigers last van hebben: spoortrajecten die buiten gebruik zijn gepland vanwege onderhoud of nieuwbouw aan het spoor. Dat kan betekenen dat er geen trein rijdt gedurende een weekend, een lang weekend, een week, vier weken, zes weken, zoals vorig jaar in Arnhem, of vier weken, zoals volgend jaar in Zwolle dreigt.

Het derde punt is de reisinformatie, waarover u net al sprak. Het vierde punt is een algemeen probleem dat uit de klanttevredenheidsonderzoeken ook niet direct naar voren komt, maar indirect verscholen zit in de capaciteit op het net en de kwaliteit van het treinverkeersmanagement. Is er op het net genoeg ruimte om met aantrekkelijker frequenties treinen te rijden en om de betrouwbaarheid goed te krijgen met behulp van marges, waardoor kleine vertragingen niet meteen grote gevolgen hebben? Zijn er voldoende bijsturingsmogelijkheden voor die situaties?

De heer **Van Bemmel**: Kunt u aangeven of er verschillende ervaringen zijn in verschillende regio's? Hebt u dat ook onderzocht?

De heer **Boric**: Dat kan inderdaad per regio heel verschillend zijn. Ik noemde net het voorbeeld van Arnhem–Winterswijk, maar er zijn nog enkele van dat soort probleemtrajecten. Wij vinden dat ProRail meer nog dan tot nu toe – het doet er al meer aan dan vroeger – heel sterk moet inzetten op het aanpakken van problemen aan de bron. Dat heeft het daar wel geprobeerd, maar het probleem zit in een bepaald type beveiligingstechniek dat daar wordt gebruikt, met assentellers. Er zijn nu nieuwe geïnstalleerd, maar ze hebben het nog steeds niet onder controle. Het zijn soms zaken die lokaal verbonden zijn. Ik noemde net als ander voorbeeld de treinverbinding van Utrecht via de Utrechtboog bij Duivendrecht naar Schiphol, die er heel vaak uit ligt. Onze waarneming is dat het probleem daar ligt bij een bepaald type wissels dat met hoge snelheid kan worden bereden en dat heel storingsgevoelig is. Ook daaraan zou ProRail specifiek meer aandacht moeten schenken. Ons bekruipt bij al dat soort specifieke problemen, die soms heel lokaal zijn, de vraag of er bij ProRail wel voldoende deskundigheid zit om dat proces al in de ontwerp- en aanbestedingsfase goed voor te bereiden en om het goed te volgen.

De heer **Van Bemmel**: U stelt die vraag. In het vervolg daarvan vraag ik of u ook wordt betrokken bij de planning van dit soort zaken. Zit u in een overleg met ProRail? Wordt u gehoord over die problemen? U zegt «het schijnt zo te zijn», maar zit u er qua overleg dichtbij?

De heer **Boric**: In principe werden wij tot nu toe niet gehoord. ProRail zit ook pas sinds dit jaar, na de discussie in de Kamer dit voorjaar, in het LOCOV. ProRail is de afgelopen jaren wel enkele keren als gast in het LOCOV verschenen om toelichting te geven op problemen die wij aan de orde hebben gesteld, waaronder die storingen. Op die manier hebben wij wel een aantal keren met ProRail gesproken. Rover heeft ook buiten het LOCOV de afgelopen jaren een aantal keren met ProRail gesproken. Vandaar dat wij daarover iets meer weten. Er bestaat echter geen structurele advies- of overlegstructuur, zoals die met NS bestaat, voorafgaand aan nieuwe dienstregelingen, nieuwe abonnementen en dat soort zaken.

De heer **Van Bommel**: Dat is duidelijk. Een ander punt is dat de reiziger gebaat is bij een zo snel mogelijke verbetering van de situatie, van de veiligheid en van de frequentie. ProRail heeft in het kader van een hoogfrequent spoor het plan van kort volgen. Wij hebben daarover vanmorgen een enthousiast verhaal van Infrabel gehoord. Hoe staat u daarin? Dat zou sneller tot een verbetering kunnen leiden. Bent u daarover ook positief?

De heer **Boric**: Wij zijn natuurlijk positief over elke maatregel die snel tot een verbetering van de kwaliteit van het spoorvervoer leidt. Dus wat dat betreft: ja. Onze waarneming is dat de capaciteit van het spoor vooral rond knooppunten en stations een probleem is en dat daar de meest urgente knelpunten optreden. Kort volgen is een manier om dat probleem te verkleinen. Het zou best een goed effect kunnen hebben. Het moet natuurlijk wel omkleed zijn met voldoende waarborgen voor de veiligheid van het treinverkeer als treinen dichter op elkaar gaan zitten, maar verder is het een prima systeem.

Een aandachtspunt moet wel zijn dat er bij het zoeken naar verbeteringen voldoende wordt gekeken naar maatregelen die ook op langere termijn de investeringen rechtvaardigen. Wij hebben daarover soms enige twijfel als wij zien hoe ermee is omgegaan. Die twijfel is weer onderstreept door het recente rapport van de Rekenkamer over scopeverleggingen bij BB21 en dat soort zaken. De maatregelen moeten wel passen in een langetermijnvisie, want alles bij de spoorwegen gaat over een lange termijn. Het zijn kostbare investeringen met heel lange afschrijvingstermijnen en lange technische levensduren. Je blik moet dus tot verder in de toekomst reiken dan 5 jaar, eigenlijk wel tot 30 jaar en misschien nog wel verder.

De heer **Van Bommel**: Het Europese beveiligingssysteem, ERTMS, is een behoorlijk grote uitdaging. Er zijn allerlei verschillende systemen en specificaties sluiten nog niet op elkaar aan. Automatisch lijkt de invoering op wat langere termijn te gaan plaatsvinden. Nogmaals, het kort volgen zou sneller kunnen worden geïmplementeerd. Een onderdeel van kort volgen zijn die corridors. Dit betekent dat de reiziger sneller gaat, maar wat vaker zal moeten overstappen. Hoe ligt dat? Wat willen uw reizigers? Enerzijds zouden ze een systeem kunnen hebben waarbij ze langer zitten, maar niet hoeven overstappen en anderzijds een systeem met overstappen, waarbij ze wellicht sneller thuis zijn. Hebt u onderzoek gedaan naar de vraag hoe uw reizigers daarin staan?

De heer **Boric**: We weten dit omdat NS er onderzoek naar heeft gedaan. Wij weten het trouwens ook uit klachten, maar dat zijn meer incidentele meldingen. Ik maak een opmerking vooraf. Aan het begin van uw vraag zei u dat kort volgen corridors inhoudt. Het is misschien de vraag of die automatisch het gevolg zijn. Ik kan mij ook voorstellen dat je op knelpunten manieren kunt verzinnen om treinen dichter achter elkaar te laten rijden zonder dat je daaraan verplicht de consequentie verbindt dat er corridorsgewijs moet worden gereden. Dat wil ik in het midden laten. Het dilemma is wel bekend. Als je corridorsgewijs knooppunten bedient, is dat logistiek voor het treinverkeer handiger, maar je laat de reizigers vaker overstappen. Dat is inderdaad een bekend dilemma. Wij weten uit onderzoek door de NS dat reizigers directe verbindingen ook erg belangrijk vinden. Wij weten ook dat er reizigers afhaken na het verdwijnen van rechtstreekse verbindingen. Je moet dat nadeel afwegen tegen het voordeel van een grotere betrouwbaarheid, even aannemend dat je die grotere betrouwbaarheid niet op een andere manier kunt verkrijgen. Dat is geen eenduidige afweging. Wij hebben aan NS en

ProRail gevraagd om ons meer zicht te geven op de manier waarop ze die analyse uitvoeren en de manier waarop ze daarin de overstapkwaliteit betrekken. Het maakt namelijk veel uit of je overstapt op hetzelfde perron met een goede aansluiting of met hoogfrequente treindiensten, waarbij zo'n overstap heel gemakkelijk is: je stapt uit de trein aan de ene kant en in de trein aan de andere kant, zoals bijvoorbeeld in Amersfoort. Dat valt voor veel reizigers erg mee, ook als je bagage bij je hebt. Ook dan zijn er overigens nog reizigers die dat heel vervelend vinden: oudere reizigers, mensen die met erg veel bagage op weg zijn naar Schiphol of mensen die op hun laptop zitten te werken. Die moeten hun jas weer aandoen en de zaak afsluiten, enzovoorts. Dat doet voor hen afbreuk aan de treinreis. Daar moet je echt wel naar kijken.

Als het een overstap wordt waarbij je trappen moet lopen en in de spits in de rij moet aansluiten voor je de trap afkunt en ergens anders met al je spullen de trap weer op moet, wordt het een ander verhaal. Dan wordt het wel heel erg onprettig voor een nog grotere groep mensen. Dat moet je reizigers eigenlijk niet willen aandoen. Dat effect hebben wij al op een aantal punten gezien bij het introduceren van corridors in 2007. Met het laten ontstaan van nog meer van dat soort zaken moet je erg terughoudend zijn. Vandaar dat wij in die discussie, die afweging, de overstapkwaliteit heel nadrukkelijk willen betrekken. Daarvan willen wij analyses, maar die hebben wij tot nu toe niet vooraf gezien.

De heer **Van Bommel**: Ik noemde kort volgen, maar inderdaad, de corridors hebben natuurlijk ook te maken met de ontvlechting, met name in Utrecht. Het is duidelijk. Ik heb nog een andere vraag. Is er bij u bekend wat het percentage grensoverschrijdend reizigersverkeer is ten opzichte van het binnenlandse verkeer? Ik ga ervan uit dat in Nederland het percentage binnenlands verkeer veel hoger ligt. Is de reiziger dan niet primair gebaat bij een nationaal werkend systeem en is de interoperabiliteit tussen de verschillende landen niet wat minder van belang voor de reiziger?

De heer **Boric**: Ik begrijp uw vraag. Als je alleen kijkt naar aantallen, gaat het natuurlijk om een heel kleine minderheid. Ik heb het percentage niet bij de hand, maar het zal niet meer dan enkele procenten zijn in vergelijking met het aantal binnenlandse reizigers. Dat is echter het verraderlijke dat wij als belangenorganisatie in het openbaar vervoer wel vaker tegenkomen. Je kunt naar gemiddelden kijken, naar de 80-20-regel, zoals bedrijven wel vaker doen. Dat kan soms heel verstandig zijn, maar het openbaar vervoer is een dienstverlening die voor iedereen moet openstaan en ook aan minderheidsgroeperingen mogelijkheden moet bieden. Als je op die manier kijkt naar de reismogelijkheden van bijvoorbeeld mensen met een fysieke beperking, kun je ook zeggen: het zijn procentueel maar heel weinig mensen, dus waarom zouden wij zoveel kosten maken voor lagevloerbussen en gelijkvloerse instap bij treinen, maar zo kijken wij daar niet tegenaan.

Wat Europa en interoperabiliteit betreft: Nederland is heel sterk afhankelijk van Europese samenwerking. Het is een partner in Europa en het grensoverschrijdend verkeer wordt alleen maar belangrijker. Dat zie je ook op de weg. Het aantal grensoverschrijdende verbindingen neemt ongetwijfeld toe. Het is ook veel gemakkelijker geworden. Je hebt geen slagboom meer, je hoeft geen papieren meer te laten zien en geen geld te wisselen. Alleen bij de treinen zijn er nog financiële belemmeringen, een hogere prijs als je de grens overgaat, en soms ook technische belemmeringen.

Wij zijn dus een heel warm voorstander van het meer tot één geheel maken van het Nederlandse netwerk met de netwerken aan gene zijde van de grens. Dat zou zich niet alleen moeten richten op een enkele hogesnelheidsverbinding, die als een soort paradepaardje bedoeld is, hoewel dat in de praktijk ook wel eens wat tegenvalt. Het zou ook op het niveau moeten gebeuren van intercityverbindingen en kortereafstandsverbindingen. Je ziet vaak dat die verbindingen het heel goed doen als ze verbeterd worden. Ik noem het bekende voorbeeld van de lijn Enschede-Gröna. De reden waarom die lijn het zo goed is gaan doen terwijl die als buslijn wegwijnde, nadat hij als treinlijn was opgeheven toen die ook een kwijnend bestaan leidde, was dat er mooie, nieuwe treinen zijn gaan rijden in een aantrekkelijker frequentie, met goede aansluitingen op het grote netwerk dat erachter ligt aan de Duitse en aan de Nederlandse zijde. Die kwaliteit kun je alleen maar verder verbeteren door meer doorgaande verbindingen te leveren. Wij zijn een warm voorstander van veel aandacht voor verbetering van de grensoverschrijdende verbindingen waardoor het openbaar vervoer in Nederland meer één geheel wordt met dat in België en Duitsland.

De heer **Van Bommel**: Duidelijk. Ik kom aan mijn laatste vraag. Deze commissie probeert een aantal antwoorden te vinden. Wij horen graag van u of u een bepaalde prioriteit heeft waarvan u graag wilt dat de commissie daarop antwoorden geeft of daarnaar onderzoek doet.

De heer **Boric**: Ik heb al vier hoofdpunten genoemd waarop wij als reizigers veel last hebben van ProRail, om het kort door de bocht te formuleren. Dat zijn het grote aantal sein- en wisselstoringen, de problemen rond de buitendienststellingen, reisinformatie die vaak niet goed functioneert en het capaciteits- en verkeersmanagement. Over alle vier deze zaken hebben wij al gesproken. Het geheel overziend, is een belangrijk overkoepelend punt, dat ook al door de Kamer is genoemd, dat de spoorsector, en vooral ProRail, sterker vanuit het belang van de reiziger moet redeneren. Wij zien dat ProRail dat al wat meer begint te doen, dus dat stemt ons wel tot vreugde. Een lastig punt daarbij is bijvoorbeeld de hinder van die grote buitendienststellingen. Wij zijn daarover wel beter met ProRail in gesprek. ProRail heeft positief gereageerd op ons voorstel om te bekijken of wij in werkgroepverband kunnen komen tot een manier om dat beter in beeld te brengen en te zoeken naar een manier om met die buitendienststellingen om te gaan die minder hinder voor reizigers veroorzaakt. Het is best mogelijk dat nieuwe technieken middelen zullen aanreiken om de hinder bij dat soort zaken te verminderen, zonder dat ik direct de gedachte wil schetsen dat nieuwe technieken wondermiddelen zijn waarmee alles ineens probleemloos wordt. Maar ze scheppen wel meer mogelijkheden voor innovatieve processen. Een van de zaken die wij in de discussie over de buitendienststellingen, zoals bij Arnhem en Zwolle, en capaciteitsvraagstukken telkens weer tegenkomen, is de noodzaak om verder vooruit te kijken dan tot nu toe gebeurt, ook om knelpunten in het spoorwegnet langer van tevoren te voorzien. Om het voorbeeld van Zwolle te noemen: er is een nieuwe Hanzelijn aangelegd. Dat wisten wij al jaren van tevoren. Wij zijn ook allemaal blij met die lijn, maar die lijn moet ergens aanlanden op het bestaande net. Die voegt ook treinen en treinbewegingen toe op knooppunten, zoals in Zwolle en op de Flevolijn. Als je daar niets doet, ontstaan daar wellicht knelpunten. Dat is ook gebleken. Dat is wel onderkend, maar op een zo laat tijdstip dat toen onder tijdsdruk de plannen moesten worden gemaakt voor een extra perron in Zwolle. Andere maatregelen, zoals kort volgen, zullen daarvoor wellicht nog een oplossing bieden. Er moet nu onder tijdsdruk een project

worden klaargestoomd met veel reizigershinder. Ook vanuit die optiek is het wenselijk om in een vroeger stadium te onderkennen welke capaciteitsknelpunten het gevolg zijn van ontwikkelingen in het vervoer en in de infrastructuur. In het verleden hebben wij dit gezien bij de Hemboog en de Gooiboog. Dat waren nieuwe brokken infrastructuur waarbij diezelfde problematiek zich voordeed. In dat hele proces zou het ministerie wellicht een nadrukkelijker sturende rol op zich moeten nemen, ook als het gaat om een langetermijnvisie en het met techniek inspelen op maatschappelijke en vervoersbehoeften, zoals wij dat ook in Zwitserland zien.

De heer **Jansen**: Ik heb nog twee aanvullende vragen. U hebt tot tweemaal toe gehamerd op de noodzaak om als spoorbedrijf, of het nu de infrastructuur of het vervoer betreft, vooruit te kijken tot misschien wel 30 jaar. U gaf het voorbeeld van de Hanzelijn, waarbij misschien te laat knelpunten zijn opgepakt, waardoor vertraging ontstaat bij het profiteren van de baten van de lijn. Ik meende in eerste instantie ook te beluisteren dat u het gevoel had dat soms maatregelen worden genomen die op korte termijn rendement opleveren, maar op langere termijn misschien juist een vorm van kapitaalvernietiging zijn. Beluisterde ik dat goed of heb ik dat verkeerd begrepen?

De heer **Boric**: Die eerdere opmerking maakte ik eigenlijk vanuit het idee dat wij tot nu toe nog te weinig een deugdelijke middellange- en langetermijnvisie zien op de technische ontwikkeling van het Nederlandse spoorwegnet. Wij hebben heel sterk de indruk dat Nederland – ik zeg expres «Nederland» – dus het ministerie, ProRail, NS en de andere vervoerders en verdere partijen, zoekende is naar wat de beste manier is om het spoorwegnet geschikt te maken voor 2030, 2040 of 2050. In die discussie spelen ERTMS, Mistral, enzovoorts een rol, evenals de manier waarop je capaciteitsknelpunten oplost en de manier waarop je op de kortere termijn misschien dingen kunt doen, zoals kort volgen. Dat zou bij elkaar moeten passen. Als daarop geen gedeelde, eensluidende visie bestaat ... Daar zit mijn vraag, mijn angst. Je moet ook niet niks doen om zaken te verbeteren, maar de investeringen die je doet, zou je wel moeten doen op zo'n manier dat je er geen spijt van krijgt en op zo'n manier dat ze passen in maatregelen die je voor de wat langere termijn in gedachten hebt.

De heer **Jansen**: Past het verlengen van de levensduur van ATB in uw langetermijnvisie?

De heer **Boric**: Dat is de vraag. Je zult uiteraard met ATB nog een aantal jaren verder moeten, maar de vraag is of je nu al niet op korte termijn zou moeten beginnen met stappen richting een algemene invoering van ERTMS. Dat betekent niet dat je dat systeem meteen overal invoert. Dat kan niet en het is ook veel te duur om dat zo snel te doen. Maar bepaalde maatregelen die passen in dat hele beeld, zou je moeten beginnen te nemen. Daaraan vooraf gaat een discussie over hoe je de kosten inplant, want de kostenverdeling slaat heel anders neer bij nieuwe dan bij oude systemen. Dat speelt nu een storende rol in de discussie, dat merk je.

De heer **Jansen**: Ik beluister dat u ERTMS als een strategische techniek voor de toekomst ziet en dus voorstander bent van deze techniek. Misschien kunt u dit bevestigen? Ik kan mij voorstellen dat er tien en misschien wel vijftien jaar lang een vorm van overlast voor de reiziger kan ontstaan als straks de verkoop doorgaat terwijl er wordt verbouwd. Hebt u enig idee hoe dat zou kunnen worden beperkt?

De heer **Boric**: Het eerste deel van uw vraag was hoe wij aankijken tegen ERTMS. Wij vinden dat een uitermate zinnige ontwikkeling en wij staan daarin natuurlijk niet alleen. Wij hebben daarover in LOCOV-verband samen met andere consumentenorganisaties enkele jaren geleden een ongevraagd advies uitgebracht. Dat kent u. Dat heb ik de commissie toegestuurd. Dat hoef ik verder niet toe te lichten. Het is misschien een beetje vreemd dat wij ons als consumentenorganisatie met zoiets technisch bemoeien, maar wij zien de voordelen daarvan op allerlei gebied: capaciteit, veiligheid, meer mogelijkheden voor het vinden van innovatieve oplossingen voor het omgaan met werkzaamheden, enzovoorts. De voordelen slaan op allerlei punten neer. De bottomline van ons advies luidde: betrek al die mogelijke voordelen die je op termijn kunt incasseren in de kosten-batenoverweging en kijk er niet vanuit maar één perspectief tegenaan. Het is een goede ontwikkeling. Over het tempo moet je goed nadenken.

Het tweede deel van uw vraag ging over de hinder als je het spoor moet ombouwen. Je moet de beveiliging op het spoor hoe dan ook vervangen. Er wordt op dit moment nog gewerkt met een relaistechniek, die is ontworpen voor de oorlog of kort na de oorlog. Die kun je wel steeds blijven vernieuwen, maar dan laat je allerlei mogelijkheden om verbeteringen te incasseren onbenut. In verband met ERTMS en het bereiken van die voordelen zul je hoe dan ook naar iets anders toe moeten, naar die elektronische interlocking dus. Die maakt het bijvoorbeeld mogelijk om een emplacement gedeeltelijk te verbouwen zonder het hele emplacement buiten gebruik te nemen, om maar één voorbeeld te noemen. Zulke ingrijpende hinder als in Zwolle had je kunnen verminderen als daar elektronische interlocking was geweest. Dat heb je daar niet. De vraag is of het daar nu wordt aangelegd. Ik geloof dat het nog steeds niet op de nieuwe manier wordt aangelegd. Dergelijke beslissingen zou je nu eindelijk eens moeten nemen, vooruitlopend op ERTMS.

Dat een verbouwing van oude naar nieuwe beveiligingstechniek hinder zal geven op het spoor, zoals elke verbouwing dat doet, is onvermijdelijk. Mijn opmerking van zojuist was echter dat je wellicht verbeteringen kunt bereiken door het werken aan het spoor wat handiger te programmeren, met een wat meer vooruitziende blik. Laat ik het voorbeeld van Zwolle nemen, maar het gaat niet alleen om Zwolle. Daar moest vanwege de Hanzelijn een nieuwe brug worden gebouwd, met allerlei buitendienststellingen. Die hadden kunnen worden gecombineerd met buitendienststellingen van emplacementen in Zwolle om daar werk aan het spoor te doen. Als je lang genoeg van tevoren weet welke maatregelen op je afkomen die ingrijpend gespit in de baan of de techniek nodig maken, heb je meer mogelijkheden om dingen samen te nemen of oplossingen te zoeken waarvan reizigers minder last hebben. Helemaal zonder last zal het natuurlijk nooit gaan.

De heer **Jansen**: Dank u wel.

De **voorzitter**: De heer Bosman heeft nog een korte vraag.

De heer **Bosman**: Mijn vraag gaat over de regio's. Ik kan mij voorstellen dat zich in de Randstad de grootste aantallen reizigers bevinden en dat er een wat ander beeld ontstaat als je spreekt over reizigers in Zeeland, Limburg en Groningen, wat ook nog eens krimpgebieden zijn. U zegt dat ProRail meer moet kijken naar de belangen van de reiziger. Hoe staat Rover tegenover de belangen uit die regio's?

De heer **Boric**: Er is ook nog zoiets als solidariteit in Nederland. Het is niet zo dat regio's erbij moeten bungelen omdat ze toevallig minder treinreizigers opleveren. Een typisch voorbeeld is de spoorlijn Arnhem–Winterswijk. Daarop reizen natuurlijk minder reizigers dan in de Randstad tussen bijvoorbeeld Leiden en Den Haag. Dat mag nooit een reden zijn om daar minder aandacht aan de kwaliteit van de infrastructuur te besteden dan in de Randstad. Overigens valt het gebruik van de trein eigenlijk heel erg mee als je bedenkt dat daar een kwartierdienst wordt gereden en er binnen enkele jaren zelfs sprake is van zes treinen per uur. Als je een heel goed product neerzet voor de reizigers, wordt het ook steeds beter gebruikt. Je moet het goede product echter wel kunnen neerzetten. Daarvoor heb je een goede infrastructuur nodig. Dat geldt ook voor de mensen in Zeeland en Groningen. Alle regio's moeten goed bereikbaar zijn met snelle, betrouwbare, aantrekkelijke verbindingen over het spoor.

De **voorzitter**: Dan dank ik u heel hartelijk. De tijd is snel voorbijgegaan, maar u hebt ons van nuttige informatie voorzien. Het was ook heel waardevol dat u hier bent als vertegenwoordiger van de reizigers, wat wij tenslotte allemaal zijn. Heel hartelijk dank daarvoor.

Sluiting 12.21 uur.

VERSLAG VAN EEN OPENBAAR GESPREK IN HET KADER VAN DE TIJDELIJKE COMMISSIE ONDERHOUD EN INNOVATIE SPOOR

Maandag 24 oktober 2011
Aanvang 13.15 uur

Gehoord worden: de heer E. Groen en mevrouw J. Lohle, Vakbondsbestuurders, FNV Spoor

Voorzitter: mevrouw A. H. Kuiken

Verder zijn aanwezig de leden van de commissie: Van Bommel, Bosman en Paulus Jansen, alsmede de heer F.H. Mittendorff, griffier, en de heer R.J. de Bakker, onderzoekscoördinator

De **voorzitter**: Goedemiddag, welkom bij het vervolg van de hoorzittingen van de tijdelijke commissie Onderhoud en innovatie spoor. In dit deel voeren wij het gesprek met twee vertegenwoordigers van FNV Spoor, de heer Groen en mevrouw Lohle.

De procedure is als volgt: wij hebben ruim een halfuur de tijd. De heer Jansen zal in eerste instantie de vragen stellen. Als het nodig is, vullen de overige leden van de commissie dit aan.

De heer **Jansen**: Voorzitter. Ik nodig de gasten allereerst uit om kort te vertellen wie zij zijn en wie hun bond vertegenwoordigt.

De heer **Groen**: Voorzitter. Mijn naam is Egon Groen. Ik werk als vakbondsbestuurder bij FNV Bondgenoten. In mijn pakket bevinden zich de railinfrabedrijven: de aannemers die in opdracht van ProRail het onderhoud en de aanleg van het spoor verzorgen. De werknemers daarvan vertegenwoordig ik.

Mevrouw **Lohle**: Voorzitter. Mijn naam is Jacqueline Lohle. Ik ben vakbondsbestuurder bij FNV Bondgenoten. In mijn pakket zitten ProRail, Keyrail en de goederenvervoerders over het spoor.

De heer **Jansen**: Zit het rijdend personeel daar ook bij of is dat een andere categorie?

Mevrouw **Lohle**: Nee, dat valt onder mijn collega Roel Berghuis. Die doet NS.

De heer **Jansen**: Ik was er bij het voorbereiden van mijn vragen van uitgegaan dat ook het rijdend personeel hier via de vakbond vertegenwoordigd zou zijn. Wellicht kunt u daarover toch iets vertellen. Een insteek van deze commissie is om te bekijken wat de ervaringen met beheer en onderhoud van het Nederlandse spoor in de afgelopen periode zijn geweest. Is het belastinggeld daarvoor goed besteed? Er is de afgelopen vijftien jaar een aantal grote systeemwijzigingen doorgevoerd. ProRail en NS zijn opgesplitst. Veel activiteiten die vroeger in eigen huis werden verricht, zijn uitbesteed. Vanmorgen hadden wij een gesprek met Infrabel, waarin dat ook aan de orde is geweest. Mijn startvraag aan u beiden luidt: hoe beoordeelt u de ontwikkeling in de afgelopen vijftien jaren vanuit uw eigen achterban, dus vanuit het personeel dat daarbij betrokken is, maar ook vanuit de reiziger? Hebben die maatregelen, die systeemwijzigingen, positieve effecten gehad? Ik vraag dit allereerst aan mevrouw Lohle.

Mevrouw **Lohle**: Dat is wel heel veel in een keer. Vorig jaar hebben wij een uitgebreide discussie gevoerd met medewerkers van de werkvloer bij de verschillende spoorbedrijven: Railinfra, NS, ProRail en NedTrain. De werknemers van de werkvloer voelden heel duidelijk dat het opsplitsen van het spoorbedrijf ook zeer contraproductief werkt. De mensen in de operatie merken dagelijks dat ze van vier verschillende bedrijven zijn die elk hun eigen belangen hebben, die soms wel eens tegengesteld zijn. Daarmee worden zij dagelijks geconfronteerd, ook in de vorm van veel bureaucratie en soms zelfs bij veiligheidssituaties waarbij zij met de handen in het haar zitten.

De heer **Jansen**: Kunt u enkele voorbeelden geven van die tegengestelde belangen die leiden tot onveilige of ...

Mevrouw **Lohle**: Vooral de bureaucratie is een probleem. Ik heb er een hele notitie over, maar het is lastig om dit allemaal concreet op te lepelen. Vanuit dat gezichtspunt hebben wij met de medewerkers van het spoorbedrijf de volgende stelling betrokken. Met de Europese regelgeving is liberalisering doorgevoerd. Nederland heeft daarin vooropgelopen door de bedrijven uit elkaar te halen. In Frankrijk en Duitsland is dit in veel mindere mate gebeurd. Daar heeft een meer administratieve opdeling plaatsgevonden. De medewerkers in Nederland van de verschillende spoorbedrijven, die de FNV allemaal vertegenwoordigt – dat is een mooi voordeel – hebben gevraagd hoe wenselijk het eigenlijk is dat die spoorbedrijven uit elkaar worden gehaald. Dit werkt namelijk ook heel tegengesteld. Vandaar dat wij willen dat het geheel veel meer als een geïntegreerd spoorbedrijf wordt benaderd. Ook willen wij dat zaken als kosten, bestedingen en budgetten veel meer geïntegreerd worden benaderd. Het spoorbedrijf NS en ProRail, de treindienstleiders, moet je op een goede manier organiseren. Je kunt ze wel opknippen, maar dan heb je ook meteen het probleem georganiseerd dat partijen elkaar moeilijk kunnen vinden.

De heer **Jansen**: Ik stel dezelfde vraag aan de heer Groen.

De heer **Groen**: Vanuit mijn perspectief waren de medewerkers die het onderhoud aan het spoor verrichten voorheen voor een belangrijk deel ook in dienst van NS. Een ander deel werd van oudsher ingehuurd bij bouwbedrijven, maar het belangrijkste deel zat bij NS zelf, bij Rail Infraservices. In dezelfde operatie in de jaren negentig is dit afgesplitst en in eerste instantie ondergebracht bij drie aannemersbedrijven: BAM Rail, VolkerRail en Structon Rail.

Na 2002 werden punctualiteit en beschikbaarheid van het spoor van steeds groter belang. Dit werd door ProRail ook ingevuld. Het effect was dat de medewerkers die het spoor moeten onderhouden die werkzaamheden steeds meer in de nacht verrichtten, als de treinenloop er geen last van heeft. Dat is tot daar aan toe, maar het heeft wel een aantal effecten. Die werden voorheen bij NS intern opgelost. Dat moet nu extern gebeuren, via contracten en dergelijke. Dat lukt die spooraanemers in steeds mindere mate omdat ze te maken hebben met één opdrachtgever. Dat is ProRail. Die heeft een monopoliepositie. Je kunt als bedrijf moeilijk zeggen: weet je wat, ik doe deze keer maar even niet mee. Daarmee plaats je jezelf compleet buiten de markt. Er is geen andere partij waar je heen kunt. Dat is duidelijk een effect dat werknemers ondervinden door de opsplitsing van het spoor in enerzijds ProRail en anderzijds NS, met als aannemers van ProRail de drie bedrijven die ik noemde.

De heer **Jansen**: Wordt er in Nederland sinds die splitsing dan meer nachtwerk verricht dan bijvoorbeeld in België of Duitsland?

De heer **Groen**: Ik heb er geen idee van of het in Duitsland en België meer of minder is. Ik zie en hoor alleen van onze medewerkers en onze leden dat het steeds meer toeneemt. U weet wellicht dat de contracten over gebieden zijn verdeeld en periodiek worden aanbesteed. Inmiddels is het zover dat degene die inschrijft op zo'n periodiek onderhoudscontract moet aangeven dat hij niet overdag, maar in de nacht zal werken. Dan wordt het om te beginnen heel lastig om de medewerkers productief in te zetten. Net als in heel veel andere bedrijven hebben wij te maken met een vergrijzend personeelsbestand. Hoe ouder je wordt, hoe moeilijker het is om je aan een veranderend bioritme aan te passen. Iemand van ongeveer 20 jaar die om een uur of acht 's ochtends naar bed gaat, redt dat nog wel. Die wordt netjes om een uur of drie wakker. Iemand van 55 wordt dat niet meer. Die wordt om een uur of twaalf wakker. Met vier uur slaap kan een mens niet functioneren. Dat zijn de concrete gevolgen die wij waarnemen van de opsplitsing van ProRail en NS en de marktwerking die daaraan nog iets toevoegt.

De heer **Jansen**: Misschien kan ik meteen de link leggen naar innovatie. Dat is een ander deelthema van deze commissie. Ziet de vakbond mogelijkheden om door middel van innovatie de hoeveelheid nachtwerk terug te dringen zonder dat de kwaliteit van de dienstverlening aan de reizigers en de goederenvervoerders daarmee in het geding komt?

De heer **Groen**: De innovaties hebben zo langzamerhand wel plaatsgevonden. De videoschouwtrein is een van de middelen die al een aantal jaren wordt ingezet. Die rijdt over het spoor, kan gewoon een treinpad krijgen en schouwt het spoor zonder dat je erlangs hoeft te lopen. Dat is ook een stuk veiliger. Overigens kun je dan nog lang niet alles zien. Je moet soms ook horen wat er aan de hand is op het spoor. Een ervaren spoorman kan horen of er ergens iets mis is. Dat zie je op een video niet. We hebben ook de innovatie van de mobiele werkplaats. Die is ook al een tijdje geleden geïntroduceerd. Hij wordt nog niet helemaal productief ingezet omdat het moeilijk is om daarvoor treinpaden te krijgen en hem in een emplacement helemaal netjes in te zetten. Dan heb je het wel zo'n beetje gehad met de innovaties. Ik zie op de korte termijn niet veel meer innovaties komen op het terrein van onderhoud.

De heer **Jansen**: Vanmorgen is de suggestie gedaan dat ERTMS kan worden gebruikt om delen van emplacementen buiten gebruik te stellen voor onderhoud, terwijl de rest wel gebruikt kan worden. Is dat een richting die u interessant vindt?

De heer **Groen**: Als dat een van de mogelijkheden van ERTMS is, moet die zeker worden benut. Ik heb het rapport van de Rekenkamer gelezen. Het bevatte heel veel techniek. Ik constateer ook dat men er al een flink aantal jaren op aan het studeren is en dat men nog niet heel veel verder komt dan dat. Wij zullen moeten afwachten of dit inderdaad een reële optie is.

De heer **Jansen**: Ik stel voor dat wij overgaan naar de kwaliteit van het Nederlandse spoor vanuit de optiek van de reiziger. Wat is uw observatie van de kwaliteit op dit moment? U mag ook wat verder terugkijken naar de ontwikkeling. Gaat het de goede kant op? Gaat het de minder goede kant op? Waaraan ligt dat?

Mevrouw **Lohle**: Wij zijn blij dat naar aanleiding van de brief van de minister van februari jongstleden de samenwerking tussen NS en ProRail een stuk is verbeterd, dat er ook goed wordt geluisterd naar de mensen op de werkvloer, die over heel veel vakmanschap en kennis beschikken, en dat er veel meer vanuit de basis, de werkvloer, wordt geopereerd in plaats van vanuit het management. Dat keek alsmáar naar de opdrachten uit Den Haag, waardoor de verleiding ontstond om vooral naar boven te kijken en te vergeten waarvoor je er eigenlijk bent. Dit is een heel goede ontwikkeling waardoor het werk weer wordt uitgevoerd en georganiseerd vanuit het vakmanschap van de werknemer, de treindienstleider, de machinist of de conducteur. Dat veroorzaakt ook een grotere efficiency.

De heer **Jansen**: Hebt u daar al voorbeelden van? Waar is deze inbreng terug te zien in bepaalde voorstellen die nu worden uitgevoerd en die daarvoor nog niet in beeld waren?

Mevrouw **Lohle**: Dit is met name terug te zien in de wintermaatregelen. Al voor de winter uitbraak hadden wij allerlei adviezen van de operatie in een notitie gezet waarin wij zeiden dat het vele malen beter kon. Door de winter is die discussie in een versneld tempo opgepakt. Afgelopen zomer hebben NS en ProRail inderdaad heel hard gewerkt aan concrete, dagelijkse operationele zaken, waardoor de mensen op de werkvloer veel meer vertrouwen hebben in de wijze waarop een en ander wordt uitgevoerd voor de komende winter.

De heer **Jansen**: Mijnheer Groen, geldt dit ook voor de spooraannemers? Zijn die ook beter betrokken bij die preventieve aanpak?

De heer **Groen**: Zij zijn afhankelijk van ProRail. Zodra er een opdracht komt van ProRail, zullen zij alles in het werk stellen om die voor elkaar te krijgen. Neem die wintermaatregelen. Ik was laatst op een werkplaats van een spooraanemer. Daar lagen de materialen die voor de wintermaatregelen nodig zijn huizenhoog opgestapeld. Soms slaat het wel een beetje door: laten we er dan maar zeker van zijn dat we genoeg spullen hebben, want die wintermaatregelen en o jee, de Tweede Kamer. Als die opdracht komt van ProRail, wordt die uitgevoerd.

De heer **Jansen**: Wat zijn op dit moment de knelpunten die u ziet? Mevrouw Lohle ziet een verbetering in de samenwerking tussen NS en ProRail. Wat zijn op dit moment naar uw mening de grootste knelpunten voor een verdere kwaliteitsverbetering voor de reiziger en wellicht voor de verbetering van de arbeidsomstandigheden voor het personeel?

De heer **Groen**: Het voorbeeld ERTMS is misschien wel aardig. Dat dit project al een tijdje voortsuddert, heeft er misschien ook een beetje mee te maken dat ProRail en NS verschillende belangen hebben en dat NS mogelijk, vanuit onze optiek, wacht met grote investeringen totdat het bedrijf de zekerheid heeft dat het in de toekomst in Nederland verder kan rijden. Dat begrijp ik wel. Dat het daar een beetje stopt, is wellicht goed te begrijpen.

Het OCCR is weer een voorbeeld waarin ProRail, NS en de spooraannemers op een heel goede manier met elkaar samenwerken. Dus het kan wel. De wintermaatregelen zijn een ander goed voorbeeld. Op de terreinen waar de bedrijven echter uit elkaar zijn gereten en moeten samenwerken, kun je ook de problemen verwachten omdat daar verschillende belangen gaan spelen.

De heer **Jansen**: Vanmorgen hadden we een gesprek met een vertegenwoordiger van de reizigersorganisatie Rover. Die noemde als knelpunt dat te weinig vooruit wordt gekeken naar de lange termijn, dat er te weinig strategisch wordt geopereerd. Als voorbeeld noemde hij de Hanzelijn, waarbij pas werd gesignaleerd dat er een aantal knelpunten ontstond in Zwolle toen deze al bijna klaar was. Daardoor is er in een bepaalde periode heel veel overlast voor reizigers geweest die wellicht te voorkomen was geweest als men wat verder vooruit had gekeken. Stemt dit overeen met de signalen die u krijgt van uw achterban? Wat zou je daaraan kunnen doen?

Mevrouw **Lohle**: Dat is inderdaad de uitdaging. Het is een zeer complexe operatie om goed te bekijken welke investeringen zinvol zijn op de korte, maar ook op de langere termijn. Het spoor in Nederland is zo verknoot en verweven. Als je daarop vernieuwingen wilt toepassen, moet je dat meteen op een grootschalige manier doen. Die ontwikkeling gaat heel langzaam. Dat vraagt inderdaad om verder vooruit kijken. Als een nieuwe wissel wordt ingelegd, moet je verder vooruitkijken of die er over enkele jaren weer uitgehaald wordt, waarmee enorme kosten zijn gemoeid. Dat wordt inderdaad gesignaleerd op de werkvloer. Het wordt gezien als verkwisting van geld. Het is inderdaad een uitdaging om daarnaar op een duurzame manier te kijken.

De heer **Jansen**: Kwam het voorbeeld van Zwolle u bekend voor of is dat nieuw?

Mevrouw **Lohle**: Dat verhaal is mij niet zo bekend.

De heer **Groen**: Ik heb wel een ander voorbeeld: het planningsproces van projecten in het algemeen. Volgens mij wacht ProRail ongeveer tot Prinsjesdag met het maken van zijn planning. Rond Prinsjesdag wordt de planning voor het jaar daarop gemaakt. In de doorloop van projecten betekent dit dat het eerste kwartaal redelijk stil valt voor de aannemerij. Dan zitten monteurs duimen te draaien en te wachten op de concrete werkzaamheden die moeten aanvangen, terwijl het aan het einde van het jaar hollen is om alles op tijd af te krijgen. Hoe lossen die aannemers dat op? Die halen er in het laatste kwartaal inhuur bij – dat is dure inhuur – terwijl zij in het eerste kwartaal de monteurs betaald thuis laten zitten. De vraag is of je niet wat beter vooruit kunt kijken, of je dat niet wat slimmer kunt organiseren door de planning wat meer naar voren te halen om zo op een heel eenvoudige manier 10 mln. à 15 mln. te besparen. Dat bereik je door eerder te beginnen en wat langer vooruit te kijken.

De heer **Jansen**: Als het zo werkt als u zegt – dat wil ik best geloven – zou ik verwachten dat dit inderdaad een prijsverhogend effect heeft doordat de aanbestedingen duurder uitvallen. De trend is de afgelopen periode juist geweest dat de kosten door aanbesteding zijn verlaagd. Hoe is dat met elkaar te rijmen?

De heer **Groen**: Het is de vraag over welke periode je dat moet bestuderen. Het eerste procescontract dat is aanbesteed, was Gelre. Dat staat ongeveer op het punt van aflopen. Er is wel een methode om vast te stellen of de kwaliteit vooruit of achteruit is gegaan. Er rijdt iedere dag in Nederland een trein die het hele spoor opmeet. Dat doet EURAILSCOUT. Al die technische gegevens zijn beschikbaar. Daarmee kun je vaststellen of het er met zo'n aanbesteed contract beter op is geworden of niet. Ik kan mij zomaar voorstellen dat een procesaannemer denkt: mijn contract

loopt bijna af, ik dacht dat ik er maar eens niet zo heel veel werk in ging steken. Of het er op korte termijn beter of slechter op is geworden, is nu nog niet te vast te stellen.

De heer **Jansen**: Een ander aspect waar uw achterban, denk ik, goed zicht op heeft, zijn verstoringen en mogelijk ook de oorzaken van verstoringen. Het is een van de frustraties van reizigers als er treinen uitvallen of grotere verstoringen zijn. Wat is uw analyse op dat punt? Wat zijn de belangrijkste structurele oorzaken van verstoringen en wat zou daaraan moeten gebeuren?

Mevrouw **Lohle**: Wat de afgelopen winter weer is voorgevallen heeft de zaken behoorlijk op scherp gezet. Daardoor zijn, met adviezen van de werkvloer, procedures vele malen verbeterd. Er is op dat punt heel hard gewerkt aan de samenwerking tussen OCCR, treindienstleidersposten en NS. Wij zijn onlangs geïnformeerd over de wijze waarop dat nu wordt opgepakt. Dat geeft veel vertrouwen.

De heer **Jansen**: Hoe kijkt u aan tegen ERTMS als strategische investering voor het hele railnet? Wij hebben vanmorgen gesproken met Infrabel. In Zwitserland en Denemarken kiest men voor een integrale uitrol van ERTMS. Nederland lijkt daarvan juist wat terug te komen. Hoe kijkt u daartegenaan?

Mevrouw **Lohle**: Op de werkvloer ervaart men ERTMS als een systeem dat tot nu toe bij ProRail al veel geld heeft gekost en nog niet helemaal volgens de verwachtingen is uitgerold. Een van de oorzaken waardoor het zo lang duurt en waardoor het nog niet op alle vlakken is geëffectueerd op de voorgenomen wijze, is dat de Kamer allerlei wensen had voor ERTMS, maar dat het systeem in de praktijk onwaarschijnlijk moeilijk is te realiseren. Het is ook een opdracht aan de Kamer om zich dat te realiseren als deze wensen heeft. Er bestonden aanvankelijk zeer hoge verwachtingen van het ERTMS-systeem en de toegevoegde waarde. Het blijkt in de praktijk een stuk ingewikkelder te zijn dan aanvankelijk gedacht. Ook realistische verwachtingen van de Kamer helpen bij het bepalen van wat er wel en niet wordt uitgevoerd en wat het mag kosten.

De heer **Jansen**: Hebt u een voorbeeld van de irreële eisen die de Kamer aan het systeem heeft gesteld?

Mevrouw **Lohle**: Ik kan geen concreet voorbeeld geven, maar het wordt wel zo ervaren door het personeel.

De heer **Jansen**: Ik nodig u dan uit om daarop eventueel schriftelijk terug te komen. Het is voor ons belangrijk om te weten welke kritiek er leeft op eventuele buitensporige eisen die wij zouden stellen. Ik was mij er nog niet van bewust, maar ik sta er helemaal voor open. Heeft de heer Groen nog een aanvullende opmerking over de beoordeling van ERTMS als strategische investering?

De heer **Groen**: De stand van de techniek is dat het seinwezen van buiten de trein naar binnen de trein gaat. Het is nogal wat om zo'n systeem over het hele spoornet van Nederland uit te rollen. Dat betekent nogal het een en ander. Ik kan mij wel voorstellen dat het allemaal wat langer duurt.

De heer **Jansen**: Dan kom ik bij mijn laatste vraag. Als u zelf aan deze kant van de tafel zou zitten en u zou richtinggevend moeten aangeven waar de prioriteit moet liggen bij investeringen voor het Nederlandse spoorwagennet en organisatorische maatregelen, hoe zou uw top drie er dan uitzien?

De heer **Groen**: In ieder geval is de viersporigheid op een aantal belangrijke corridors heel belangrijk, zodat treinen in een veel hogere frequentie kunnen rijden. Een station vlak bij mijn huis lijkt mij ook wel aardig.

De heer **Jansen**: We horen na afloop wel welk station dat moet worden.

Mevrouw **Lohle**: Het belangrijke motto van FNV Spoor is: het hoofdrailnet aan NS gunnen, waardoor het buitenland niet de kans krijgt om gebruik te maken van ons mooie sporensysteem, er continuïteit wordt geboden en investeringen effectief zijn. Daarnaast is het stimuleren van de samenwerking tussen de verschillende spoorbedrijven belangrijk. We moeten niet de zaak uit elkaar halen en verder liberaliseren. Laat dat ene spoorbedrijf zo veel mogelijk geïntegreerd samenwerken en houd alles wat daarop beperkend werkt zo veel mogelijk weg.

De heer **Van Bommel**: Voorzitter. Ik heb nog twee aanvullende vragen. De eerste vraag is aan de heer Groen. Wij spraken net over innovatie en schouwtreinen. Wij hoorden van personeel geluiden dat sinds 2002 de situatie bij de wissels alleen maar is verslechterd. Volgens hen komt dat doordat nu een schouwtrein wordt ingezet. Kent u die verhalen en hebt u daarover misschien uw eigen gedachten?

De heer **Groen**: Ik ken die verhalen. Ik ben wel heel terughoudend met het bevestigen dat de kwaliteit van het spoor slechter of beter is geworden. Dat is echter wel objectief vast te stellen. Zoals ik net al aangaf, rijdt er een trein door Nederland van EURAILSCOUT die dat allemaal keurig in kaart brengt. Het is allemaal op te vragen. Het zullen wel technische gegevens zijn, maar dat moet mogelijk zijn.

De treinenloop is een heel stuk intensiever geworden, waardoor het spoor meer slijt. Dat is vrij logisch. Tegelijkertijd wordt er op een andere manier omgegaan met het aanbesteden van onderhoudscontracten. Er wordt een bodemwaarde vastgesteld waaraan het spoor op een heel aantal parameters moet voldoen. Zolang je niet onder die bodemwaarde zakt, is het prima. Veel medewerkers die nog afkomstig waren van de Nederlandse Spoorwegen hanteren een andere kwaliteitsstandaard. Zij vinden de bodemwaarde inderdaad de absolute bodemwaarde en vinden dat het spoor er piekfijn bij moet liggen. Tegen mij zeiden zij: jij gaat eroverheen, je familie gaat eroverheen, je wilt allemaal dat het veilig gebeurt. Nogmaals, ik ben erg terughoudend om een kwalitatief oordeel uit te spreken over de vraag of het spoor er beter of slechter bij ligt dan vroeger. Dat moet je op basis van die objectieve gegevens kunnen vaststellen.

De heer **Van Bommel**: Zijn die objectieve gegevens bekend? Dan zouden wij zo kunnen vaststellen of de situatie is verbeterd.

De heer **Groen**: Die moeten er zijn. Het spoor wordt dagelijks op een technische manier geïnspecteerd op een aantal parameters. Dat moet allemaal beschikbaar zijn.

De heer **Van Bommel**: Dank u wel. Ik heb nog één aanvullende vraag aan mevrouw Lohle. Het gaat over wat de mensen ervaren. Wij hoorden van het personeel geluiden dat bij ProRail niet altijd de taal wordt gesproken van de treinreiziger, dat ProRail niet genoeg NS-ervaring heeft om goed te communiceren met het rijdend personeel. Hebt u die geluiden wel eens gehoord?

Mevrouw **Lohle**: Ik denk dat in de eerste jaren na de splitsing ProRail en NS ieder hun eigen positie moesten opeisen. Zoals ik al eerder zei: de mensen in de operatie moeten gewoon met elkaar samenwerken om het spoorbedrijf vorm te geven. Vanuit de operatie hoor ik dit juist niet. De medewerkers daar willen dat de spoorbedrijven heel sterk samenwerken en voor elkaar openstaan, om hun eigen werk naar voldoening te kunnen volbrengen.

De heer **Van Bommel**: Dat is inderdaad de ambitie, maar kunt u zeggen of dit in de praktijk wel of niet werkt? U formuleert nu een ambitie. Het zou moeten werken, maar is dat daadwerkelijk het geval?

Mevrouw **Lohle**: Ik gaf al aan dat er sinds de afgelopen winter een enorm nieuw elan bestaat binnen de spoorbedrijven NS en ProRail. De komst van mevrouw Gout bij ProRail is buitengewoon positief. Er zit bijna een geheel nieuwe directie, die op een andere manier de zaken benadert. Niet de activiteit van het oude RIB-bedrijf, het bouwbedrijf, maar de operatie Verkeersleiding wordt nu gezien als primair proces. Dat komt absoluut ten goede aan de reiziger. Dat is het bedrijf dat dienstverlenend is aan de reiziger. Er heeft wel degelijk een accentverschuiving plaatsgevonden binnen ProRail.

De heer **Bosman**: Voorzitter. Ziet de heer Groen de komst van ERTMS als een bedreiging voor het personeel?

De heer **Groen**: De monteurs die werken bij de spooraanneemersbedrijven kun je opdelen in monteurs baan, monteurs seinwezen, monteurs bovenleiding en monteurs kunstwerken. ERTMS is een methode voor het seinwezen die totaal verschilt van de methode waarvoor die mensen vanouds zijn opgeleid. Ik heb de indruk dat de spooraanneemersbedrijven de slag om het digitale seinwezen hebben verloren. Die is achter de rug. Het zit bij Siemens, Bombardier et cetera, maar niet bij die bedrijven. Is het een bedreiging voor de medewerkers? Men zal nog wel een poosje doorgaan met die oude relaiskasten dus speelt het niet op de korte termijn. Daarna zal de werkgelegenheid voor het seinwezen verschuiven naar Siemens en Bombardier, is mijn persoonlijke overtuiging.

De **voorzitter**: We zijn al weer door de tijd heen. Het gaat heel snel. Ik bedank u heel hartelijk. U hebt gezegd dat u een notitie hebt over de vraag waar mensen tegenaan lopen door de opsplitsing van de bedrijven. Mag de commissie die hebben? Verder heeft de heer Jansen gevraagd om nog een aantal zaken aan te leveren. Die ontvangt de commissie ook heel graag. Ik dank u heel hartelijk voor de tijd en de moeite en voor de informatie die u ons hebt gegeven. Samen met de informatie die wij nog krijgen nagestuurd, levert dit een mooi palet op voor onze conclusies.

Sluiting 13.49 uur.

VERSLAG VAN EEN OPENBAAR GESPREK IN HET KADER VAN DE TIJDELIJKE COMMISSIE ONDERHOUD EN INNOVATIE SPOOR

Maandag 24 oktober 2011
Aanvang 14.00 uur

Gehoord wordt: de heer R.F. Demoet, ERMTS-expert, Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Voorzitter: mevrouw A. H. Kuiken

Verder zijn aanwezig de leden van de commissie: Van Bommel, Bosman en Paulus Jansen, alsmede de heer F.H. Mittendorff, griffier, en de heer R.J. de Bakker, onderzoekscoördinator

De **voorzitter**: Goedemiddag en welkom. We hebben ruim een uur de tijd voor de gesprek en ik zal nu als eerste de vragen stellen. Ik wil starten met u te vragen uzelf voor te stellen. Wat is uw rol binnen het ministerie? Wat hebt u gedaan? Waarom zit u hier aan tafel?

De heer **Demoet**: Voorzitter. Goedemiddag. Ik ben in de periode vanaf 2007 tot begin dit jaar lid geweest van het managementteam van de Directie Spoorvervoer bij het ministerie. Ik was daar voornamelijk verantwoordelijk voor het deel van de directie dat zich bezighoudt met alle investeringsprojecten, zoals Verkenningen en Planstudies en de aanlegprojecten. Daarnaast was ik bijvoorbeeld verantwoordelijk voor een aantal zaken rond reistijdverbeteringen, onder andere voor ERTMS op de Betuweroute. Als lid van het managementteam ben ik dus medeverantwoordelijk geweest voor de ontwikkelingen in de afgelopen jaren. Op dit moment ben ik lid van het managementteam van een andere directie, die zich bezighoudt met de snelwegen in Nederland. Aangezien de commissie ook wil terugkijken op de ontwikkelingen in de afgelopen jaren, is mij gevraagd dit gesprek te voeren. Ik ben ook op de hoogte van de huidige stand van zaken, dus daarover kunnen we het ook hebben.

De **voorzitter**: Dat is fijn om te horen. Ik kan me ook voorstellen dat het een beetje spannend is. Normaal gesproken zit u naast de minister en nu zit u hiervoor. Kunt u allereerst aan ons schetsen wat de verantwoordelijkheden zijn van het ministerie met betrekking tot de ontwikkeling van zo'n Europees beveiligingssysteem?

De heer **Demoet**: Ik zal proberen dit aan te geven. Het ministerie heeft natuurlijk een verantwoordelijkheid als opdrachtgever voor ProRail. Het ministerie is concessieverlener aan ProRail, maar ook aan NS. Het ministerie zet de grote lijnen uit via de concessie, maar ook via projectsturing op investeringsprojecten, en neemt beslissingen. Dat geldt ook voor de implementatie van ERTMS. Wij hebben bijvoorbeeld gevraagd hiervoor een kosten-batenanalyse op te stellen en gevraagd afwegingen te maken over de vragen hoe, wanneer en waar we dat doen. Als die keuzen worden gemaakt, moeten wij ervoor zorgen dat wij de middelen hebben om dat te doen, ofwel via beheerplannen van ProRail, ofwel door op onze eigen begroting daarvoor middelen te regelen. De keuzen die te maken zijn in hoe, waar en wanneer liggen dus voor een belangrijk deel bij het ministerie en de minister. Het ministerie is ook verantwoordelijk voor de informatievoorziening aan de Kamer over deze keuzen.

De **voorzitter**: Wanneer is het sec uitvoering, en wanneer is het dat niet meer?

De heer **Demoet**: Dat is best een ingewikkelde vraag, ook als het bijvoorbeeld gaat om een kleiner en rechttoe-rechtaanproject als een klein nieuw station. Op het moment dat er nog heel veel keuzen te maken zijn op het gebied van geld, scope of planning, of als er nog systeemkeuzen of grote uitvoeringskeuzen moeten worden gemaakt, bijvoorbeeld welke methodiek of technologie er wordt gekozen, gaat het nog niet over uitvoering, maar ligt het nog in de beleids sfeer. Op het moment dat al die keuzen zijn uitgehard en er dus een duidelijk vastgestelde scope ligt die je vrij strak kunt omschrijven, gaat het in het algemeen over naar realisatie. Dan gaat het om vragen als: wat gaat er precies gebeuren? Wat is het budget? Wat is de realisatietermijn die daarbij hoort?

De **voorzitter**: Samenvattend kunnen we stellen dat het ministerie in deze fase, waarin er nog veel vragen zijn over de uitrol van een Europees beveiligingssysteem, de regievoerder is.

De heer **Demoet**: Ik denk dat je het zo kunt samenvatten.

De **voorzitter**: U zei al dat het over de scope gaat, vrij vertaald de visie die je hebt op zo'n Europees beveiligingssysteem. Wat is de visie van het ministerie op een Europees beveiligingssysteem?

De heer **Demoet**: Ik denk dat onze scope of visie van de afgelopen jaren is dat we toegaan naar een verdere implementatie van ERTMS in Nederland. Wij hebben dit systeem natuurlijk al operationeel op de HSL en de Betuweroute en we groeien naar een verdere implementatie in Nederland. Onze insteek van de afgelopen jaren was volgens mij dat dit ook dienstig moet zijn aan de reiziger en de goederenvervoerder in Nederland op het Nederlandse spoor. Het is dus geen doel op zich om ERTMS in te voeren, maar we zoeken naar de toegevoegde waarde van dit beveiligingssysteem voor de reizigers en de goederenvervoerders. Het is een grote investering, die we netjes en goed moeten voorbereiden, zoals we dat met alle grote investeringen doen, bijvoorbeeld met de Zuidas of de A4 bij Delft/Schiedam. We moeten het goed in beeld brengen. We houden goed voor ogen wat het doel is dat we nastreven met zo'n investeringsproject of met zo'n implementatie.

De **voorzitter**: Wat is volgens u het doel van ERTMS?

De heer **Demoet**: De eerste doelstelling is de interoperabiliteit, waardoor treinen gemakkelijker de grens over kunnen rijden en niet hoeven te wisselen van locomotieven, zoals dat in het verleden gebeurde, of moeten omschakelen naar andere systemen. Het is er dus in eerste instantie voor bedoeld om op de internationale lijnen door te kunnen rijden. Daarom hebben we het al liggen op de HSL en de Betuweroute. Dat was overigens ook een verplichting. We kijken ook met die bril naar andere lijnen waarop het kan en moet worden geïmplementeerd.

De tweede doelstelling is de veiligheid. ERTMS is een beveiligingssysteem. Uiteindelijk is het bedoeld om veilig te zijn en als het ergens beter kan dan met de huidige systemen, is dat van belang.

Dan is er nog een derde doelstelling: als je toch investeert in een nieuw beveiligingssysteem en dat implementeert op een aantal trajecten of corridors, moet je ook de mogelijkheden gebruiken die het systeem biedt om de bestaande infrastructuur zoals die buiten ligt maximaal te

benutten. Dan heb ik het over de capaciteitswinst die met ERTMS kan worden bereikt. Zo kijkt het ministerie volgens mij naar de doelstellingen van ERTMS, misschien ook wel in de volgorde die ik net heb genoemd.

De **voorzitter**: Gelet op deze doelstellingen, wat is dan de implementatiestrategie die het ministerie voorschrijft voor de korte termijn en voor de langere termijn, zeg twintig jaar?

De heer **Demoet**: Voor de langere termijn hebben we nog geen implementatiestrategie gekozen. We hebben nog niet bepaald wat de scope precies moet zijn en waar ERTMS wel en niet moet worden geïmplementeerd. Die keuze moet nog worden gemaakt. Dat geldt ook voor de volgorde waarin we dat doen. Bouwen we eerst het materieel om en passen we daarna de infrastructuur aan of laten we het samen opgaan of doen we het per corridor? Daarin hebben we nog geen keuze gemaakt, omdat er uit de verschillende onderzoeken die er zijn gedaan, ook in onze opdracht, niet is gebleken dat een van de implementatiestrategieën erbovenuit springt. Dit blijkt bijvoorbeeld uit de maatschappelijke kosten-batenanalyse die we hebben laten maken. Het is dus niet duidelijk welke strategie de meeste meerwaarde oplevert voor de geïnvesteerde euro. We hebben ERTMS al liggen op de HSL en de Betuweroute, maar dit zijn afgezonderde corridors.

Aangezien er nog onzekerheden zijn, hebben we voor de korte termijn besloten om te beproeven hoe ERTMS werkt op het gemengde net, waar alle treinen, passagierstreinen van NS en andere vervoerders en goederentreinen, door elkaar rijden. Hiervoor is er bijvoorbeeld de ERTMS-pilot Amsterdam–Utrecht. Zo kunnen we beter leren wat de operationele kant van ERTMS allemaal met zich meebrengt. Het moet niet alleen worden geïnstalleerd in de infrastructuur en in de treinen, maar de machinisten moeten er ook mee gaan rijden. Het moet een rol krijgen in de besturing. We moeten zien hoe het zich in de dienstregeling houdt. We moeten dat soort zaken leren in de praktijk. Op dat soort trajecten, in een gemengde dienstregeling, is er niet heel veel ervaring met de toepassing van ERTMS, ook niet in de rest van Europa. We moeten er lessen uit trekken, die we dan weer kunnen verbinden aan de keuze voor een implementatiestrategie voor de langere termijn.

De **voorzitter**: We hebben al een aantal mensen gesproken. We hebben ook een aantal onderzoeksrapporten laten opstellen. Een van de bemerkingen is dat juist omdat het ministerie en misschien ook anderen zich zo focussen op de korte termijn, op kleine projecten, er nooit goed te overzien is welke schaalvoordelen een Europees beveiligingssysteem met zich kan meebrengen. Wat vindt u daarvan?

De heer **Demoet**: Ik ben toch geneigd om dan weer terug te gaan naar de doelstellingen die we hebben met het project-ERTMS. We proberen, ook met onze andere grote investeringsprojecten, voor ogen te houden wat het doel is. Als het doel interoperabiliteit is, bekijken we eerst voor welke trajecten dit geldt. Waar hebben we forse stromen de grens over? In tweede instantie kijken we naar veiligheid. De beleidsdoelstelling hiervoor is: elke dag beter. We proberen elke keer beter te worden, maar we zien op korte termijn geen dringende noodzaak om snel op ERTMS over te stappen, omdat het veiligheidsniveau in Nederland relatief goed is. Er is ook nog onzekerheid over het laatste punt, de capaciteitswinst die met ERTMS kan worden behaald, hoewel die wel degelijk mogelijk is. Gelukkig lukt het ons ook, samen met de spoorsector, om in de huidige systemen die capaciteitswinst te halen. Vanochtend werd al het voorbeeld van kort

volgen genoemd. Daarnaast gaat het over andere vormen van seinoptimalisatie. Zonder dat we overal in Nederland het spoor hoeven te verdubbelen of naar viersporigheid hoeven te gaan, kunnen we toch meer treinen laten rijden, zowel personen- als goederentreinen. Uit uw vraag blijkt volgens mij kritiek dat we geen langetermijnbeeld hebben waardoor de implementatie van ERTMS niet snel genoeg op gang komt. Dan is mijn vraag: hoe belangrijk is het dat het heel snel gaat? Tegen de achtergrond van die doelstellingen is het misschien niet heel belangrijk. Er is ook nog een aantal onzekerheden, waarover we meer informatie willen hebben en waarmee we praktijkervaring willen opdoen, voordat we de grote uitrol in gang zetten.

De voorzitter: We komen straks nog terug op het kort volgen. Het zijn wel fundamentele keuzen die het ministerie moet maken. Het gaat over veel geld; het gaat over de toekomst. Op basis waarvan wordt bepaald welke beslissingen er worden genomen? Is ProRail daarin de grootste aanjager? Is NS daarin de grootste aanjager? Heeft het ministerie zelf de kennis en capaciteit in huis om daarover beslissingen te nemen?

De heer Demoet: Het is een combinatie van de zaken die u noemt. Natuurlijk zit er veel operationele, technische en uitvoeringskennis bij ProRail, niet alleen om het aan te leggen, maar ook om het te onderhouden. Zonder de vervoerders, in ieder geval NS als belangrijke vervoerder op het hoofdrailnet, kan het ook niet. We hebben niets aan infrastructuur alleen in de baan, het zal ook in de trein moeten zitten. We doen dat dus inderdaad samen. We baseren ons ook op informatie en analyses die we van beide partijen krijgen. Plannen die de sector maakt en voorstellen die de sector doet, laten we regelmatig extern beoordelen. We laten ook zelf onderzoek uitvoeren, zoals de kosten-batenanalyse die we een paar jaar geleden hebben laten doen. Wij hebben zelf niet een gang vol met ERTMS-experts zitten. Dat is ook niet de rol die wij in dit soort zaken hebben. We zorgen wel dat we informatie krijgen van de partijen uit de spoorsector en van onafhankelijke deskundigen en dat we informatie krijgen over de ontwikkelingen in Europa, dat een belangrijke speler is in dit spel. Deze informatie wordt waar nodig extern getoetst of gevalideerd. Op basis daarvan proberen we keuzen te maken en besluiten te nemen.

De voorzitter: Ik wil nog even doorgaan op die ontwikkelingen. Ik wil straks nog even doorgaan op de kennis. Uw collega's in België – ik zeg het maar even spoorsectorbreed – hebben net besloten dat ze wel degelijk een slag verdergaan met een Europees beveiligingssysteem. In Denemarken idem dito. Wat maakt Nederland anders dan die landen qua keuzen?

De heer Demoet: Vanochtend hebt u uitgebreid over de Belgische situatie gesproken. Ons beeld van de Belgische situatie is dat er op een van de drie doelstellingen van ERTMS, namelijk veiligheid, een veel dringender noodzaak is om op korte termijn een brede implementatie te realiseren. De Belgen geven aan dat het huidige systeem op het vlak van veiligheid onvoldoende brengt wat men ervan verwacht. Als je dan toch investeert, ga je grootschaliger naar ERTMS. Mijn beeld van de situatie in Denemarken is dat de levensduur van de beveiligingssystemen buiten echt grootschalig ten einde is of ten einde loopt. Er is een groot vervangingsprogramma aan de orde, groter dan we in Nederland kennen. Dan is er dus een andere aanleiding om op korte termijn tot grote investeringen over te gaan.

Volgens mij zijn die beide situaties niet een op een op de Nederlandse situatie van toepassing. Veiligheid kan altijd beter en daar proberen we ook op alle vlakken mee bezig te zijn, maar er is geen analyse dat de veiligheidssituatie in Nederland zo slecht is dat we heel snel over moeten naar een nieuw systeem. Ook met de levensduur van de beveiligingssy-temen bij ons op het spoor is er geen harde noodzaak om snel tot vervangingen te komen. Dat maakt onze situatie toch anders dan in de twee voorbeelden die u noemde.

De **voorzitter**: In de buitenwereld en in de politiek spreken we heel vaak over capaciteitsvoordelen die we willen behalen, maar u zegt dat dit voor het ministerie niet de grootste prioriteit heeft. Interoperabiliteit en veiligheid zijn voor het ministerie de hoofddoelstellingen.

De heer **Demoet**: Ik zei zojuist in een bijzinnetje: misschien wel in die volgorde, maar dat hebben we nooit ...

De **voorzitter**: Ik heb u drie vragen gesteld, waarbij u continu benadrukte, ook in vergelijking met deze andere landen, dat de vergelijking niet opgaat, omdat de capaciteit eigenlijk door het ministerie van onderge-schikt belang wordt geacht.

De heer **Demoet**: Capaciteit is een belangrijk punt. Dat probeerde ik ook aan te geven, maar er zijn gelukkig ook andere mogelijkheden en middelen dan ERTMS om tot capaciteitswinst te komen. Juist met betrekking tot de capaciteitswinst bestaan er bij de implementatie van het ERTMS-systeem nog grote onzekerheden. U stelt nu zo scherp dat het punt van de capaciteit misschien niet het meest urgent is en niet het meest duidelijk is bij de implementatie van ERTMS en ik denk dat dit wel zo is.

De **voorzitter**: Ik heb geen enkele behoefte om dit punt te maken, maar ik concludeer het omdat u dit tot drie keer toe naar voren brengt. Ik heb nog een vraag over een onderwerp dat samenhangt met die capaciteit. U zegt dat er wordt gefocust op interoperabiliteit en veiligheid. De noodzaak is wat minder dan in Denemarken omdat daar de techniek is verouderd. We horen echter van andere personen die we hebben gesproken dat onze techniek ook aan haar uiterste houdbaarheidsdatum begint te komen. Kunt u daarop ingaan? Wanneer denkt u dat we op een kritisch punt komen dat de techniek wel degelijk moet worden vervangen? Op welke manier moet dit dan gebeuren?

De heer **Demoet**: Er zijn onderdelen van het beveiligingssysteem op enig moment aan vervanging toe. Het jaar 2018 is een paar keer genoemd. Binnen het programma Mistral van ProRail staat dit bovenaan de agenda. Dat is de hele aanleiding voor dat programma, dat in het leven is geroepen voor het vernieuwen en vervangen van onderdelen van het beveiligingssysteem. Dit programma is al een aantal jaren opgenomen in het Beheerplan, dat ProRail jaarlijks uitbrengt. Het is volgens mij begonnen met een deel van de bedrading in de relaiskasten, dat op een gegeven moment aan het einde van de levensduur is en moet worden vervangen. Vervolgens wordt gekeken of er nog meer moet worden vervangen. Er is dus wel degelijk een aanleiding om te vervangen of te vernieuwen. Dat is ook zo met wissels of bovenleidingen of andere onderdelen van het spoorstelsel.

De **voorzitter**: Wanneer is dat kritieke punt gekomen?

De heer **Demoet**: Gelukkig heeft ProRail er goed zicht op. Volgens mij staat ook in de stukken die er zijn gewisseld met de Kamer dat 2018 een belangrijk moment is voor die bedrading in de relaiskasten. Dat was de oorspronkelijke aanleiding om tot een vervangingsprogramma te komen. Gaandeweg, op aangeven van ProRail, maar ook op ons initiatief, hebben we de link gelegd tussen dat vervangingsprogramma in de bestaande techniek en de implementatie van ERTMS. We hebben voorgesteld die zaken goed met elkaar te verbinden, omdat er bijvoorbeeld ook elektronische vervanging is voor de bedrading in de relaiskasten, in plaats van mechanische vervanging. Ik weet niet hoe ik het precies moet noemen, maar een aantal collega's bij ProRail heeft B-relais op hun bureau staan. Dat zijn van die grote spoelen, waar stroom doorheen loopt. Dat heeft ook nog met elektriciteit te maken, maar het is geen computer. De volgende stap zou dus zijn om over te gaan naar elektronische interlockings. Op een gegeven moment werd duidelijk dat het met elkaar te maken heeft. Je kunt de bestaande systemen buiten een op een door hetzelfde vervangen, of je kunt een stap maken naar nieuwe technologie die ook weer een eerste stap kan zijn naar ERTMS. Toen hebben we die zaken ook met elkaar in verband gebracht. Het lijkt op de Deense casus, maar daar speelt het veel breder en op een veel grotere schaal dan bij ons.

De **voorzitter**: Ik denk dat het goed is om daarover straks nog door te vragen, maar dat laat ik aan mijn collega's. In het rapport van de Algemene Rekenkamer over uw ministerie wordt gezegd dat het in een lastig speelveld moet opereren. Het ministerie heeft te maken met veel geld, met partners zoals ProRail, NS en andere partijen. Er wordt eigenlijk gezegd dat er niet van het ministerie verwacht kan worden, gelet op de capaciteit, dat het de regiefunctie helemaal goed kan invullen. U hebt gezegd dat het ministerie die regiefunctie heeft. Wat vindt u ervan?

De heer **Demoet**: Mijn beeld is dat die constatering over de beperkte hoeveelheid personele capaciteit aan onze kant vooral was gelinkt aan de financiële kant van de sturing van ProRail. In het rapport is er sprake van 2,5 fte inzet op de financiële sturing en de relatie met ProRail, om zo zicht te hebben op de geldstromen die jaarlijks in het Beheerplan omgaan. Daar gaat volgens mij de opmerking van de Rekenkamer over. Volgens mij vraagt u eigenlijk of we wel genoeg capaciteit hebben om in het geheel de rol te vervullen van het uitzetten van de grote lijnen.

De **voorzitter**: Dat klopt.

De heer **Demoet**: Het vorige kabinet en het huidige kabinet hebben ons natuurlijk geconfronteerd met taakstellingen in personele capaciteit. We zijn daar ook mee bezig. Als we over vijf jaar tien jaar terugkijken, zullen we een afname zien in de personele capaciteit van 40% à 50%. Ik heb echter tot nu toe niet gemerkt dat we op dit onderwerp te weinig collega's hebben aan de Plesmanweg om onze rol in te vullen.

De **voorzitter**: Ik geef een voorbeeld om het in te kleuren. Als er een discussie is over de vraag of beveiligingssystemen kunnen worden omgebouwd naar een Europees beveiligingssysteem, heeft het ministerie dan de kennis in huis om daarover een oordeel te vellen?

De heer **Demoet**: Het is niet onze rol zelf mensen in dienst te hebben die vanuit hun technische expertise die vraag kunnen beantwoorden. Wij vinden dat wij mensen in huis moeten hebben die voldoende verstand van zaken hebben, maar ook generiek genoeg zijn om overzicht te hebben

op de grote lijnen, op managementniveau. Als wij naast de adviezen en de analyses die wij uit de spoorsector of uit Europa krijgen, extra informatie of kennis en kunde nodig hebben, huren we die in of geven we er een onderzoeksopdracht voor uit. Wij vinden dat we vooral een deskundige opdrachtgever moeten zijn.

De **voorzitter**: Wij hebben ook met goederenvervoerders en anderen gesproken en gevraagd wat ze missen. Dan horen we toch van veel partijen dat ze een stuk regie missen. Ze missen een stuk regie in Europa, maar ze missen ook een stuk regie in Nederland. U hebt zelf net gezegd dat het ministerie de regie moet voeren. Wat betekent dit dan voor u?

De heer **Demoet**: Het is een opmerking die vaker in onze richting wordt gemaakt. Dat trekken we ons ook aan. Het wordt niet elke dag gezegd, maar het is natuurlijk een kritiekpunt dat vaker wordt genoemd. We staan ervoor open en we proberen ervan te leren en er sterker in te worden. Als ik het mag toepassen op het ERTMS-vraagstuk, waar we het nu vooral over hebben, herken ik de opmerking vooral vanuit de goederensector, in het bijzonder vanuit de Betuweroute. Op de Betuweroute kunnen namelijk alleen treinen rijden die ERTMS hebben. We hebben ook subsidieprogramma's gehad, van het ministerie en van Europa, om goederenvervoerders te helpen, ook financieel, om hun materieel om te bouwen. Daarop krijgen we dan wel eens kritiek. Er zit bijvoorbeeld nog een aantal «eilanden» in de Betuweroute, waar nog geen ERTMS ligt. Verder vraagt men zich af hoe het zit met het stukje bij Zevenaar, waar het ook nog moet komen. Men vraagt zich af wat het volgende level is. We hebben nu de stap gezet naar het onder ERTMS rijden op de Betuweroute, maar we weten allemaal dat de huidige versie niet de eindversie is. De vraag is hoe het dan verder gaat. Er wordt ons gevraagd te schetsen hoe het zich verder ontwikkelt, ook vanuit Brussel. Zakelijk gezien is er onzekerheid bij materieel-eigenaren, bij leasemaatschappijen of bij goederenvervoerders. Hoever zijn we nu? Er gaat een hele papierwinkel aan vooraf – om het maar even populair te zeggen – voordat er een ERTMS-trein is die op een bepaald stuk mag rijden. Daarin speelt de IVW ook een rol. Is dat hele veiligheidssysteem rondom ERTMS en de toepassing ervan wel voldoende gestroomlijnd of zijn er nog veel administratieve lasten voor het bedrijfsleven?

De **voorzitter**: Kan het ministerie daarin een belangrijke rol spelen of is het afhankelijk van Europa?

De heer **Demoet**: We zijn deels afhankelijk van Europa, maar we kunnen er ook deels zelf een rol in spelen. De IVW heeft er een eigenstandige rol in. Voor de implementatie van ERTMS op de Betuweroute en op de havenspoorlijnen bij Rotterdam, hebben we het op ons genomen een samenwerkingsgroep in te richten met ProRail, de vervoerders, de inspectie en met alle partijen die een rol spelen in het systeem, om te komen tot het daadwerkelijk operationeel worden van ERTMS. Het ministerie heeft iedereen om de tafel gezet en heeft een projectmanager aangesteld die een planning maakt en concrete producten van iedereen vraagt, om zo het proces zo veel mogelijk te stroomlijnen.

De **voorzitter**: Ik kan min of meer concluderen dat het ministerie twee prioriteiten heeft, namelijk treinen tussen landen te laten rijden en veiligheid. Het is mooi als de capaciteit daarin meegaat, maar dat is niet de eerste prioriteit. Het ministerie pakt het traject voorzichtig aan, want het is niet overtuigd van de kosten en de baten en start daarom met kleine

projecten. Waar het eindigt, is nog erg onduidelijk. Nederland was altijd voorloper in het Europese beveiligingssysteem. Vindt u dat we die positie nog steeds hebben of zijn we die kwijt?

De heer **Demoet**: Of we voorloper waren, weet ik niet. Ik denk niet dat we op dit moment voorloper zijn. Als we het aantal kilometers tellen met ERTMS, doen we dat vast niet meer. Ik weet ook niet of we voorloper zijn geweest. Het is nooit onze doelstelling geweest om voorop te lopen. Er zijn regelmatig gesprekken gevoerd met de Kamer. Onze vorige bewinds-persoon, minister Eurlings, heeft gesproken over het implementatieplan en de kosten-batenanalyse. Er is toen ook regelmatig vanuit onze kant aangegeven dat we liever kiezen voor proven technology. We wachten liever even tot de ergste kinderziektes eruit zijn. We willen niet per se op dit dossier voorloper zijn. Dan lopen we tegen al die kinderziektes aan. We hebben ook niet veel push om het snel te doen, omdat er op dit moment hiervoor geen dringende noodzaak is, noch vanuit veiligheid, noch vanuit interoperabiliteit. Er is ook geen push om heel snel capaciteitswinst te halen. Als het erbij komt, is het mooi, zoals u het net scherp neerzette. Als we dan toch in ERTMS investeren, hopen we wel degelijk capaciteitswinst te behalen. Daarop zullen we ook sturen. We zien echter gelukkig ook andere mogelijkheden dan met ERTMS om die capaciteitswinst te halen. Het is dus in dit geval belangrijk doel en middel los van elkaar te zien.

De **voorzitter**: Dat roept toch nog weer een vraag bij me op. U zegt dat er niet echt een noodzaak is om binnenkort over te gaan naar een ander systeem. Gelijktijdig erkent u ook dat bepaalde technieken in het huidige beveiligingssysteem op hun einde lopen. Dat geldt ook voor de kennis die er is over dit soort verouderde systemen.

De heer **Demoet**: Ons beeld is dat we die verouderde onderdelen, die aan vervanging toe zijn, ook kunnen vervangen voor ongeveer hetzelfde als wat er nu in zit. We hoeven niet per se over te gaan naar die nieuwe systemen, zoals de elektronische interlockings. We kunnen dan zelfs vrij gemakkelijk daarna de stap naar ERTMS zetten zonder dat dit veel meer kosten met zich meebrengt. Ik weet dat er hierover verschillende geluiden zijn.

De **voorzitter**: Dat klopt. De technici zeggen dat het niet kan.

De heer **Demoet**: Wij hebben ook technici gesproken die zeggen dat het wel kan. Ze moeten het dan maar met elkaar uitvechten. Het is een feit dat een deel van het beveiligingssysteem moet worden vervangen, maar dat hoeft niet gekoppeld te worden aan de grote implementatie van ERTMS, in de infrastructuur, maar ook in alle treinen. Wij denken dat dit twee keuzen zijn, die natuurlijk wel in samenhang met elkaar moeten worden gemaakt. Het vervangen van een onderdeel van het huidige beveiligingssysteem houdt echter niet automatisch in dat we dus moeten overgaan naar het nieuwste wat er te krijgen is. We kunnen ook kiezen voor een vervanging, en later overschakelen op ERTMS of kiezen voor die corridors.

De **voorzitter**: Dat roept weer vragen op, maar ik geef nu eerst het woord aan de heer Bosman.

De heer **Bosman**: Voorzitter. Ik wil toch even verder op dit punt. De heer Demoet zei dat het ministerie bezig is met de lange termijn. Als je echter geld investeert in bijvoorbeeld kort volgen, is er volgens mij geen geld

voor ERTMS. Als je geld investeert in een ander project dan het ERTMS-project, haal je dus geld weg van het ERTMS-verhaal. Klopt dat?

De heer **Demoet**: Het klopt in zoverre dat het geld dat je aan het ene uitgeeft, ook aan het andere zou kunnen uitgeven. De investeringen die we in kort volgen doen, overigens relatief beperkte bedragen, doen we bijvoorbeeld in de OV SAAL-corridor. Dat doen we uit het projectbudget dat voor dat project beschikbaar is. We halen het niet weg van een begrotingspost die voor ERTMS of Mistral beschikbaar was. We halen geen geld weg dat al is geormerkt voor ERTMS en buigen dit niet om voor andere technologieën.

De heer **Bosman**: Dan kom ik terug op het totaalplaatje. Als ik u beluister, krijg ik het idee dat het ministerie niet heeft gekozen voor ERTMS, terwijl er een Europees systeem ligt, waarvan verschillende landen hebben gezegd dit te zullen invoeren. Dan kom ik ook even op Duitsland en Italië. We vinden het in Europa belangrijk. De vervoerders worden erop aangesproken. Verbeteringen en veranderingen moeten in het kader van dit systeem worden gedaan. Ik bemerk hier terughoudendheid, ook in relatie tot Duitsland en Italië, ten aanzien van het systeem. Dat kan dus betekenen dat het systeem er nooit zal komen, omdat iedereen terughoudend is en wil wachten tot alle kinderziektes eruit zijn. Wat is de visie van I&M op dit Europese systeem? Wordt er een keus voor gemaakt of ziet men wel wat er in 2030 uitrolt?

De heer **Demoet**: Ik denk dat we wel degelijk de keuze hebben gemaakt om naar ERTMS over te gaan. Dat staat ook in de diverse stukken die we met de Kamer hebben gewisseld, die ook openbaar zijn. Wat dat betreft is er geen twijfel over dat we, als we een volgende stap zetten of naar een ander systeem overgaan, naar ERTMS overgaan. Er zijn ook geen of maar heel beperkte mogelijkheden om in de bestaande systemen nieuwe functionaliteiten in te bouwen. We hebben in Europa afgesproken dat forse investeringen in nieuwe functionaliteiten in het beveiligingssysteem worden gedaan in ERTMS of in een voorbereiding op ERTMS. We willen het de vervoerders in Europa ook niet aandoen dat zij moeten investeren in oude technologie. Onze blik is dus bij nieuwe functionaliteiten en ontwikkelingen gericht op ERTMS.

Misschien krijgt u het idee dat het allemaal niet opschiet – ik vat het even in mijn eigen woorden samen – omdat wij de keuze om het op korte termijn en op grote schaal te doen in Nederland nog niet hebben gemaakt. We hadden in 2007 een implementatieplan van de sector. Daar hebben we toetsen op laten doen. We hebben een kosten-batenanalyse laten doen om een aantal stellingen uit het dossier te toetsen, bijvoorbeeld met betrekking tot de vraag wat de kosten en de baten zijn van het ombouwen van het hele treinenpark in Nederland. Daar zijn we inderdaad terughoudend in. Dat laat onverlet dat we wel degelijk de stip hebben gezet. We gaan naar ERTMS. Zeker als er grote functionaliteitsveranderingen plaatsvinden in het beveiligingssysteem, zullen deze via ERTMS gaan. We zullen dan niet sleutelen aan allerlei mogelijkheden in het bestaande systeem. Wij hebben een discussie gehad, ook met de Kamer, over de vraag welke mogelijkheden er nog in het ATB-systeem zitten om harder te rijden. Er zijn allerlei voorstellen voor gedaan – ik zeg ook niet dat we het niet zouden willen of dat het niet zou kunnen – maar we worden er erg in beperkt omdat we op Europees niveau hebben afgesproken dat we grote stappen zullen nemen via ERTMS.

De heer **Bosman**: Nu ben ik toch een beetje in verwarring. Het zal wel aan mij liggen. U zegt dat ERTMS het systeem van de toekomst wordt. Daar wordt op ingezet. Ondertussen wordt bij veranderingen, bijvoorbeeld in het relaissysteem, toch het oude systeem erbij gepakt. Dat is aanpasbaar, volgens uw informatie. Ik ben overigens benieuwd waar die informatie vandaan komt. Dan kiest u toch voor het oude systeem dat wordt aangepast, in plaats van voor het nieuwe systeem, dat de toekomst wordt. Waarom is die keus gemaakt?

De heer **Demoet**: Ik zou niet zeggen dat het oude systeem wordt aangepast. Het gaat erom dat het onderdeel dat het niet meer doet, wordt vervangen door hetzelfde onderdeel met dezelfde functionaliteit. Stel dat je wilt dat de treinen in Nederland iets kunnen wat ze nu nog niet kunnen, bijvoorbeeld veel harder rijden. Deze functionaliteit zit nu niet in het beveiligingssysteem. Dat bedoelde ik met een nieuwe functionaliteit toevoegen aan het beveiligingssysteem. Daarin zijn we heel beperkt. We hebben ons daarop vastgelegd in Europa. Als iets het niet meer doet, vervangen we het door iets wat het wel doet, maar dat is iets anders dan nieuwe functionaliteiten toevoegen of ervoor zorgen dat het systeem meer kan. Bij een nieuwe functionaliteit in het beveiligingssysteem moeten de treinen er wellicht op worden aangepast en moeten de machinisten erin worden opgeleid. Bij dat soort stappen hebben we in Europa afgesproken dat we het niet meer doen via de weg van de huidige systemen, maar via de weg van het nieuwe systeem, ERTMS. Anders lopen we het risico dat Nederland of een andere lidstaat blijft sleutelen aan het optimaliseren van het oude systeem. Dan steken we inderdaad geld dat eigenlijk moet worden geïnvesteerd in ERTMS, in het opvoeren van de oude brommer. Je kunt wel gewoon een nieuwe uitlaat op je oude brommer zetten als de uitlaat kapot is. Als je echter wilt dat dat ding veel harder kan rijden, koop je een nieuwe. Dat is de parallel met wat ik bedoelde te zeggen.

De heer **Bosman**: Het gaat over zeer grote bedragen. Als er aan de voorkant geld wordt geïnvesteerd in een mogelijke functionaliteit, raakt dit het beleid, de scope en de regiefunctie van het ministerie. Als het goed is, denkt het ministerie 30 jaar vooruit, zeker als het gaat om de hoeveelheid geld die erin wordt geïnvesteerd. Dan zegt het ministerie dat er een functionaliteit aankomt. Of zegt het ministerie dat die functionaliteit er niet komt? Als er wordt gezegd dat die functionaliteit er de komende twintig jaar niet zal komen, is het helder. Als u zegt dat die functionaliteit er binnen vijf of tien jaar kan komen, heb ik een punt van zorg.

De heer **Demoet**: Met functionaliteit bedoelt u ERTMS?

De heer **Bosman**: De hoge snelheid en dat soort zaken.

De heer **Demoet**: Met betrekking tot de hogere snelheid hebben we gekeken, ook op verzoek van de Kamer, of er mogelijkheden zijn om toch iets extra's te doen met het ATB-systeem. We hebben in 2007 allerlei onderzoeken laten doen en deze begin 2008 aan de Kamer aangeboden. Er was ook geld voor op grond van een amendement. De vraag was of we 160 km/u konden rijden op enkele baanvakken die daarvoor ook qua harde infrastructuur geschikt zijn, bijvoorbeeld omdat er weinig bochten zijn. Onze conclusie was toen dat er via ATB wel mogelijkheden waren, maar dat deze geen van alle tot consensus leidden bij alle partijen in de sector. Toen hebben we het voorstel gedaan om het geld uit het amendement in te zetten op ERTMS op de Flevolijn, vanuit Lelystad richting Almere,

omdat de Hanzelijn al van ERTMS werd voorzien. Het nadeel van het voorstel was dat er maar op één stuk harder kon worden gereden. Als we het via ATB zouden doen, zouden we het op vier of vijf trajecten in Nederland kunnen doen. Toen is door de Kamer en door andere partijen besloten om toch te kijken of we tot 160 km/u kunnen komen door wat te wijzigen in het ATB-systeem. Daar zijn we mee bezig geweest. We hebben verschillende vervolgonderzoeken gedaan en overleggen hierover gevoerd. Daarbij liepen we echter tegen Europa aan. Heel erg sleutelen in het oude systeem kan namelijk niet.

Het ministerie heeft vervolgens in overleg met de Kamer geprobeerd om het, via het oude systeem, in ieder geval zo te doen dat de partijen in de spoorsector, niet alleen ProRail, maar vooral de personen- en goederenvervoerders, erachter konden staan. Het ging namelijk om een wijziging in het systeem waarvoor je iedereen nodig had. Dat is niet gelukt. De ene partij zei: ik doe het via ATB-code Groen, de andere zei weer wat anders. Zo zijn er allerlei voorbeelden. Daarmee lukt het dus niet. Je kunt natuurlijk toch willen dat er harder wordt gereden, maar dat kan eigenlijk alleen op een beperkt aantal trajecten in Nederland, waar de rails zo liggen dat het kan. Ik denk dat er een kosten-batenafweging moet worden gemaakt om te kijken of het zinnig is om alleen op die vier stukken ERTMS te doen.

We hebben echter wel een stip gezet en gezegd dat de ontwikkeling naar ERTMS er gaat komen. We gaan niet meer veel nieuwe functionaliteiten inbouwen in het oude systeem. We gaan niet meer die oude brommer opvoeren en nog eens opvoeren. We herstellen hem alleen als hij het niet meer doet. We gaan zeker over naar dat nieuwe beveiligingssysteem, maar het is de vraag waar we dat in Nederland doen en op welke corridors. Moet het overal zijn of doen we het alleen daar waar heel veel wordt gereden of waar de grens wordt overgegaan? Wanneer doen we het? Welke versie van het systeem kiezen we? Dat moeten we de komende paar jaar nog analyseren, om zo een goede keuze te maken.

De heer **Bosman**: U hebt veel verteld. Er zijn enkele dingen voorbij gekomen die volgens mij elkaar bijten, maar misschien moet ik het even kort samenvatten. Het ministerie heeft de regie. U geeft net aan dat een aantal partijen rond de tafel zat en er niet uit kon komen. Dan heeft volgens mij het ministerie de regie en bepaalt het wat er zal gebeuren. Er is dus een wens om harder te rijden op het spoor, anders wordt dat onderzoek niet gedaan. Dat zijn allemaal signalen die uiteindelijk moeten leiden tot ERTMS. U kunt wel zeggen dat er dan hier en daar getweakt moet worden, maar dat is juist niet de bedoeling. Dat kost namelijk geld, dat wordt weggenomen bij ERTMS. Klopt mijn samenvatting?

De heer **Demoet**: Nee, omdat het nu lijkt alsof de wens tot sneller rijden, de maximale snelheid van 140 km/u naar 160 km/u brengen, dé aanleiding is voor ERTMS. Dat is nooit een doelstelling geweest voor ERTMS.

De heer **Bosman**: Het gaat om capaciteit.

De heer **Demoet**: In die zin mag je dat onderdeel inderdaad samen nemen met capaciteit. Daar zit het wel degelijk in. Het is wat ons betreft echter niet de bovenliggende doelstelling geweest voor ERTMS. De doelstelling om harder te rijden is de afgelopen jaren in ons beleid terechtgekomen naar aanleiding van de dienstregeling 2007. Op een aantal trajecten naar Noord- en Oost-Nederland zagen we dat daardoor de reistijd iets langer werd. Toen kwam het idee op om op die trajecten iets harder te rijden om zo die minuten weer terug te winnen. Dat is een vrij

precies afgebakend onderdeel geweest. Het is ons gelukkig gelukt door ook de dienstregeling anders in te steken. Zo hebben we reistijdwinst geboekt en hebben we het reistijdverlies goedgemaakt.

In uw samenvatting hebt u het over de wens tot sneller rijden en dat we daar niet uitkomen en stelt u de vraag waarom we niet met ERTMS komen. Als we ERTMS hebben in Nederland, kunnen we nog op veel trajecten niet harder rijden, omdat de fysieke infrastructuur dat niet toestaat.

De heer **Bosman**: Dat is helder. Is er overleg over de positie van Duitsland en Italië met de verschillende ministeries? Is er overleg over de verschillende mogelijkheden, bijvoorbeeld gelet op het belang van het Nederlandse goederenvervoer vanuit Rotterdam naar Italië? Dan komt men namelijk wel een aantal dingen tegen. Zijn er contacten met de Duitse en Italiaanse collega's? Hoe zien zij dat?

De heer **Demoet**: Die contacten zijn er, in het kader van de Europese goederencorridor. Het doel is dat die corridor binnen afzienbare tijd helemaal van ERTMS wordt voorzien, omdat wij dat in Nederland, op een paar kleine stukjes na, al hebben liggen. Het idee is dat die goederentreinen niet alleen in Nederland onder ERTMS kunnen rijden, maar ook in de corridor in Duitsland en Italië en vice versa. Dat is nu nog niet het geval. Wij hebben wel degelijk overleg en we hebben met de betrokken lidstaten afspraken gemaakt over de termijnen en over de vraag welke versies van ERTMS worden gekozen. Wij hebben juist geprobeerd om de samenwerking te zoeken en te overleggen over het internationale goederenvervoer, dat zich op die corridors begeeft.

De heer **Bosman**: België heeft een risicoanalyse gemaakt. U hebt al gezegd dat het de vraag is of we het ERTMS-net over heel Nederland willen hebben of niet. Er zijn ook ideeën over plekken waar het minder of op een andere manier zou kunnen. Heeft het ministerie die kaart al klaar, waar het ERTMS wel of niet wil hebben?

De heer **Demoet**: Nee.

De heer **Jansen**: Voorzitter. Ook mijn vragen zijn misschien wel groter geworden door de discussie van het afgelopen kwartier. Ik kom eerst even terug op die interlockings, de relaisinterlockings of die moderne, digitale interlockings. Ik heb de neiging om de volgende vergelijking te trekken. In 1960 was de mechanische telmachine zeer populair. Deze gingen heel lang mee, minstens 50 jaar, maar ze zijn nu zo langzamerhand versleten. Ik denk dat iedereen er nog eentje heeft staan. Er zullen echter niet veel bedrijven meer zijn die deze nog zullen vervangen door een andere mechanische telmachine, die zeker weer minstens 50 jaar meegaat en ook heel degelijk is, omdat ze daarmee beperkingen inbouwen in hun toekomstige groeimogelijkheden. Wat klopt er niet als ik de vergelijking maak met de relaisinterlockings, die het ministerie wil vervangen? Die gaan volgens mij weer 50 jaar mee en dan zitten we weer 50 jaar met die dingen opgescheept. Hoeveel strategische mogelijkheden die we straks hebben om het spoorwernet digitaal en integraal te managen, geven we weg als we hierin toch veel geld steken? Volgens de heer Vansteenkiste bestaat het grootste deel van de investeringen die België doet in ERTMS uit die interlockings. Hoeveel groeipotentieel geven wij daarmee weg?

De heer **Demoet**: Ik merk dat ik blijkbaar door mijn antwoorden in het afgelopen kwartier verwarring heb gesticht. Ik ben benieuwd waardoor

die verwarring komt. Misschien kan ik nog een poging doen om daarop door te gaan. U vraagt waarom de vergelijking niet klopt. Volgens mij klopt de vergelijking niet, omdat we nog niet bewezen hebben gezien, noch in Nederland, noch op andere plekken in Europa, dat het op een gemengd net zoals wij dat hebben, waarop verschillende treinen door elkaar rijden, zo veel meerwaarde oplevert in termen van capaciteit dat we onszelf, zeker op korte termijn, tekortdoen als we niet tot implementatie overgaan.

Een ander punt is de stelligheid waarmee wordt beweerd dat met die relaissystemen de overstap naar ERTMS wel of niet mogelijk is. Ik heb begrepen dat het wel mogelijk is op ERTMS level 1. Daar is ook consensus over bij de deskundigen. Het is de vraag of dat ook kan bij ERTMS level 2. Wij hebben gehoord dat het wel kan. Er zijn ook partijen die hebben gezegd dat het niet kan. Dat lijkt me iets om snel uit te zoeken. Volgens mij gaat het vooral over de vraag wat je wilt bereiken en wat je doelstellingen zijn. Daarin zit het grootste verschil met de vergelijking die u maakt. We willen eerst zien of het echt zoveel oplevert. Daarvoor hebben we juist die proef bedacht tussen Amsterdam en Utrecht.

De heer **Jansen**: Het lijkt me goed dat er een schriftelijke reactie komt op de vraag wat de economische levensduur is van de ouderwetse relaissystemen als ze worden vervangen. De heer Vansteenkiste was er vanochtend volgens mij heel duidelijk over. In België zien ze zo'n interface tussen die ouderwetse relaiskasten en de nieuwe RBC's als een tussenmaatregel, een soort overgangssysteem, maar ze zullen geen enkele ouderwetse relais meer plaatsen. Ik krijg daar graag een schriftelijke reactie op.

U hebt een aantal criteria aangegeven waarom ERTMS moet worden uitgerold: interoperabiliteit, veiligheid en capaciteit. Wij hebben in een aantal eerdere gesprekken, met leveranciers van hardware, goederenvervoerders en leasemaatschappijen, eigenlijk unisono gehoord dat ze een gigantisch probleem hebben op het gebied van de operatie zolang er sprake is van twee of feitelijk meer beveiligingssystemen in Nederland. Kortom, dat levert alleen maar belemmeringen op in de operatie en leidt dus tot economisch verlies. Het maakt het voor de beheerder, ProRail en NS, ingewikkelder om het systeem te managen. Dat kost ook geld, lijkt mij. Een aantal spoormensen zegt ook dat er nog een veiligheidsrisico is. Ze rijden Amsterdam uit met ATB, doen vervolgens een stukje ERTMS en rijden Utrecht weer binnen met ATB. Daarvoor gelden verschillende regimes, bijvoorbeeld met betrekking tot de vraag hoe ze naar seinen moeten kijken. Ziet het ministerie ook het risico van deze hybride situatie? Is dat niet een doorslaggevend argument om ERTMS systematisch uit te rollen, in plaats van een lange tijd te blijven hangen in een aantal corridors?

De heer **Demoet**: U vraagt om een schriftelijke reactie. Hoe werkt dat?

De **voorzitter**: Wij zullen dat verzoek doen, maar dat doen we niet aan u, dat doen we aan onze normale contactpersoon via de minister.

De heer **Demoet**: U vraagt een schriftelijke reactie op de vraag wat je nog wel of niet kunt met die B-relais?

De heer **Jansen**: De notulen van vanochtend zijn snel beschikbaar. Ik heb de directeur van Infrabel goed begrepen. Hij zegt dat je nog een tijdje toe kunt met de bestaande relais op de rustige lijnen. Dan heb je overigens geen enkele capaciteitswinst, alleen maar capaciteitsverlies. Dat lijkt me

ook nog een belangrijk punt. Dat lijkt een beetje te wringen met uw stelling dat het nog gemakkelijk mogelijk is relais door ouderwetse relais te vervangen. Volgens mij staat het haaks op elkaar.

De heer **Demoet**: Volgens mij zei de Belgische collega dat er capaciteitsverlies is als je overgaat naar ERTMS level 1. Ik begrijp uw vraag. U vraagt een reactie op de stelling van de heer Vansteenkiste over wat je wel of niet kunt met die B-relais en hoe zich dat verhoudt tot de volgende stap naar level 2.

De heer **Jansen**: We hebben inmiddels aardig wat gesprekken gevoerd, ook besloten. Ik kan me niet één partij herinneren die het standpunt aanhangt dat het vervangen van een relais door die oudere relais verstandig is. Er zijn alleen maar veel partijen die zeggen dat het buitengewoon onverstandig is. Het lijkt me een tamelijk massieve mening dat we nu op die toer moeten.

De heer **Demoet**: Dan is mij de vraag ook duidelijker. Als het verzoek komt, weten we ook waarop we precies moeten reageren. Uw tweede punt ging over dubbele systemen en de vraag of dat wel of niet ingewikkeld is. Dat is iets om uit te vinden in de proef. Dan ga je met een dubbel systeem rijden. Dat kan in potentie lastig zijn. Overigens is het mijn beeld dat er in Europa aardig wat treinen rijden met twee, drie, vier of misschien wel meer typen beveiligingssystemen, om dat in de verschillende landen te kunnen doen. Dat is allemaal verre van ideaal, maar het kan wel, is mijn beeld.

De heer **Jansen**: Is het ook peperduur?

De heer **Demoet**: Dat geldt zeker voor vervoerders, die het allemaal maar in de trein moeten hebben. De heer Bosman zei dat we de regie moeten nemen. Dat kan ook op dit soort zaken. Wat moet er allemaal in onze systemen? In de kosten-batenanalyse en in de verschillende implementatiestrategieën hebben we in beeld laten brengen hoe dit moet worden gedaan. Maak je eerst het materieel klaar voor ERTMS en vervolgens de infrastructuur, zodat het materieel wel met twee systemen aan boord rijdt, maar er maar één actueel heeft, waarna je de overstap doet? Of doe je het op corridors? Als je het op corridors doet en treinen soms op de ene, soms op de andere corridor rijden, moet je wisselen tussen systemen. Dat zijn vragen die medebepalend zijn voor de implementatiestrategie die je kiest. De vraag was of we in beeld hebben dat het ingewikkeld en lastig is. Dat hebben we zeker.

De heer **Van Bommel**: Voorzitter. Aan de hand van een praktisch voorbeeld wil ik het over de sturing hebben. Ik begrijp dat het ministerie zich zowel door NS als ProRail laat souffleren bij veel beslissingen. NS wil meer infrastructuur; ProRail wil de bestaande infrastructuur beter benutten. Het ministerie lijkt een beetje afwachtend op het gebied van ERTMS. Laat ik inzoomen op het traject Utrecht-Den Bosch. Daarvoor geldt in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer een doelstelling van zes intercity's, zes sprinters en twee goederenpaden per uur. Op dit moment rijdt er volgens mij één goederentrein per twee uur. Dat is dus een behoorlijke ambitie. Hebt u een idee hoe dat moet worden verwezenlijkt? Misschien zegt ProRail wel: dat doen we door de bestaande infrastructuur beter te benutten. Misschien zegt NS wel: we leggen er nog een spoor naast. Hoe handelt het ministerie in dat geval? Wat is de sturing daarin?

De heer **Demoet**: U noemt een voorbeeld uit het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, het programma waarvoor in de afgelopen jaren 4,5 mld. beschikbaar is gekomen. We zijn nu bezig met de uitwerking hiervan in een planstudie. Het is, denk ik, goed om te melden dat dit plan wordt ondersteund door ProRail, NS en de goederenvervoerders. We trekken daarin samen op. Er zit inderdaad veel ambitie in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, met elke tien minuten een trein en spoorboekloos reizen. Dat is absoluut waar. Het gaat niet alleen om investeringen die moeten worden gedaan, maar vooral ook om het beter benutten van de spoorinfrastructuur die buiten beschikbaar is. Gelukkig is het ons, met medewerking van de zojuist genoemde partijen, gelukt om binnen dat investeringsprogramma, dus binnen het taakstellende budget van die 4,5 mld., die ambitie waar te maken. Dat doen we door het spoor uit te breiden waar dat nodig is. Dat doen we ook door seinoptimalisatie, kort volgen of door andere maatregelen waar dat nodig en mogelijk is. Zo benutten we de bestaande infrastructuur beter.

Dat is niet iets van gisteren of van eergisteren. Dat is eigenlijk een ontwikkeling die je de afgelopen jaren in ons beleid en in dat van de spoorsector ziet. In Beter Benutten 21 ging het om een aantal beveiligingsgerelateerde zaken, maar daarin zat ook al het beter benutten. Daarna heeft de spoorsector ook het project Benutten en Bouwen geïnitieerd, waarin ook de combinatie zat van uitbreiden en beter benutten. Wij hebben dit overgenomen in datgene wat nu het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer heet. Dat komt ook voort uit de LMCA Spoor. Tegenwoordig hebben we de NMCA, de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse. Als we terugkijken op de afgelopen jaren, zien we dat we altijd met elkaar niet alleen hebben gestuurd op het bijbouwen bij stations en het leggen van extra spoor op trajecten, om zo de capaciteit uit te breiden, maar ook op het goed analyseren, met name in de dienstregelingen, waar nog ruimte zat om extra treinen te laten rijden. Het doel was ervoor te zorgen dat er niet op dure punten extra dingen zoals bruggen gebouwd moesten worden, wat gelijk tientallen of honderden miljoenen voor capaciteitsuitbreiding zou betekenen. Het gaat erom te finetunen en de capaciteit te benutten die er is, om het op die manier voor elkaar te krijgen.

De heer **Van Bommel**: Ziet u daarin een rol voor ERTMS?

De heer **Demoet**: Jazeker. In het huidige plan, met die 4,5 mld., zien we voldoende mogelijkheden om ook zonder ERTMS op grote schaal te implementeren die ambitie waar te maken. Uit een meer theoretisch geïntendeerde capaciteitsstudie van ProRail op de corridor Utrecht–Den Bosch blijkt echter ook dat ERTMS nog weer aanvullende mogelijkheden biedt. Als we een stap verder zijn met de pilot en als we in 2013 verder zijn met het implementatieplan, leggen we natuurlijk ook de link weer terug naar het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, om te kijken of we de mogelijkheden die ERTMS biedt, daar ook kunnen toepassen. Misschien kan de ambitie dan weer verder omhoog of kunnen we op een andere manier de zaken beter doen. Die link hebben we wel degelijk voor ogen.

De **voorzitter**: Volgens mij kunnen we nog een halfuur vullen met vragen. Het is een belangrijk onderwerp en het is goed om daar nadrukkelijk op in te gaan. We moeten echter vanwege de tijd nu afronden. Ik dank u hartelijk voor de informatie die u met ons hebt gedeeld. We zullen binnenkort ook nog met andere vertegenwoordigers van het ministerie spreken.

Sluiting 15.05.

VERSLAG VAN EEN OPENBAAR GESPREK IN HET KADER VAN DE TIJDELIJKE COMMISSIE ONDERHOUD EN INNOVATIE SPOOR

Maandag 24 oktober 2011
Aanvang 15.20 uur

Gehoord worden: de heer B.P. Smolders, Directeur Assetmanagement, en de heer A.R. van Altena, Directeur Strategie, ProRail

Voorzitter: mevrouw A. H. Kuiken

Verder zijn aanwezig de leden van de commissie: Van Bommel, Bosman en Paulus Jansen, alsmede de heer F.H. Mittendorff, griffier, en de heer R.J. de Bakker, onderzoekscoördinator

De **voorzitter**: Goedemiddag en welkom. Wij zijn aanbeland bij het laatste gesprek van deze dag. Wij hebben behoorlijk wat tijd voor dit gesprek. De heer Bosman zal in eerste instantie de vragen stellen. De overige leden van de commissie zullen aansluiten waar dat nodig is.

De heer **Bosman**: Voorzitter. Welkom aan onze gasten. Het is prettig dat zij er zijn. We hebben in de afgelopen periode interessante gesprekken gevoerd en we hopen met onze gasten nu een open en transparant gesprek te voeren. Het is geen rechtszaak, laten we dat vooropstellen. Wij zijn op zoek naar een aantal antwoorden op de vragen die wij hebben. Ik vraag onze gasten zich even kort voor te stellen en toe te lichten wat hun functie en rol is in het bedrijf.

De heer **Smolders**: Goedemiddag, ik ben Bart Smolders. Ik ben sinds 1 januari van dit jaar directeur Assetmanagement in de eenheid Operatie van ProRail. Dat betekent dat ik verantwoordelijk ben voor de performance op korte en lange termijn van de infrastructuur, in termen van veilige bereikbaarheid en veiligheid. Het gaat niet alleen om de veiligheid van de mensen die daaraan werken, maar ook om beschikbaarheid en betrouwbaarheid, in technische termen. Het gaat om het tijdig zien aankomen en voorkomen van storingen. Als ze zich toch voordoen, moeten ze zo snel mogelijk worden opgelost. Dat doe ik met mijn eenheid door samen met vier procescontractaannemers het kleinschalig onderhoud buiten uit te voeren. Mijn eenheid specificeert al het onderhoud dat op de langere termijn nodig is, het grootschalig onderhoud en de vervangingen. Deze worden projectmatig door een ander onderdeel van ProRail uitgevoerd. Dat betekent dat ik ook verantwoordelijk ben voor de strategie rond de treinbeveiligingssystemen, zowel op het gebied van de interlocking als op het gebied van de buitenelementen.

De heer **Van Altena**: Goedemiddag, ik ben Alexander van Altena. Ik ben directeur Bedrijfsstrategie bij ProRail. Wij vormen een kleine staf, die voor de directie en het hoger management analyses maakt. Daarbij kijken we eigenlijk altijd naar drie zaken. De eerste is: hoe kunnen we ervoor zorgen dat er voor de reiziger en de verlader meer treinen over ons netwerk rijden, waarbij mensen van A naar B kunnen met een snellere reistijd? Het tweede punt is de robuustheid of de betrouwbaarheid. Als de treinen rijden, moet het zo vaak mogelijk goed gaan. Het derde punt waar we naar kijken is de vraag hoe we de belastingeuro die wij krijgen van het

ministerie zo kunnen inzetten dat deze zo veel mogelijk oplevert voor de reiziger en de verlader. We zijn zelf heel klein, maar we gaan het hele bedrijf door om kennis, feiten en data uit de operatie op te verzamelen. We praten met mensen, niet alleen binnen het bedrijf, maar ook met vervoerders en aannemers en gebruiken deze informatie om de analyses te maken.

De heer **Bosman**: Als u terugkijkt naar het verleden en vooruitkijkt naar de toekomst, hoe ziet u dan de ontwikkeling van ProRail?

De heer **Van Altena**: Wij bestaan nu zes jaar. Wij zijn opgericht door de wetgever. Wij zijn geen onderdeel van het ministerie, maar we zijn wel een staatsbedrijf. We zien onszelf in die zin als gelinkt aan de overheid. Wij komen voort uit een moeilijke situatie op het spoor. Wij hebben toen een concessie gekregen met de opdracht om binnen drie jaar, in 2008, in staat te zijn om te weten wat onze activiteiten zijn en hoeveel geld we daaraan uitgeven en in staat te zijn onze bedrijfsdoelen met activiteiten en budgetten te onderbouwen. Daarbij is gezegd dat we ook in staat moesten zijn dit te verbinden met wat er bij de vervoerders gebeurt. We moesten er een langetermijnplanning van maken en ervoor zorgen dat ProRail een organisatie wordt die in haar bedrijfsvoering op die doelen kan sturen. Een andere opdracht die we hebben gekregen, is om een activaregister te maken. In dat activaregister staat welke spullen er buiten liggen, hoe ze zijn onderhouden, hoe vaak ze worden gebruikt en wat de staat van onderhoud is. Als ik dat zo vertel, geeft dat ook aan waar we zes jaar geleden stonden, want dat was er dus allemaal niet. Ik denk dat we nu ongeveer op het punt zijn aangekomen dat we een infrabeheerder zijn, die samen met de minister een beleidsdoel van de minister kan vertalen naar operationele doelen. Denk aan: zoveel betrouwbaarheid, zoveel beschikbaarheid of zoveel treinen over een spoorlijn. We kunnen daarop sturen, we kunnen een investeringsstrategie maken en we kunnen er meerjarige plannen voor maken.

De heer **Bosman**: Dat is een hele hoop in een korte tijd. We gaan nu over naar de invoering van het Europese beveiligingssysteem. U gaf net aan dat de minister de opdracht geeft en dat ProRail in principe de vertaling maakt naar wat er in de toekomst zal gebeuren. Voelt u dat ook zo? Hebt u het gevoel dat de regie inderdaad bij het ministerie of de minister ligt en dat deze met opdrachten komt waarmee u aan de slag kunt?

De heer **Van Altena**: Is deze vraag specifiek aan mij gericht?

De heer **Bosman**: Ik ben er altijd voorstander van dat degene die het beste kan antwoorden, het antwoord geeft.

De heer **Smolders**: Zal ik dan het antwoord geven? Ja, dat voel ik zo, om even bij mezelf te blijven. Ik vertelde net dat ik verantwoordelijk ben voor de strategie voor de treinbeveiligingssystemen. Op dit moment bestaan de treinbeveiligingssystemen uit een aantal lagen. De diepste laag wordt gevormd door de buitenelementen, de seinen en de wissels. Die worden aangestuurd door interlockings. We hebben een dikke 300 interlockings in Nederland. De levensduur is een beetje afhankelijk van het type installatie. Grofweg gezegd hebben de B-relaisinstallaties een levensduur van 50 jaar. De elektronische interlockings hebben een levensduur van 25 jaar. Het is mijn taak om met mijn afdeling continu in te schatten wat de kosten en de risico's zijn voor het onderhoud van die verschillende installaties. Als er functie-uitbreidingen noodzakelijk zijn, moeten we inschatten wat de

kosten en de risico's zijn voor de invoering en de implementatie hiervan. Dat doen we binnen de regie van het ministerie.

De heer **Bosman**: Dat is interessant. Bij het vorige gesprek zat hier een vertegenwoordiger van het ministerie. Hij zei dat het ministerie met iedereen om de tafel zit om bijvoorbeeld te praten over de invoering van het ERTMS-systeem en dat men vervolgens wegloopt zonder een besluit te nemen. In hoeverre ziet u voor uzelf een sturende rol hierin? U zegt dat er dingen zullen uitvallen en dat er problemen zullen komen. Er moeten nu investeringen komen. Volgens mij weet ProRail wanneer dingen zullen uitvallen. Uit het rapport van de Algemene Rekenkamer blijkt volgens mij dat 2012 een kritiek jaar is. We horen nu ook 2018, dus wordt het steeds verder opgeschoven. In principe kunt u aangeven dat er problemen zullen ontstaan en dat er een besluit moet komen. U kunt dus ook tegen een besluit aan duwen. Doet u dat ook?

De heer **Smolders**: Ik weet niet of duwen het juiste woord is. Het is wel ons vak en onze professionaliteit om transparant en tijdig aan te geven waar de risico's zitten voor de korte en de langere termijn en wat de overwegingen kunnen zijn om daarop te handelen. We hebben geconstateerd dat die 300 interlockings zijn aangelegd in de periode 1953–1969 en ongeveer in 2018 moeten worden vervangen. Dat is gewoon regulier onderhoud. Na vijftig jaar wordt de bedrading van de relais namelijk dusdanig bros dat de kosten voor het storingsherstel groter worden dan de kosten om deze in één keer helemaal te vervangen. Dat is een kosten-batenafweging. Dat hebben we tijdig aangegeven. We hebben ook in kaart gebracht wat de beste vervangingsstrategie is. We hebben gekeken naar de komst van nieuwe beveiligingssystemen. Die groep interlockings vormt ongeveer 17,5% van het hele net. Het is dus niet het hele netwerk, maar de eerste groep. We hebben op dit moment een onderscheid gemaakt in grofweg twee groepen, een groep die we zullen vervangen tegen de laagste LCC (life cycle costs) en een groep waarbij mogelijk capaciteitsvergroting nodig is op de corridors. Deze groep gaat mee in de strategie voor ERTMS tot 2013, of we nu wel of niet gebruiken van de functionaliteit van ERTMS. Ik gebruik dit voorbeeld om aan te geven dat wij vanuit ons vakmanschap en onze professie continu de korte- en langetermijnstrategie bepalen ten aanzien van vervangingen. We bekijken welke risico's daarbij optreden en welke kosteneffecten er zijn. We zijn met het ministerie en met de sector breed in overleg over de vraag hoe we sectorbreed die regie kunnen vormgeven.

De heer **Bosman**: Dat is mooi. Ik begrijp uit uw woorden dat u wel weet waar we in de toekomst met ERTMS aan de slag gaan en het ministerie niet. Klopt dat?

De heer **Smolders**: Dan heb ik mij mogelijk niet goed uitgedrukt. Bij de vervangingen die we nu moeten doen, weten we dat er op een aantal plekken vanuit capaciteitsoverwegingen geen redenen zijn om naar een ander type beveiliging te gaan. We zullen daar aanbesteden op de beste value for money, de beste prestatie-kostenverhouding. Op een aantal baanvakken of locaties hebben we capaciteitsbehoeften en die zullen we meewegen in de studie die we nu gezamenlijk doen en in 2013 zullen afronden. We kijken dan of we naar ERTMS gaan of dat we het op een andere manier zullen oplossen.

De heer **Bosman**: U zegt: ERTMS of het op een andere manier oplossen. Dan is het niet zozeer ERTMS of iets anders, maar ERTMS of het bestaande Nederlandse systeem. Klopt dat of kan er nog een ander systeem komen?

De heer **Smolders**: Ik snap uw vraag. Ik denk dat het goed is even terug te gaan naar de drijfveren om wel of niet die beslissingen te nemen. De heer Demoet van I&M noemde de doelstellingen veiligheid, interoperabiliteit en capaciteit. Capaciteit is ook een van die drijfveren. Wij willen de techniek en de logistiek in samenhang beschouwen en kijken waar capaciteitswinst kan worden geboekt in de combinatie van logistiek en techniek. Dan zou een ander beveiligingssysteem een optie kunnen zijn, maar het gaat met name om de optimalisatie van de emplacementen op die locaties, om daarop capaciteitswinst te pakken.

De heer **Bosman**: Bedoelt u dan kort volgen of is dat weer iets anders, een andere structuur? In principe praat je dan over een oud Nederlands systeem dat je op een andere manier inzet, waardoor kort volgen de capaciteit vergroot. Zie ik dat goed?

De heer **Van Altena**: Ik zou dat niet op die manier uitdrukken. Capaciteitswinst gaat erover dat je meer treinen over hetzelfde spoor wilt laten rijden, op een betrouwbare manier. Het is niet de bedoeling dat het wel past, maar dat het vervolgens bij de minste verstoring misgaat. De heer Smolders geeft aan dat het erom gaat hoe de infrastructuur erbij ligt en hoe het logistieke plan is, hoe de dienstregeling en de bediening door de verkeersleiding en de machinisten worden bijgestuurd. Het gaat er dus om de productieplanning van de spoorbedrijven zo te maken dat er meer treinen kunnen rijden. «Kort volgen» betekent letterlijk dat de treinen korter op elkaar kunnen rijden. Dat moet je eerst allemaal ontwerpen. Ik meen dat de heer Vansteenkiste daar vanochtend ook iets over heeft gezegd. Dat betekent bijvoorbeeld dat je op emplacementen snellere wissels aanlegt, zodat je met een hogere snelheid kunt aanrijden. Dat scheelt reistijd voor de reiziger, maar het betekent ook dat de treinen sneller af en aan kunnen rijden. Als je weet dat het probleem in capaciteit vaak in de emplacementen zit, omdat daar alle treinen samenkomen, is snel af- en aanrijden belangrijk. Dan moet je zorgen dat je wissels hebt waarmee je snel af en aan kunt rijden. Je moet ook een dienstregeling hebben waarmee dat kan. Met de huidige dienstregeling voor de klant kan het heel goed, want deze is in 2007 helemaal in corridors uit elkaar gehaald. Het is ook belangrijk om vervolgens in de besturing en bijsturing het systeem goed in stand te houden. Als je dat allemaal goed hebt gepland, heb je als het ware een referentie en kun je zeggen dat je de capaciteit hebt om op het bestaande netwerk meer treinen te laten rijden. Dat moet vervolgens worden beveiligd. Daar heb je een beveiligingssysteem voor nodig. Dat kan met de bestaande beveiligingssystemen, het kan met aanpassingen aan het bestaande beveiligingssysteem of het kan met een nieuw beveiligingssysteem. Als je het goede logistieke plan hebt en de goede investeringen in de infrastructuur, is het de vraag hoe je op een zodanige manier verantwoord omgaat met het belastinggeld dat het veilig gebeurt. Dat is volgens mij het onderscheid dat de heer Smolders maakt tussen aan de ene kant logistiek en investeringen en aan de andere kant het beveiligingssysteem.

De heer **Bosman**: Dat is helder. We kijken nu de komende 30 jaar vooruit. Hoe gaan we daarmee om? Dat betekent dus dat er een inschatting wordt gemaakt van de capaciteit. U kijkt naar de capaciteit van nu, maar ik neem

aan dat u ook kijkt naar de capaciteit in de toekomst en meer capaciteit wilt aanbieden. Ik mag aannemen dat capaciteit hoog op het lijstje staat van de prioriteiten van ProRail en dat u ervoor wilt zorgen dat die capaciteit beschikbaar is en steeds ruimer wordt en dat het aanbod steeds stabielere wordt. Hoe borg je in de komende 30 jaar dat die capaciteit ook kan toenemen en dat je dus niet een oplossing zoekt voor het probleem van vandaag, maar dat je toekomstbestendig bezig bent, met het investeren van dat vele geld in infrastructuur?

De heer **Van Altena**: Ik heb zelf het afgelopen jaar een hoop feiten verzameld over hoe het spoor erbij ligt en welke treinenloop er is. Deze kunnen we tegenwoordig analyseren, met de vervoerders en de ambtenaren van het ministerie, in studies als die van het Programma Hoogfrequent Spoor. We hebben veel geleerd van de afgelopen twee winters. Het is heel vervelend geweest voor de reiziger, maar als er veel misgaat, kun je veel van de fouten leren. We hebben er twee dingen uit naar boven gehaald. Op dit moment zitten de infrastructuur lay-out, dus de opstelling van de sporen, wissels en perrons ten opzichte van elkaar – zeg maar het ontwerp van de spoorbaan – en het logistiek plan, de manier waarop erop wordt gereden en hoe het wordt bestuurd, zodanig in elkaar dat bij vertraging van één trein de volgende trein niet alleen die vertraging meekrijgt, maar nog een beetje extra vertraging. Een trein die daarachter zit, krijgt nog weer een beetje extra vertraging. Er ontstaat dus een soort sneeuwbaaleffect. Dat is het ene wat we hebben gemerkt. Het andere wat we hebben gemerkt, ook weer deze winter, is dat er zo veel mogelijkheden zijn om dat spoor te berijden dat de mensen die het moeten besturen, in de korte tijd die ze hebben om beslissingen te nemen, soms niet het overzicht hebben. Dat kan ook weer tot vertraging leiden en soms tot beslissingen waarvan we achteraf zeggen dat we het anders zouden hebben gedaan als we het overzicht hadden gehad. Die combinatie van factoren zorgt ervoor dat een kleine oorzaak grote gevolgen kan hebben.

We hadden laatst bijvoorbeeld een storing van tien minuten op Utrecht, maar de reizigers hadden er uren last van. Wij vinden dat heel belangrijk. Er kan iemand in de trein zitten die naar een diploma-uitreiking in Groningen moet en daar niet kan komen. Dan kunnen we logistiek gezien zeggen dat het binnen drie uur voor elkaar was, maar dat zullen maar net die drie uur zijn dat jij in die trein zit. Daarop richten we ons werk. Het is dus nodig dat de treinen dicht op elkaar kunnen rijden, niet alleen om in de planning meer capaciteit uit het net te halen, zodat je als het ware een hoge frequentie krijgt, maar om meer capaciteit te hebben in verstoorde situaties. Bij een verstoorde situatie willen we dat de treinen dicht op elkaar kunnen rijden, zodat ze zo snel mogelijk weer weg kunnen als de storing is opgelost. Als de brug openstaat op de snelweg of als er een ongeluk is gebeurd, sta je stil, maar als de storing weg is, kun je eigenlijk heel snel weer rijden. Daarin moeten we onze winst zoeken. We moeten hiervoor zeker op Utrecht en Amsterdam, maar ook op een groot aantal andere emplacementen, de wisselcomplexen zodanig aanpassen dat de treinen er beter en sneller overheen kunnen. Dat ontwerpen we samen met de vervoerders. Daarvoor moeten we zowel onze besturing en bijsturing aanpassen als de planning hoe we bij verstoringen weer aan het rijden gaan.

De heer **Bosman**: Laten we het hebben over strategie. Misschien leg ik het wat te kort door bocht uit, maar als je kiest voor het Europese beveiligingssysteem ERTMS, praat je over minder spoor en minder wissels, omdat je meer treinen per spoor kwijt kunt. Als je praat over het

systeem van kort volgen, heb je het over meer spoor en meer wissels, omdat je uitwijkmogelijkheden moet hebben. Klopt dat, kort door de bocht gezegd?

De heer **Van Altena**: Kort door de bocht gezegd klopt dat niet. Het systeem moet zo zijn dat je er veel treinen betrouwbaar op kunt laten rijden. Daarna leg je er een beveiligingssysteem overheen. Dat kun je met het bestaande systeem doen, maar ook met ERTMS. Hier zit uiteindelijk een kosten-batenafweging achter die primair – ik meen dat dit eerder vandaag aan de orde is geweest – draait om belastingeuro's. Als het systeem toch verouderd is, is het de vraag of je oude spullen koopt of dat je in een keer het nieuwe koopt. In andere landen zien we dat de afweging op het gebied van veiligheid belangrijk is. Dat is in Nederland ook belangrijk, maar de grote winst op het gebied van veiligheid hebben we achter de rug en die gaat de komende tijd in andere dingen zitten dan in ERTMS. Capaciteit is niet het grootste issue, omdat we met het bestaande systeem de situatie van ERTMS redelijk goed kunnen benaderen. Dan moet je eigenlijk een andere afweging maken. Ik denk dat deze eerder vandaag ook is genoemd. Je wilt veel specifiek op bepaalde plekken weten wat er exact aan de hand is. Kun je op die plek de capaciteitswinst behalen die je nodig hebt? Dat is voor verschillende lijnen anders. Bij een lijn waar veel internationale goederentreinen overheen gaan, maak je een andere keuze dan bij een lijn van Arriva in het noorden van het land. Het is niet zo dat er een soort verband is en dat je bij het bestaande systeem veel wissels en veel sporen hebt.

Misschien is het goed om te vertellen waarom wij al die wissels en sporen hebben en waar ze vandaan komen. Hoe is dat ontstaan? Daar hebben we ook zelf naar gezocht. In vergelijking met andere landen hebben we veel wissels die we niet gebruiken. Het korte antwoord daarop is dat we in Nederland een spoornet hebben dat is gebouwd voor lokaal goederenvervoer en voor infrequent reizigersvervoer. Het effect daarvan is dat er heel veel werd gerangeerd op lokale emplacementen. De plekken waar wissels liggen, zijn plekken waar tot het midden van de jaren zestig kolen werden aangevoerd, vaak naar twee of drie verschillende plekken op een emplacement. Vanaf het huidige perron 1 en 2 op Amsterdam Centraal vertrekken nu de treinen naar Haarlem. Als vroeger het dagblad De Tijd was gedrukt, reed er een Volkswagenbusje naar dat perron om de krant naar een wagon te brengen. Deze wagon moest vervolgens het hele emplacement over worden gerangeerd, om gekoppeld te worden aan een trein die vervolgens wegreed. We hebben dus een systeem geërfd dat is gemaakt voor veel lokale bewegingen, waarop we inmiddels vier keer zo veel trein- en passagierskilometers rijden dan 50 jaar geleden en nog maar ongeveer 40% van de goederenkilometers, maar dat is internationaal belangrijk voor het land. We zitten dus met een systeem dat eigenlijk is gemaakt voor veel lokale bewegingen op de knopen en dat niet is gemaakt voor het hoofdfrequent vervoer dat we hebben.

De heer **Bosman**: Dank voor die uitleg. Een van de zaken die uit verschillende rapporten naar voren komen, is dat het doen van veel kleine projecten qua overhead veel kosten met zich meebrengt. Als je iedere keer weer een nieuw project start, hier een ERTMS-project, daar iets anders en daar weer iets anders, ben je continu met allerlei projectkosten bezig. Kunt u daarin inzage geven? Is dat kritisch? Of valt dat weg tegen de winst die je boekt door het niet groot uit te rollen? Is het juist economisch handiger, omdat je maatwerk levert op die verschillende plekken? Hebt u daar een businesscase-idee van?

De heer **Smolders**: Uw vraag is helder. Daarop hebben we allerlei onderliggende berekeningen gemaakt. De businesscaseberekeningen van 2009 en 2010 laten zien, met de op dat moment bekende getallen uit de verschillende projecten, dat de investeringskosten in ERTMS en elektronische interlocking nog een factor drie tot vier hoger waren. Op basis van de toenmalige en de huidige inzichten – ze zijn nog niet erg veranderd – zien we ook dat de onderhoudskosten gemiddeld een factor vijf hoger zijn. Voor Amsterdam–Utrecht ken ik de getallen wat beter. Daar waren de onderhoudskosten, meen ik, € 70 000 per jaar. Dat is opgelopen naar een dikke miljoen. Dat zijn behoorlijke verschillen, waarbij de optimalisatie van kleinschalige en grootschalige projecten nog niet in beeld is.

De heer **Bosman**: U zegt dat deze nog niet in beeld is, dus kunt u die vertaling nog niet maken. Bij het uitleggen van het systeem over het hoofdspoornet kunt u de kosten dus niet doorvertalen vanuit een klein project.

De heer **Smolders**: De getallen die ik noemde, de factor drie op de interlockinginvesteringen en de factor vijf op het onderhoud, zijn voor 75% van Nederland uitgelegd met dat type beveiliging. Het getal dat ik aangaf voor Amsterdam–Utrecht is alleen voor die lijn. Daarom is het goed terug te gaan naar de hoofdredenering. De hoofdredenering is dat wij 300 interlockings hebben in Nederland. Deze zijn onderdeel van de beveiliging en krijgen regulier onderhoud. Op een gegeven moment moeten ze grootschalig worden vervangen. Wij kijken dan welke systemen in de markt beschikbaar zijn en wat de beste value for money is en of er functionaalsuitebreiding nodig is. Voor de eerste groep hebben we bekeken op welke lijnen we capaciteitsuitbreiding verwachten. Die nemen we mee in de studie tot 2013, waarin we kijken hoe we het verhogen van die capaciteit kunnen realiseren. Dat is voor ons een belangrijke drijfveer. Voor die andere lijnen gaan we, op basis van de huidige systemen, naar de beste value for money. Dat kunnen B-relais zijn, maar het kunnen ook elektronische interlockings zijn. Daarover hebben we nog geen uitspraak gedaan. Dat laten we over aan de markt, in de aanbesteding. We kijken dan naar optimalisatie van performance en naar life cycle costs.

De heer **Bosman**: U zegt dat u het overlaat aan de markt. In België en Denemarken gaan ze er wel voor. Geldt daar een ander verhaal dan voor Nederland? Bestaat daar een andere structuur? Waarom kan het daar wel en in Nederland niet?

De heer **Smolders**: Ik zal uw vragen beantwoorden, maar ik wil eerst iets zeggen over uw eerste opmerking. Mogelijk is er een verkeerd beeld ontstaan. Als ik zeg dat we het aan de markt overlaten, betekent dit dat we een aanbesteding doen, met kaders voor kosten en performance. We weten dat er een aantal systemen beschikbaar is. Afhankelijk van de inschrijvingen van de leveranciers komt er een systeem uit. Dat is behoorlijk geregisseerd, om continu voor de reiziger het systeem te kiezen dat het beste preformt en voor de belastingbetaler het systeem te kiezen tegen de laagste kosten.

U vraagt naar de verschillen met België en Denemarken. Mijn collega's hebben regelmatig contact met andere landen, ook met Denemarken. In Denemarken zijn de bestaande beveiligingssystemen aan het einde van hun levensduur en ze zijn niet meer leverbaar in componenten. Bovendien is de kennis niet meer beschikbaar om die beveiligingssystemen voor langere tijd in de lucht te houden. Dat is in die zin anders dan de situatie

in Nederland, waarin het huidige beveiligingssysteem, met ATB, B-relais en VPI en allerlei varianten, goed beschikbaar is. Bovendien is er voldoende kennis om die voor langere tijd in de lucht te houden. Er moet wel een vervanging plaatsvinden, zoals ik al eerder heb gezegd. Dan is het afhankelijk van de vraag welk systeem via de marktpartijen beschikbaar is en of er wel of niet een capaciteitsprong nodig is. Die tweedeling heb ik aangegeven.

De vergelijking met België is weer anders. Het is altijd een gevaarlijke uitspraak, maar wij mogen ons in Nederland gelukkig prijzen met een goedwerkend beveiligingssysteem, dat tijdig ingrijpt in de treinbewegingen. Dat is in België helaas anders. Uit de contacten die wij daar hebben, begrijpen we dat de druk in België na het incident vorig jaar bij Halle behoorlijk is opgelopen en dat er de komende tien jaar een significante verbetering moet plaatsvinden van het beveiligingssysteem. Daar hebben ze een strategie op uitgerold over verschillende baanvakken. ERTMS is daarin een belangrijk middel. De veiligheidssituatie is in ieder geval niet vergelijkbaar met de Nederlandse situatie. In Denemarken is de situatie ook anders, zoals ik net al aangaf.

De heer **Bosman**: Er is dus in Nederland geen noodzaak tot het invoeren van ERTMS?

De heer **Smolders**: We hebben nog één component over, de interoperabiliteitscomponent. Wij hebben in Nederland een aantal lijnen waarop we ERTMS willen invoeren, omdat deze lijnen Europese verbindingslijnen zijn. De heer Demoet gaf ook al aan dat we uiteindelijk naar een Europees beveiligingssysteem willen. We hebben het nu over de transitievraag. Hoe managen we die technologiesprong? Hoe doen we dat? Dan moeten we de elementen interoperabiliteit, veiligheid en capaciteit afwegen, maar ook de kosten en de baten. Voor de kosten en de baten werken we als sector een implementatievoorstel uit. Dat willen we in 2013 af hebben. Hierin nemen we ook de migratiestrategie mee.

Als ik terugkijk naar de afgelopen vijf à tien jaar in Nederland, is volgens mij te constateren dat Nederland toch wel leergeld heeft betaald voor de implementatie van ERTMS op de HSL en de Betuweroute. Ik heb de getallen er nog even bij gepakt. Een jaar geleden hadden we op de Betuweroute ongeveer 50 communicatiestoringen per maand, waardoor treinen stilvielen. Die zijn de afgelopen jaren, in nauwe samenwerking met de industrie, opgelost. Daar is het ministerie ook intensief bij betrokken, zoals de heer Demoet al zei. Op de HSL hadden we aan het begin van dit jaar 20 tot 40 storingen per maand met meer dan tien minuten vertraging, waarbij treinen strandden als gevolg van problemen met het beveiligingssysteem. Die hebben we met een factor twee teruggebracht. Kortom, we willen uiteindelijk naar ERTMS, maar ik wil een beheerste transitie. Ik wil het de reizigers in Nederland niet aandoen dat ze worden geconfronteerd met deze aantallen verstoorde situaties, als we op het gemengde net aan de gang gaan.

De heer **Bosman**: Welke ontwikkelingen moeten nog plaatsvinden in het ERTMS-systeem, voordat u vindt dat u met het systeem aan de slag kunt? Ik begrijp dat het vooral een ICT-verhaal wordt. Er worden verschillende niveaus van versies geïmplementeerd. We kijken al naar 3.0.0 of naar 3.x.y. of hoe je het ook wilt noemen. Is het dan iedere keer wachten op een volgend niveau van software? Wat is de problematiek? Waar wachten we op?

De heer **Smolders**: Ik wacht tot we voldoende zekerheid hebben dat het systeem betrouwbaar is en dat we uit de fase van de kinderziekten zijn. In die zin mag Nederland zich gelukkig prijzen dat het niet in een situatie verkeert zoals in België, waarin er vanuit veiligheidsoverwegingen tempo moet worden gemaakt en dus ook het risicoprofiel zal toenemen. Dat geldt ook voor de situatie in Denemarken, waarin er geen keuze is voor de beschikbaarheid van kennis van het bestaande veiligheidssysteem. Wij kunnen het ons veroorloven goed te leren van wat er in de ons omringende landen gebeurt. We kunnen een aantal proefprojecten doen, zoals op het traject Amsterdam–Utrecht, om te zien hoe het in de dagelijkse praktijk op het gemengde net gaat, ten aanzien van de operationele integratie en ten aanzien van de toelating van materieel. We kunnen ook bekijken hoe het in Europa gaat met de ontwikkeling van de specificaties. We hebben sinds eind 2008 een specificatie voor ERTMS en de verwachting is dat die eind 2012 een nieuwe update krijgt. Kortom, daarin is ook nog sprake van enige ontwikkeling. In generieke termen van projectbeheersing en risicomanagement is het altijd mooi om te kunnen faseren. Uiteindelijk komt dat ten goede aan de reiziger, omdat we continu een product willen neerzetten dat zo min mogelijk stoort, tegen acceptabele en beheersbare kosten. We gaan dus naar ERTMS, maar we maken geen haast, want daartoe is er geen noodzaak. Wij volgen goed de ontwikkelingen in andere landen. Op de baanvakken waarop we uit interoperabiliteitsoverwegingen naar ERTMS gaan, zullen we dat zorgvuldig doen.

De heer **Bosman**: Is er geld gereserveerd voor de transitie? Is er dan geld gereserveerd voor vervanging of voor vernieuwing? Welk bedrag is ervoor beschikbaar? Als je gaat schuiven, hoe houd je dan bij of het geld nog steeds beschikbaar is voor het project waarvoor het was bedoeld, in plaats van dat het verdwijnt in allerlei deelprojecten?

De heer **Van Altena**: Die afweging maken wij uiteraard uiteindelijk niet zelf. Het is ons geld niet. Dan komen we bij het punt van de regie van de minister. Wij kunnen en zullen niet meer doen dan daarbij onze kennis aanleveren en scenario's schetsen. U had het net over het jaar 2012. Toen we tien jaar geleden begonnen, zaten we in de fase waarin werd gesproken over niet verder afglijden. Er werden woorden gebruikt als «uitgewoond spoor» en dergelijke. De eerste fase van het herstelplan ging over niet verder afglijden en de boel stabiliseren. Vervolgens kwam de fase die tot 2012 loopt. Deze gaat over de boel op orde krijgen. Dat is de tweede fase van het herstelplan. De minister heeft in de Nota Mobiliteit – ik meen uit 2005 of 2006 – gezegd dat daarna een fase komt waarin je rekening moet houden met vervangen. We zijn nu aan het stabiliseren en brengen de boel op orde. Als we straks een stabiel werkend systeem hebben, moeten we langjarig in staat zijn om de dingen die kapot zijn, te vervangen of te vervangen voordat ze kapotgaan. Dan hebben we het over preventief onderhoud. Eerder vandaag ging het over bodemwaarden. Een bodemwaarde is voor ons dat we bij preventief onderhoud vrijwel zeker weten dat we niet hoeven terug te komen tot de volgende onderhoudsbeurt.

Dan kom ik bij het geld dat daarvoor is gereserveerd. Een jaar of vier of vijf geleden wisten we niet precies hoe het net er buiten bij lag, welke kwaliteit het had, hoe vaak het werd gebruikt en wat de storingsrate was. Zolang we dat niet weten, is de beste kennis die we hebben de boekhouding die we hebben geërfd uit het verleden. Laten we het geld dus gereserveerd houden voor vervangingen totdat we dat beter weten. Daarover kan de heer Smolders meer vertellen. We proberen aan de ene

kant te zorgen dat het geld er is en we geven het aan de andere kant niet uit. Het is de bedoeling dat we het bestaande systeem met goede kwaliteit levend kunnen houden. Ondertussen moeten we niet vooruitlopen op de keuze die met betrekking tot ERTMS nog moet worden gemaakt. Het gevolg daarvan is dat we geld overhouden, maar tot op zekere hoogte was dat natuurlijk voorzien. We moeten het uitzoeken. We houden het gereserveerd voor het moment dat er snel moet worden vervangen en we geven het niet aan andere projecten uit. Ondertussen onderzoeken we wat de echte levensduur is. We zijn nu zo'n beetje op het punt dat we die vraag redelijk kunnen beantwoorden. Als de minister vraagt een proef te doen met de feitelijke implementatie, om te zien wat er in de operatie gebeurt, kunnen we nu zeggen dat er in de loop van 2013 een kosten-batenanalyse kan worden gemaakt, op basis waarvan verdere keuzen over ERTMS kunnen worden gemaakt.

De heer **Bosman**: U had het over het activaregister. Daarin gaat het niet alleen over wat er is, maar ook over de staat van onderhoud en het vervangingsverhaal. De term «2012» speelt een rol omdat er een fase loopt tot 2012. Daarna verwacht u de onderhoudszaken. Heb ik dat goed begrepen?

De heer **Van Altena**: Er is extra geld uitgetrokken om in staat te zijn het spoor naar een zodanig niveau van onderhoud te krijgen dat het stabiel is, geschikt is voor zijn huidige functie en klaar is voor groei in het hoogfrequent vervoer. Dat zat in het herstelplan en in onze begroting. Er is aangekondigd dat er op termijn vervangingen aankomen. Dan moet je reserveringen doen. Ik vind het moeilijk precieze bedragen te noemen, omdat het afhangt van het jaar en of je btw wel of niet meetelt. Voor Mistral tot 2020 heb ik 1,5 mld. in mijn hoofd. Dat geld is dus gereserveerd voor vervanging en nog niet uitgegeven. Dus heb je de keus wat je ermee doet.

De heer **Smolders**: Op basis van de activaregistratie weten we precies wat er ligt, wat daarvan de staat van onderhoud is en welke vervangingsbehoefte er de komende tien jaar is. Dat hebben we in ons langetermijnplan 2011–2020 opgenomen. Daarin staat voor reguliere functie en handhaving 11,5 mld. geraamd. Voor de vervanging van 17% van de interlockings van het net, als onderdeel van Mistral, is op dit moment 600 mln. geraamd. Die 600 mln. is geraamd tegen het kostenniveau van de huidige life cycle costs van interlockings.

De **voorzitter**: Ik zal nog een paar vragen stellen ter verduidelijking. Heb ik u goed begrepen dat u zegt dat het op termijn de bedoeling is over te stappen naar ERTMS?

De heer **Smolders**: Dat is correct. Dat is de Europese lijn en dat is de lijn van het ministerie. Daar hebben we ons als lidstaten aan te houden.

De **voorzitter**: Tegelijkertijd zegt u dat dit gelet op de kosten maar op een beperkt aantal punten zal gebeuren. Het is vooral belangrijk dat er van land naar land kan worden gereisd per spoor. Zegt u dat ProRail voor bepaalde systemen nog op oude, conventionele relaistechniek zal terugvallen?

De heer **Smolders**: Dat is deels correct. Het is een transitievraag en een technologiesprong. Hoe managen we als sector die technologiesprong? Het is natuurlijk zaak niet een grootschalige vervanging uit te voeren in

een bestaand systeem en dit vervolgens over tien jaar te moeten weggooien. We moeten continu kijken wat de juiste transitie is. In onze aanpak maken we een onderscheid tussen lijnen die nu al interoperabel moeten zijn en naar ERTMS gaan, en lijnen waarop we een capaciteits-sprong willen maken. Voor deze lijnen zullen we de komende twee jaar bekijken hoe we die capaciteits-sprong kunnen realiseren. ERTMS is een van de mogelijke oplossingen hiervoor. Daarnaast hebben we lijnen waarop we geen grote capaciteitsgroei verwachten. Voor deze lijnen hebben we onszelf de vraag gesteld of het verstandig is om naar elektronische interlockings te gaan, of om gebruik te maken van de huidige B-relaistechnologie, of om meteen over te gaan naar ERTMS. In de «value for money»-afweging zien we dat de kosten voor ERTMS behoorlijk hoger zijn dan voor andere systemen. Als we verplicht over moeten gaan naar elektronische interlockings, zien we ook nog een behoorlijke kostendelta. Bovendien zijn er ervaringen met het gefaseerd managen van de technologie, waaruit blijkt dat het uiteindelijk ten aanzien van de kosten en de baten verstandiger is over een aantal jaren aanpassingen te verrichten en in een keer over te gaan naar ERTMS.

De **voorzitter**: In hoeverre is het haalbaar een interface te maken om alsnog die sprong te maken naar het Europese beveiligingssysteem?

De heer **Smolders**: In de periode tot 2018 vervangen we de beveiliging op een aantal corridors. Dat kan met elektronische interlockings, of met B-relais. Dat is afhankelijk van wat ik net aangaf. Elektronische interlockings kunnen communiceren met ERTMS en B-relais kunnen communiceren met ERTMS level 1. ERTMS level 1 is in technische termen wel het «thuiskomstje». Het kan noodzakelijk zijn voor interoperabiliteit, maar het kost capaciteit. Het antwoord op uw vraag is dus dat het kan.

De **voorzitter**: Er zijn andere mensen, onder wie leveranciers, die zeggen dat het niet kan of zeggen dat het wel kan, maar dat het dan veel geld kost.

De heer **Smolders**: Wat is uw vraag?

De **voorzitter**: Mijn vraag is wat u daarvan vindt.

De heer **Smolders**: Ik gaf net aan wat onze technici zeggen en wat daarvan het beeld is. Als er anderen zijn die wat anders zeggen, zullen we dat moeten bekijken, om dat uit de wereld te helpen.

De **voorzitter**: Uw technici hebben in ieder geval deze opvatting.

De heer **Smolders**: Correct. Zij werken daarin samen met ingenieursbureaus en ik heb daar veel vertrouwen in.

De **voorzitter**: Dan heb ik nog een vraag over het kort volgen. Is dat iets wat volgens u losstaat van het Europese beveiligingssysteem of beschouwt u het als een geïntegreerde strategie?

De heer **Van Altena**: Kort volgen gaat over het kort op elkaar laten rijden van treinen. Je wilt dat dit veilig gebeurt. Dat kan met ieder beveiligingssysteem. In die zin moet je het integreren. Kort volgen hebben we namelijk in ieder geval nodig om te zorgen dat er meer treinen komen. Wij rijden nu al heel frequent, maar we willen naar nog hogere frequenties in Nederland. Wij hebben geen principiële voorkeur voor het bestaande

beveiligingssysteem of voor een nieuw beveiligingssysteem. Het kan natuurlijk wel een rol spelen dat er bij bepaalde projecten of in bepaalde situaties al veel treinen moeten kunnen rijden om de reizigers op hun bestemming te krijgen. Als het mogelijk is die verbetering voor de reiziger door te voeren door beperkte aanpassingen in het bestaande systeem, tegen beperkte kosten, is dat een afweging die kan worden gemaakt.

De **voorzitter**: Het is toch correct dat u voor kort volgen ook investeringen moet doen om dat mogelijk te maken?

De heer **Van Altena**: We moeten er drie dingen voor doen. Twee daarvan zijn én voor het bestaande systeem én voor de Europese beveiliging nuttig. Het eerste is dat we de lay-out van de infrastructuur moeten aanpassen. Daar had ik het net over. Je moet wissels vervangen, deels weghalen, deels sneller maken en deels anders neerleggen. Dat moet je in alle gevallen doen. Het tweede is dat je de logistieke processen bij ons en bij de vervoerders moet aanpassen. Dat moet je eigenlijk ook in alle gevallen doen. Het derde punt is dat het in het beveiligingssysteem nodig kan zijn om korte blokken te maken. In het kort volgen is een blok de afstand waarbinnen één trein zich mag bevinden. Dat kun je met bestaande seinen doen, maar ook met ERTMS. Daarbij zou dan de vraag kunnen zijn hoeveel geld je nog wilt uitgeven aan het bijplaatsen van nieuwe seinen. Uiteindelijk is het altijd een kwestie van afwegen. De kosten daarvan zijn relatief beperkt en voorzien in de projecten waar dat in zit.

De heer **Smolders**: Uit de manier waarop u de vraag stelt, krijg ik de indruk dat u het als twee tegenstrijdige bewegingen ziet. Daarom neem ik de gelegenheid te baat om dat kort toe te lichten. Het gaat ons om capaciteitsvergroting op het net. We zien dat die capaciteitswinst vooral te behalen is op de emplacementen. Daar is het plaatsen van meer seinen, het korter op elkaar rijden en het maken van minder kruisende bewegingen een van de oplossingsrichtingen. Vervolgens moet dit worden beveiligd. Dan is ERTMS een optie. Als ik goed ben geïnformeerd over de eerdere gesprekken die zijn gevoerd, is dat ook de lijn die onze Belgische collega aangaf. Hij gaf aan dat er op de emplacementen nog een optimalisatie mogelijk is van het seinenstelsel en de beveiliging. Eerder heeft de industrie aangegeven dat de projectering in Nederland knap ingewikkeld is, wat het duur maakt. Daarom hebben wij als sector deze lijn neergezet om het simpeler en eenvoudiger te maken. We bekijken of het mogelijk is capaciteitswinst te realiseren met kort volgen of met andere optimalisaties en we bekijken of we het simpeler kunnen maken. Daarna kunnen we de slag maken naar de beveiligingssystemen, om te voorkomen dat we ingewikkelde situaties voor de komende decennia beveiligen met geautomatiseerde systemen.

De **voorzitter**: Als je het Europese beveiligingssysteem in een verder stadium doorvoert, heb je dat systeem van kort volgen met seinverdichting toch niet nodig?

De heer **Van Altena**: We moeten eerst weten wat we moeten programmeren in het Europese beveiligingssysteem. Als we de bestaande situaties, de bestaande remcurven en de bestaande opvolgtijden in de computer zouden stoppen, lopen we het risico dat we een modern systeem hebben gekocht dat nog steeds hetzelfde kan als het spoor in 1960. Dan zitten die normen erin. Terwijl ERTMS verder wordt ontwikkeld en die afweging wordt gemaakt, kunnen wij tijd besteden aan het heel

goed vaststellen welke treinen met welke opvolgtijden we waar willen hebben, met welke remcurven enzovoorts. Als je ERTMS neerlegt, wil dat niet zeggen dat er automatisch meer capaciteit ontstaat. Dan moet je ook de kennis van de feitelijke situatie in het systeem stoppen. In de overgangssituatie waarin we zitten, kunnen we ervoor kiezen om op bepaalde plekken beperkt seinen bij te plaatsen. Het gaat dan om plekken waar de druk heel hoog is. Op die plekken willen we dat er meer treinen kunnen rijden voor de reizigers en dat de verladers meer treinen kunnen rijden. Daarbij willen we ook dat de betrouwbaarheid omhooggaat. Dat is uiteraard een kosten-batenafweging. In de tweede fase Herstelplan spoor en in het Programma Hoogfrequent Spoor is er voorzien in enkele tientallen miljoenen voor seinverdichting.

De voorzitter: Klopt het dat het idee van kort volgen voor een groot deel is gebaseerd op de wijze waarop ze in Japan het railsysteem hebben ingericht?

De heer Van Altena: Het is zeker zo dat je het in Japan goed kunt zien. Je kunt het ook goed zien op het Amstelstation in Amsterdam. Dat is een goede plek, omdat je daar zowel de trein als de metro ziet langskomen. We weten dat het op verschillende plekken in Europa ook wordt gebruikt. Het gaat erom dat je de treinen dichter op elkaar laat rijden, omdat je hoge frequenties hebt. Dat hadden we in het verleden niet in Nederland. Er zijn landen waarin het beveiligingssysteem zo is aangepast, dat de treinen heel dicht op elkaar kunnen rijden. Dat kun je met bestaande technologie doen, maar ook met nieuwe technologie. We zien dat in Zwitserland en België. Zelf ken ik Japan vrij goed, maar het is niet zo dat we datgene wat ze in Japan doen, in Nederland zullen invoeren.

De voorzitter: Maakt het feit dat wij in Nederland met goederentreinen, stoptreinen, sprinters en intercity's over hetzelfde stuk spoor rijden, kort volgen ingewikkelder?

De heer Van Altena: Het is vooral ingewikkeld om veel treinen over het spoor te laten rijden met een hoge betrouwbaarheid, op een veilige manier. Het is moeilijk om treinen kort op elkaar te laten rijden. In Nederland hebben we stoptreinen die veel stoppen en lichter zijn, intercity's die weinig stoppen en zo snel mogelijk moeten kunnen rijden en zware goederentreinen die niet stoppen onderweg en een lange remweg hebben. Het is een ingewikkelde puzzel om ervoor te zorgen dat ze elkaar niet in de weg rijden en dat het veilig blijft. Dat moet je beveiligen. Als je dat wilt doen met een bestaand seinstelsel, moet je goed puzzelen en ontwerpen en het vervolgens zo aanleggen. Bij het bestaande seinstelsel hebben we veel te maken met de vraag of we uitgaan van de veronderstelling dat die treinen er rijden, zeg maar de landelijke norm, of dat we uitgaan van de specifieke situatie. De Schipholtunnel is hiervan een voorbeeld. Deze is met de seinen zo ontworpen, aan de hand van de landelijke norm, dat er zware goederentreinen doorheen kunnen rijden. Die rijden er niet, want er mogen helemaal geen goederentreinen door die tunnel. Je kunt er dus ook voor kiezen het beveiligingssysteem daar zo in te richten dat de tunnel alleen maar geschikt is voor stoptreinen en intercity's. Als je die keuzen maakt, wordt het weer gemakkelijker om het met het bestaande systeem te doen en wordt het voor de belastingbetaler goedkoper. Bovendien is het sneller beschikbaar. Dat is een beleidskeuze die je zou kunnen maken. Als je dat met ERTMS doet, kun je in de software programmeren dat het beveiligingssysteem zich aanpast aan de treinen die je daar laat rijden.

Kort volgen, het dicht op elkaar laten rijden van treinen, is uiteindelijk een kwestie van zo dicht mogelijk op elkaar, maar wel veilig. Dat kun je met het bestaande systeem doen en dat kun je met nieuwe systemen doen. Uiteindelijk kunnen we inzichtelijk maken wat de verschillen in baten en kosten zijn en kunnen we een keuze maken.

De **voorzitter**: Klopt het dat de treinen van de Betuweroute en de HSL-Zuid straks niet automatisch worden toegelaten op het traject Amsterdam–Utrecht vanwege de certificering?

De heer **Smolders**: Dat is correct. Die moeten nog door de toelatingsprocedure, om er zeker van te zijn dat ze interoperabel zijn.

De **voorzitter**: Kunt u ons iets vertellen over het proces van certificering en de ingewikkeldheden die daarbij komen kijken? Kunnen we dat ook op een andere manier doen?

De heer **Smolders**: De informatie hierover zal ik u laten sturen.

De **voorzitter**: Ik houd u graag aan die toezegging. Veel van de vragen die we nu hebben gesteld, betreffen het hoofdnets. We hebben natuurlijk nog een aantal regionale maatschappijen en vervoerders. Kunt u aangeven hoe de relatie van ProRail is met deze regionale vervoerders?

De heer **Smolders**: U stelt een brede vraag. Hebt u een bepaald onderwerp in gedachten?

De **voorzitter**: ProRail bepaalt voor een groot deel wat er wordt gedaan, waarin wordt geïnvesteerd en op welke wijze dat gebeurt. Hoe is de positie van de regionale vervoerders, bijvoorbeeld ten opzichte van NS, waarmee u ook zaken doet? Hebben ze een gelijkwaardige rol of een ondergeschikte rol? Ik begrijp dat ik nu al te ver doorvraag om een redelijk politiek correct antwoord te kunnen krijgen.

De heer **Smolders**: Ik zit hier om zo feitelijk en transparant mogelijk te antwoorden. Ik probeer uw vraag te plaatsen. Uw vraag is vrij algemeen en ik zal deze ook in vrij algemene termen beantwoorden. Dan kijken we wel of dat het antwoord is dat u zoekt. Het is onze opdracht op non-discriminatoire wijze capaciteit te verdelen voor alle vervoerders. We overleggen dus met alle vervoerders, met de grootste vervoerder, NS, maar ook met de regionale vervoerders. Daarin hebben we ook de afhandeling van klantwensen en eventuele klachten geregeld. Ik zie geen grote verschillen, als ik eerlijk ben.

De **voorzitter**: Zijn er zaken waar regionale vervoerders tegenaan lopen, die anders zijn dan voor NS en die ze aan u uiten?

De heer **Smolders**: Ik krijg de indruk dat u iets in gedachten hebt, waar ik naar zit te gissen. Ik merk dat ik uw vraag niet goed in algemene termen kan beantwoorden. Kunt u iets specifieker zijn?

De **voorzitter**: Er moeten keuzen worden gemaakt over investeringen, de locaties waar dubbel spoor wordt gelegd, beveiligingssysteem, onderhoud enzovoorts. De relatie met NS is altijd al zo significant aanwezig dat ik me kan voorstellen dat een regionale vervoerder zich minder serieus voelt genomen en het gevoel heeft dat er minder aandacht

is voor de knelpunten die hij ervaart en de investeringen die daarvoor worden gedaan.

De heer **Smolders**: Ik herken dat niet. Ik moet spontaan denken aan mijn collega in Noord-Oost, die zei: er wordt altijd gesproken over regionale vervoerders, maar bij ons zijn Arriva en Syntus toch echt de grootste in vergelijking met de Nederlandse Spoorwegen.

We hebben ongeveer zeven grote concessies in Nederland, waar de vervoerders op rijden. Voor die concessiegebieden leveren wij de kwaliteit, in termen van treinpaden en punctualiteit. Als er hiccups in zitten, lossen we die gezamenlijk op. Daarom herken ik niet de spanning die u noemt.

De heer **Jansen**: Voorzitter. Laat ik er een concreet voorbeeld aan toevoegen. Ik dacht direct aan Winterswijk in de Achterhoek. In de provincie Gelderland gaan inmiddels stemmen op die zeggen dat het beter is om ProRail opzij te schuiven en het zelf te doen. De kwaliteit is slecht, althans zo wordt het ervaren door de reiziger en daarom kunnen ze het niet langer accepteren. Komt deze perceptie door een aantal incidenten of zit er een structureel probleem achter?

De heer **Smolders**: Het is correct dat wij op de lijn Zevenaar–Winterswijk een moeilijke tijd hebben gehad, die reizigers behoorlijk heeft geraakt. De provincie geeft ook aan dat wij in gezamenlijkheid, ProRail, de provincie en vervoerder, met vereende krachten het tij behoorlijk hebben gekeerd. Ik meen dat er nu maximaal vijftien treinen per week uitvallen. We zitten nu op een hogere punctualiteit. Die informatie kan ik nazenden, als u daar prijs op stelt.

De heer **Jansen**: Mag ik u onderbreken? Een uitval van vijftien treinen per week is toch nog steeds dramatisch hoog?

De heer **Smolders**: Dat is hoog, maar dat is een gemeenschappelijke norm die we met vervoerder en provincie hebben afgesproken. Wij streven naar nog beter, maar dit is waar we nu staan.

De heer **Jansen** : Het standaardkwaliteitsniveau, het vangnetniveau, is dat er vijftien treinen per week, dus twee treinen per dag mogen uitvallen? Is dat kwaliteitsniveau ook in andere regio's afgesproken, of gaat het specifiek om die regio?

De heer **Smolders**: Ik denk dat het verstandig is u de punctualiteitscijfers van de laatste periode toe te sturen. Mijn beeld is nu dat de punctualiteit op de lijn Zevenaar–Winterswijk – ik heb het dan over vertragingen van meer dan drie of vijf minuten – op dit moment boven het landelijk gemiddelde ligt. Dat is sinds een halfjaar het geval. ProRail heeft dit samen met Syntus en de provincie gerealiseerd. Dat is de stand van zaken.

De heer **Jansen**: Dan kom ik bij mijn overige vragen. De heer Van Altena gaf een interessante beschouwing over de historie van het Nederlandse spoorwegnet en hoe de wissels op bepaalde plekken zijn terechtgekomen. In essentie zijn er veel wissels op stationemplacements vanwege de historie met het goederenverkeer. Kan hij zeggen of er inmiddels een langetermijnstrategie is ontwikkeld en een daarbij behorend investeringsvoorstel of dat er al een investeringsprogramma is, misschien onder het Programma Hoogfrequent Spoor, als oplossing voor het probleem? Is het

in het kader van de langetermijnstrategie zo dat over tien of vijftien jaar de wissels perfect liggen? Heeft hij daar op dit moment al een beeld van of is hij ermee bezig?

De heer **Van Altena**: Wij zijn bezig dat in kaart te brengen. Dat is nog lastig. Als wij een wissel weg willen hebben, klinkt het al snel alsof wij die weg willen hebben omdat wij hem niet goed kunnen onderhouden en hij dan niet kan storen. We zijn een tijd bezig geweest om goed uit te zoeken, ook met de vervoerders, welke wissels wel of niet echt worden gebruikt en welke wissels we wel of niet nodig hebben. Daar zijn we nu een eind mee gekomen en we hebben er ontwerpprincipes voor afgesproken. Dat is eigenlijk ook een gevolg van de brief die de minister heeft gestuurd over de winter op – ik zeg het uit mijn hoofd – 27 januari vorig jaar. De volgende stap is daadwerkelijk zo'n plan te maken. Ik meen dat er een motie ligt van de Kamer waarin staat dat er beperkingen zijn aan wat wij zelf kunnen doen en dat we het eigenlijk moeten voorleggen. Wij ontwikkelen een plan. Daarvoor zijn we bezig met emplacementvormen en het doorlichten van emplacementen. Vervolgens zullen we het op drie manieren kunnen uitrollen, allereerst op die plekken waar we normaal gesproken vervangingen zouden doen. We hebben algemene normen voor beschikbaarheid en betrouwbaarheid van al onze spullen die in de concessie staan en die de minister voorschrijft. Dat geldt ook voor wissels die niet worden gebruikt. De eerste stap die we willen voorstellen, is om de wissels die niet worden gebruikt, niet aan die norm te binden en die budgetten dus beschikbaar te maken. De tweede stap is om dat in lopende projecten, nieuwbouwprojecten, te doen. Als we dan toch bezig zijn, bijvoorbeeld op de lijn Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad, waar we het grote project OV SAAL doen, kunnen we in een moeite de wissellay-out meenemen. De derde stap is om een specifiek plan te maken voor emplacementen die we niet in de vervanging kunnen meenemen en die niet in lopende projecten zitten, om te kijken wat we daar kunnen optimaliseren. Daar doen we dan een investeringsvoorstel voor. Er zijn verschillende budgetten voor, dus gaan we natuurlijk kijken of we een voorstel kunnen doen dat binnen de bestaande investeringsmogelijkheden past. Dat zullen we via de reguliere methoden, met het Beheerplan, aan de minister voorstellen, die zich daarover een mening kan vormen en kan kijken of ze het wil subsidiëren.

De heer **Jansen**: U zegt dat ProRail de criteria inmiddels wel op een rijtje heeft staan. Een deel van de uitwerking is ook al verricht voor delen van het netwerk, maar een deel is nog in bewerking. Kunt u inschatten op welke termijn het totaalplaatje er ligt? Wanneer is het eindbeeld er? Hoe kan dat worden meegenomen in het langetermijninvesteringsprogramma?

De heer **Van Altena**: U moet het mij maar vergeven dat ik het niet op een jaar nauwkeurig doe. Er moet een goed plan onder liggen, waar onze collega's ook naar hebben gekeken. Het gaat om vragen als: heb je buitendienststellingen? Kun je het ook daadwerkelijk maken buiten? De grote stappen zitten in het doorstroomstation Utrecht en het doorstroomstation Amsterdam. Dat zijn de twee grote emplacementen waarop we het eerst aan het werk willen. De doorstroom Utrecht is ontworpen en is onderdeel van het PHS. Een deel van de bouw is gestart en voor een deel zal dat nog gebeuren. Dan hebben we het over 2016 tot 2018. Amsterdam zit in belangrijke mate ook in het PHS, maar dat moeten we nog door ontwerpen. Het is dus nog in een eerder stadium, maar het kan waarschijnlijk sneller. Dan hebben we een top 50 – we noemen het de

top 50, maar het gaat om 40 tot 50 emplacementen – geïdentificeerd waar we kunnen optimaliseren. Dat zijn kleinere ingrepen. Afhankelijk van het tempo waarin het budget beschikbaar is en we buitendienststellingen kunnen invoeren, kunnen we dat gaan uitrollen. Alles bij elkaar hebben we het dus over een plan waar we de komende tien jaar aan kunnen besteden. Dan komt het mooi samen met de oplevertijd van het PHS.

De heer **Jansen**: Het lijkt mij dat het nuttig is het eindplaatje, met alle kleine stapjes, wat helderder in beeld te krijgen. Ik vond dat de heer Boric vanochtend een goede opmerking maakte. Hij miste de langetermijnvisie bij het ministerie en wellicht ook bij ProRail. Is dit een voorbeeld van een langetermijnproject, waarbij nog nauwkeuriger moet worden aangegeven wat er aan winst wordt boeekt in alle kleine stapjes naar het eindplaatje?

De heer **Van Altena**: Als we investeringen voorstellen waarvoor we subsidie vragen en waar dus geld van de belastingbetaler naartoe gaat, moeten en zullen wij dit zeker in stapjes inzichtelijk maken, zodat de Kamer en de minister weten of en wanneer ze er geld voor beschikbaar willen stellen. Het maken van dit plan is echt een evident onderdeel van wat we moeten doen. We geven aan hoe we de komende tien jaar vervangingen zullen doen in Nederland en waaraan we ons geld uitgeven. We hebben sowieso het vervangingsplan. We kunnen de baseline nemen en zeggen dat alles wat buiten ligt een op een wordt vervangen, zonder dat we er, als ik het zo mag zeggen, bij nadenken. Dat is wat we tot twee jaar geleden deden. We zijn inmiddels heel goed in staat te bepalen of een wissel nodig is, waarvoor hij wordt gebruikt, wat er misgaat als hij stoot en hoe we hem kunnen verbeteren. We kunnen nu analyse en intelligentie toevoegen aan de baseline van het een op een vervangen. Als de heer Smolders dus het vervangingsplan maakt voor de komende jaren, zullen die elementen erin worden gestopt. Dat doen we feitelijk ook. Op het moment dat we een plan maken voor volgend jaar en het jaar daarop, wordt alles gecheckt.

Gisteren ging het bijvoorbeeld over een wissel bij Maarn Goederen. Die wissel stond nog wel in de lijst, maar na een check of hij wel of niet echt wordt gebruikt, kon iemand zijn hand opsteken en zeggen dat het om een emplacement gaat dat tot enkele tientallen jaren geleden nog door de genie werd gebruikt, maar nu niet meer. De wissel ligt eigenlijk in de weg. Hij hoeft niet vervangen te worden en we kunnen hem in ieder geval bevriezen. Vervolgens bekijken we of we hem kunnen weghalen of kunnen vervangen door een recht stuk spoor. Dat gebeurt op detailniveau en dat zit gewoon in de planning voor de komende jaren.

Als die grote projecten, waar grote budgetten aan vast zitten, worden ontworpen, gaat het natuurlijk nog niet over het niveau van wissels en seinen. Er wordt bijvoorbeeld een ontwerp gemaakt voor de viersporige Zuidtak, de spoorlijn zuidelijk van Amsterdam. In eerste instantie worden de kosten vooral bepaald door de brug over de Amstel, de brug over de Schinkel en het feit dat je dat allemaal moet bouwen terwijl de snelweg er ook ligt en er ondertussen treinen rijden. Dan komt er een raming van zoveel honderd miljoen en daarin zit een stelpost voor seinen en wissels. Vervolgens worden er spoortechnische ontwerpen gemaakt, waarin we de nieuwe principes kunnen stoppen. De vraag is of we in zijn totaal inzichtelijk kunnen maken wat dat betekent en hoe het er over tien jaar bij ligt. Dat plan is in wording en zullen we aan de minister aanbieden.

De heer **Jansen**: Ik wacht het met belangstelling af. Ik heb nog een concrete casus die een beetje strijdig lijkt met de gestructureerde aanpak van wissels die u nu schetst. Aan het begin van de middag spraken we

iemand van de vakbond. Hij gebruikte als casus de verbinding tussen Utrecht Centraal en Schiphol, waarbij in de verbindingsboog tussen Utrecht, Amsterdam en de Zuidtak regelmatig een defect zit. Dit defect is het gevolg van een zwaarbelaste wissel. Dat is in zijn visie niet uit dat zeer gestructureerde systeem bij ProRail naar boven gekomen, waardoor die verstoringen met een hoge frequentie terugkomen. Herkent u dat probleem?

De heer **Smolders**: Ik herken dat probleem van ongeveer een jaar geleden. Toen hadden we in die hoek vooral op de lange wissels een te hoog storingsniveau. Daarop hebben we specifiek actie ondernomen. Dat zien we nu terug in de getallen en in de punctualiteit aan de zuidkant van Amsterdam. Dat gebied is ook behoorlijk bepalend voor de punctualiteit op landelijk niveau. Dat is een van de redenen waarom we, met een groot aantal andere samenwerkende partners in de keten, best trots kunnen zijn op de punctualiteitssprong die we dit jaar hebben laten zien.

De heer **Jansen**: U zegt eigenlijk dat het probleem is gedetecteerd en met het algemene kader opgelost. Ik neem aan dat ProRail ook het uitgangspunt onderschrijft dat je kapitaalvernietiging zo veel mogelijk moet voorkomen, met andere woorden, dat kortetermijninvesteringen moeten passen bij het langetermijnkader. Dan kom ik toch terug op die discussie over de B-relais en de elektronische interlockings. Er is eerder gezegd dat er op een aantal strategische plekken sowieso wordt overgegaan op elektronische interlockings, als er capaciteitsverruiming nodig is. Voor de rest wordt er gekeken of het in de markt goedkoper is om het een of het ander te doen. 17,5% is toch een aardige hoeveelheid. Uw collega van Infrabel doet dat niet. Hij heeft een engineeringafdeling van 1000 man en hij lijkt ook wel verstand van zaken te hebben. In hoeverre gaat de vergelijking die ik in een eerder gesprek maakte met de mechanische telmachine, ook op in dit voorbeeld? Als u voor de laagste prijs gaat, kan ik me heel goed voorstellen dat achterhaalde techniek het goedkoopste is. Dat geldt voor alle markten. Voor het nieuwste van het nieuwste betaal je meer dan voor iets wat ouder is. Het nieuwste van het nieuwste heeft echter in het algemeen ook een hogere productiviteit en een hogere performance. Als u die 17,5% in de markt zet, zet u die dan puur op prijs in de markt of gaat het om veel ruimere prestatie-indicatoren?

De heer **Smolders**: U stelt veel vragen in één. Ik probeer te bedenken hoe ik deze het beste kan beantwoorden. Ik ga even terug naar de hoofdlijn. De hoofdlijn is dat wij van de bestaande beveiligingssystemen de eerste 17,5% van de meer dan 300 interlockings in Nederland zullen vervangen. We hebben bekeken wat de drijfveren zijn om naar verschillende beveiligingssystemen te gaan. We hebben, in tegenstelling tot onze collega's in België, geen grote druk om uit veiligheidsoverwegingen naar ERTMS over te gaan. We willen wel bij ongeveer de helft capaciteitsverhoging doorvoeren. Daar zullen we preciezer naar kijken. Voor de andere groep hebben we vanuit het oogpunt van treinbeveiliging een strategie gemaakt. Hiervoor willen we de laagste LCC hebben en we willen naar open systemen. Dat besteden we aan op kostenperformance. Dan komt daar het beste systeem uit. Het is wel van belang dat het een open systeem is. We hebben namelijk de afgelopen vijf tot tien jaar ontdekt dat we met de ontwikkeling van elektronische interlocking ook in toenemende mate afhankelijk zijn geworden van individuele leveranciers, waardoor ook de kosten voor aanpassingen van de projectering behoorlijk hoog zijn opgelopen. We willen dus weer terug naar een simpel en standaard

systeem, dat vrij in de markt kan worden aangepast als dat nodig is. Dat noemen we open source. Dat is een van de criteria die we toepassen bij toekomstige aanbestedingen. Heb ik daarmee uw vraag beantwoord?

De heer **Jansen**: Deels. Laten we aannemen dat er ook voor de oude B-relais een open-sourceoplossing te bedenken valt, waardoor deze in combinatie met ERTMS nog 50 jaar in de lucht kunnen worden gehouden. Dat spul gaat namelijk 50 jaar mee. We hebben bij eerdere sprekers gehoord dat dit wel betekent dat we 50 jaar lang die capaciteitsbeperking houden in het beveiligingssysteem. Ik kan me heel goed voorstellen dat dit geen groot punt van overweging is als u geen direct capaciteitsknelpunt ziet op een lijn. Ook in België zien ze het zo en doen ze het voorlopig met level 1. Daar doen ze het echter met bestaande hardware. U gaat nu nieuwe hardware aanschaffen, waardoor u uzelf 50 jaar lang beperkingen oplegt op die lijnen. Daardoor wordt het moeilijk om die capaciteit nog te verhogen. Is dat niet een vorm van potentiële kapitaalvernietiging?

De heer **Smolders**: Ik begrijp uw vraag. Daarom hebben we, naast de afweging die ik net schetste, scenario-analyses gemaakt. Stel dat er toch grotere capaciteit nodig is over tien, vijftien of twintig jaar. Wat doen we dan? Wat is nu de meest toekomstvaste of robuuste strategie? Op basis van de kengetallen die we nu hebben in Nederland en in delen van Europa, zien we dat het nog steeds verstandiger is om alsnog in een keer over te gaan naar ERTMS, als de situatie zich mocht voordoen. Om te anticiperen op de kosten-batenverhouding en naar elektronische interlocking over te gaan, is toch ongunstiger. Als gevolg van de afhankelijkheid van leveranciers zijn bijvoorbeeld de kosten van elektronische interlocking nog wat aan de hoge kant. Bovendien is het in de ontwikkeling van de ERTMS-specificaties op dit moment nog steeds verstandiger om in een keer de ERTMS-computer en de elektronische interlocking te installeren, omdat je anders interfaceproblemen krijgt. Zo is er een aantal redenen die we goed hebben overwogen. Het is ook bijna mijn plicht of mijn taak om verstandig om te gaan met belastinggeld en te zorgen voor een minimaal storingsniveau voor de reizigers die dagelijks over het net gaan.

De heer **Jansen**: Uw afwegingen zijn dus anders dan die in België of in Denemarken. Misschien hebben uw collega's het bij het verkeerde eind.

De heer **Smolders**: Mag ik de vrijheid nemen om daarop kort te reageren? Sorry dat ik u interrumppeer. Mijn collega's in België of Denemarken hebben het wat mij betreft niet bij het verkeerde eind. Ze zitten alleen in een andere situatie. In België gaat het om veiligheidsdruk, in Denemarken is het huidige systeem niet meer leverbaar en is de kennis daarover niet meer beschikbaar. Wij als Nederlandse sector kunnen ons gelukkig prijzen dat wij niet die druk hebben en dat wij beheerst de tijd kunnen nemen voor de transitie naar ERTMS. We kunnen zorgen dat we continu een optimale prestatie neerzetten voor de reizigers en de vervoerders, tegen beheersbare en minimale kosten voor de belastingbetaler. We kunnen ook fasen in onze ontwikkeling en onze kortetermijn-aanpak verbinden aan een langetermijnstrategie.

De heer **Jansen**: Ik kan me voorstellen dat u de verschillende situaties in Denemarken en België goed duidt. Infrabel heeft dat voor België ook toegegeven. Zwitserland gaat echter ook integraal over op ERTMS. Ik verklap niets – het wordt in ieder geval ook bevestigd door het TU

Delft-onderzoek – als ik zeg dat Zwitserland qua onderhoud, bedrijfszekerheid en veiligheid op het net met kop en schouders bovenaan staat. Kortom, er is totaal geen achterstallig onderhoud. De zaak is keurig voor elkaar, maar Zwitserland kiest toch voor die strategie. Wat is dan de reden om toch een andere route te kiezen dan ProRail?

De heer **Smolders**: Ik ken op dit moment niet de exacte redenen van Zwitserland. ProRail heeft tot op heden ook nog niet kennisgenomen van het TU Delft-rapport waarnaar u verwijst, dus kan ik er niet op reageren. Om de zoveel tijd doen wij internationale benchmarks. Volgens de internationale benchmarkgegevens van de laatste keer, van dit jaar, is ProRail qua performance in de vergelijking met onze collega-infrabedrijven in Europa gestegen van de derde naar de tweede plek. Bovendien is de benutting van de infrastructuur in Nederland aan het stijgen. De kosten voor de drukke lijnen zitten op een gemiddeld niveau, de kosten voor de regionale lijnen zitten op een relatief hoog niveau. Daar is echter ook de benutting hoger dan bij de andere lijnen. Naast deze algemene termen hecht ik aan het thema van arbeidsveiligheid. Gelukkig scoren wij hierop de afgelopen jaren, met heel veel energie, relatief goed in vergelijking met de ons omringende landen, zoals Zwitserland en Duitsland. Dat beeld heb ik op basis van alle feiten en cijfers die wij periodiek verzamelen. Nogmaals, het rapport van de TU Delft waarnaar u verwees, kennen we nog niet. Daar heb ik geen inzicht in.

De heer **Jansen**: Dat deel van het rapport is wel in lijn met het resultaat van andere onderzoeken die zijn gedaan, namelijk dat de Zwitsers op het gebied van veiligheid, onderhoud en punctualiteit Europees gezien aan de top staan. Ik geef overigens direct toe – mijn complimenten daarvoor – dat ProRail het zeker op het gebied van benchmarks heel goed doet, zowel in Europees als in wereldwijd verband. We hebben het hier echter over een strategische discussie en over langetermijninvesteringen. Mijn ervaring met andere sectoren, bijvoorbeeld de elektriciteitsdistributie, is dat de kost vaak voor de baat uitgaat. Bepaalde optimalisaties op korte termijn kunnen juist ten koste gaan van effecten op de lange termijn. Daarom vraag ik me af waarom de Zwitsers op dit punt toch een andere koers kiezen dan ProRail.

De heer **Van Altena**: De suggestie lijkt te zijn dat ProRail een koers volgt die geen ERTMS in zich heeft. Volgens mij hebben we vandaag een paar keer aan de orde gehad dat ERTMS de toekomst is en dat het de vraag is hoe je die migratie uitvoert. Daarbinnen is het plan, zoals het is uitgelegd door de minister, om een aantal zaken parallel aan elkaar te beproeven en uit te werken en vervolgens een afweging te maken en een implementatiestrategie- en plan vast te stellen. Daar hoort een operationeel proefbedrijf bij tussen Amsterdam en Utrecht. Noch in Nederland en, voor zover ik weet, noch elders in Europa, heeft eerder een menging plaatsgevonden van het bestaande beveiligingssysteem, met treinen die over het bestaande beveiligingssysteem beschikken, en het Europese beveiligingssysteem, ook bij hogere snelheden. Om dit in de praktijk te beproeven, moeten machinisten en treindienstleiders daarop worden getraind. Je moet bekijken wat er in de werkelijkheid gebeurt. Je moet uitvinden hoe de toelating van het materieel tot het net functioneert en wat je daarbij tegenkomt. In die zin bereiden we ons dus voor op implementatie van ERTMS. Daar hoort een kosten-batenanalyse bij, zowel in harde euro's als in maatschappelijke baten en kosten, zodat de precieze bepaling van de uitrol van ERTMS tot stand kan worden gebracht. Onderdeel daarvan is de vraag hoe we in Nederland kunnen zorgen dat de

reiziger meer treinen op het station ziet verschijnen, sneller op zijn bestemming is en zekerder weet dat die trein daadwerkelijk rijdt en dat de winkel tijdens de verbouwing kan openblijven. Dat zijn de vragen die beantwoord moeten zijn bij het maken van een implementatieplan voor de uitrol voor 30 jaar. Daarna kun je definitief bepalen hoe je verdergaat. Naast onze opdracht om te zorgen dat de reiziger elke dag in 2011 en 2012 op zijn bestemming kan komen, moeten wij blijven zorgen dat de spullen die buiten liggen, goed onderhouden blijven. Het lijkt op de afweging of we nu een nieuwe auto kopen of niet. Dat doen we nog niet; we moeten nog even nadenken wat we precies nodig hebben, hoe groot hij moet zijn en welke soort we willen. Zolang we in de huidige auto rijden, doen we nog wel een grote onderhoudsbeurt. Misschien zit er een spanning in hoe we het beschrijven. We hebben het heel erg over het hier en nu. We hebben het over wat we nog doen aan het in stand houden van de bestaande situatie, zodat we buiten goed kunnen blijven rijden. Ondertussen wordt de langetermijnstrategie uitgekristalliseerd. Hieruit kan een goed migratieplan van onszelf, de minister en de vervoerders naar voren komen.

De heer **Jansen**: Ik heb respect voor die zorg. De verkoop moet inderdaad doorgaan terwijl de winkel wordt verbouwd; dat vinden we allemaal. De heer Smolders zei naar aanleiding van de verstoringen, de kinderziekten, op de Betuweroute en de HSL, dat eerst de kinderziekten eruit moeten zijn en dat dan de knoop wordt doorgemaakt over het uitrollen. Hebben veel kinderziekten niet te maken hebben met het feit dat we in Nederland hebben gekozen voor uitrollen in eilandjes, waardoor er een heleboel ad hoc oplossingen zijn voor de overgangen tussen die eilandjes? Daardoor profiteren we enerzijds niet van de principiële voordelen die ERTMS kan bieden en maken we anderzijds een hoop kosten. Bovendien veroorzaken we misschien veiligheidsrisico's, die we niet zouden hebben als we consequent – wellicht is dat de overweging van de Zwitsers – in een beperkte tijd, bijvoorbeeld tien jaar, de zaak migreren.

De heer **Smolders**: Dat beeld herken ik niet. Nederland heeft toch behoorlijk vooropgelopen, voor zover ik dat weet van het verleden. We hebben ervoor gekozen op de HSL en de Betuweroute naar ERTMS te gaan. We hebben daarvoor ook leergeld betaald in termen van geld en planningsbeheersing, maar ook in termen van performance. Ik zal nog de informatie nasturen over de vraag hoe het gaat met de toelating van de treinen. De evaluatie van de toelating van Fyra op de HSL heeft, meen ik, nog 100 punten boven tafel gebracht. Vijftien daarvan waren dusdanig groot dat de vervoerskwaliteit erdoor werd geraakt. Dat laat zien dat er ook op die baanvakken nog behoorlijk moest en moet worden gewerkt om ze stabiel te krijgen. Dat zijn ook de ervaringen van de Zwitsers in de operationele proefbedrijven die daar zijn uitgevoerd op de HSL-lijn en op de andere lijnen. Ik denk dat de reizigers in Nederland er enorm baat bij hebben dat wij de gelegenheid hebben om in onze transitie strategie naar ERTMS, die ervaringen goed te volgen en te faseren. Zo kunnen we ons treinproduct continu verbeteren, maar we kunnen dit ook in lijn brengen met onze langeretermijnstrategie om op een beheerste wijze naar ERTMS te gaan.

De heer **Van Bommel**: Mijn vraag is een beetje in lijn met wat de heer Jansen net vroeg. Als je op vakantie gaat en je plant niets van tevoren – je gaat op de bonnefooi – kun je behoorlijk duur uit zijn. Als je echter alles van tevoren plant, kun je heel veel besparen. U had het net over een traject waarop sprake was van 1 mln. aan onderhoudskosten in plaats van

€ 70 000. Wordt er niet heel veel belastinggeld verkwist door de te kleinschalige projecten? U hebt het over een ERTMS-strategie. Er wordt heel veel geld, oneindig veel geld, verkwist door dit zo gefaseerd aan te pakken. Je blijft altijd met veel kosten zitten omdat je het veel te kleinschalig aanpakt.

De heer **Smolders**: Ik denk even na over hoe ik uw vraag het beste kan beantwoorden. Ik gaf het voorbeeld van de lijn Amsterdam–Utrecht. In 2000 is er in de sector voor gekozen om daar naar ERTMS over te gaan, omdat we daarop met hoge snelheid willen rijden en omdat het een internationale lijn is. We hadden ook de verwachting dat de ERTMS-uitrol in Nederland sneller zou gaan. Dat project heeft uiteindelijk behoorlijke vertraging opgelopen, ook door kinderziekten in de industrie aan onze kant. We moesten ervaringen opdoen. Ik denk dat we uiteindelijk als sector, maar ook als ProRail, in de balans tussen een stabiele performance voor de reiziger, redelijke kosten en een consistente langetermijnstrategie, het totaalplaatje moeten afwegen. Alle ervaringen en getallen die we nu hebben en de ervaringen met de lijnen in Nederland en in Europa geven aan wat al eerder vanmiddag is gezegd. Mijn heel korte antwoord op uw vraag is dus: we zijn op dit moment nog niet op het punt om puur op basis van kosten verder te optimaliseren. We kunnen nog niet zeggen dat een grootschalige uitrol het meest aantrekkelijk is, gegeven het feit dat de performance en de transitiestrategie nog niet stabiel genoeg zijn om die slag te kunnen maken.

De heer **Van Bommel**: Kan ik dan concluderen dat er, in tegenstelling tot in de genoemde landen, nog niet echt een migratiestrategie is, maar dat de houding meer is: we gaan op reis en we zien wel wat we tegenkomen en reageren daar vervolgens op?

De heer **Smolders**: Nee. Wij hebben als sector van het ministerie de opdracht om in 2013 die migratiestrategie te hebben uitgewerkt. We hebben nu, op basis van de ervaringen van de afgelopen jaren in Nederland en in Europa, wel al delen van die strategie beschikbaar. Dat heb ik al eerder vanmiddag aangegeven.

De heer **Van Altena**: Mag ik dit aanvullen? Er lag een migratieplan in 2007. De minister heeft een aantal second opinions laten uitvoeren. Er zijn extra vragen over gesteld en er is een kosten-batenanalyse gemaakt. Dit soort dingen gebeuren, omdat er problemen naar voren kwamen op de plekken waar Nederland al bezig was met ERTMS. Er werden verschillende vragen gesteld. Zullen vervoerders ERTMS in hun treinen willen inbouwen? Als ze dat doen, hoe ziet de uitrol eruit op de bestaande netten? Het feit dat je een maatschappelijke kosten-batenanalyse moet maken, is eigenlijk deels al een antwoord op uw vraag. Als je het zuiver bedrijfseconomisch opvat, een financiële kosten-batenanalyse kunt maken en kunt zeggen «goedkoop is duurkoop», kun je gewoon rekenen en voorstellen in één keer de grote investering te doen. Zo ben je voor het totaal goedkoper uit. Dat was tien jaar geleden ook een beetje de verwachting. Die is niet uitgekomen. Een nieuw systeem voor buiten kopen is tot op de dag van vandaag duurder dan we met zijn allen hadden gedacht, maar dat kan natuurlijk na Denemarken, België en Zwitserland anders worden. Dit is gebaseerd op de aanbestedingen die we in Nederland hebben gedaan. Het lijkt er dus op dat de systemen niet goedkoper worden, maar vooralsnog duurder zijn. De urgentie om de bestaande systemen buiten te vervangen is tegelijkertijd minder groot dan we vijf of tien jaar geleden dachten. Daarom kijken we ook naar andere

zaken en vragen we ons af of het nuttig is voor capaciteit, interoperabiliteit of veiligheid. Als we zuiver naar de euro's zouden kijken en de uitkomst zou zijn dat we het moeten doen, is het een ander verhaal. We moeten echter wel de maatschappelijke afweging maken omdat ERTMS tot op de dag van vandaag niet goedkoper is dan het bestaande systeem.

De heer **Bosman**: Ik heb nog een vraag over de lange termijn. Wie maakt de keuzen? Wie maakt de visie op het spoor 2030? Is dat een visie van het ministerie? Of haalt ProRail gaandeweg hier een wissel of een spoor weg of plaatst het er daar een wissel en een spoor bij? Zit er een toekomstvisie achter of wordt het gaandeweg aangevuld?

De heer **Smolders**: Ik vind dat een mooie vraag. Er zit een toekomstvisie achter. Er zit een beeld achter, een stip op de horizon. De toekomstvisie wordt gemaakt door de partijen in de sector, het ministerie, de vervoerders en ProRail. ERTMS hoort nadrukkelijk bij die stip op de horizon. Ik ben hier niet om te pleiten tegen ERTMS. Het is een goed Europees systeem, met een transitievraagstuk. In de langetermijnvisie streven we ook naar een capaciteitsgroei en een betrouwbaarder performance voor de reizigers en de verladers. We willen de hele infrastructuur in Nederland, met een totale assetwaarde van 40 mld., intensiever gebruiken. Het is een beetje afhankelijk van hoe je rekest, maar de benuttingsgraad is nu 30% à 35%. Daarom vind ik het ook mooi dat uit de internationale benchmark blijkt dat de benuttingsgraad van ons netwerk stijgt ten opzichte van de peers. Dat is echt de goede richting. Ik ken geen enkele andere kapitaalintensieve industrie waarin de benuttingsgraad van de productiemiddelen zo laag is. Daarin heeft de BV Nederland echt nog een slag te maken. Daarin passen vragen als: waar kunnen we capaciteitsgroei realiseren? Hoe kunnen we dat doen in samenhang tussen logistiek en techniek? Hoe wordt het beter voor de reiziger? Hoe voorkomen we dat we te snel in nieuwe systemen duiken en tegen allerlei kinderziekten aanlopen die ons hinderen in de operationele situatie? Het is een uitdagende job om uit te voeren als sector, met vaklui om ons heen. Dat is de richting die we inslaan en die door de sector en het ministerie wordt uitgewerkt.

De heer **Bosman**: Het blijft voor mij de vraag wie de regie heeft. Er wordt altijd een heel rijtje van mensen of van organisaties genoemd bij de vraag wie er over ERTMS gaat. Het ministerie, ProRail, de vervoerders en NS zitten allemaal aan tafel, maar uiteindelijk loopt iedereen weg van tafel en is er geen beslissing genomen omdat men het niet eens is geworden. U noemt nu weer een heel rijtje van organisaties die bij elkaar zitten om te praten over de toekomstvisie 2030 op het spoor in Nederland. Is dat een afspraak? Is het concreet? Of is het, met alle respect, luchtflitseriej?

De heer **Van Altena**: De kaders worden natuurlijk primair in de Nota Mobiliteit vastgelegd en in de beleidskaders die de minister daarbij stelt. Misschien is het goed om het een beetje uit elkaar te halen. De minister formuleert een beleidsdoel. Dat doen wij niet, maar wij kunnen daarvoor, net als anderen, informatie en kennis beschikbaar stellen. Misschien hebben wij meer kennis en informatie en zijn we groter, dus zullen wij dat meer doen. Vervolgens wordt het beleidsdoel vertaald naar een operationeel doel. Daarover moeten we met elkaar praten. We moeten elkaar daarvoor goed begrijpen. Dat gebeurt dan aan de tafel. De procedure is dat wij dit ieder jaar netjes expliciet maken in het Beheerplan. NS doet dit in het Vervoerplan. Wij laten zien hoe dat gesprek is gegaan en wat we doen met de input van partijen, of we deze wel of niet overnemen. Zo

wordt het transparant gemaakt en kunnen er beslissingen over worden genomen. Als dat nu onvoldoende het geval is, kunnen we daarvan leren. Hoe maken we het transparant en hoe komen we duidelijk tot die afweging?

We hebben nu veel treinen die krom door wissels rijden. Als je krom door een wissel rijdt, maakt de boel geluid en het is niet erg fijn voor de externe veiligheid. Als het niet nodig is, moet je het dus niet doen. Dit kunnen we in een operationele omgeving vertalen naar de vragen waar we de sporen rechtdoor kunnen neerleggen, waar we de perrons kunnen verbreden enzovoorts. Zo worden operationele doelen vertaald naar activiteiten, binnen het door de minister beschikbaar gestelde budget. Die passen dan weer meer binnen onze wereld. De kern is dus dat de minister beleidsdoelen stelt. Hierover overleggen we en vervolgens worden de beleidsdoelen vertaald naar operationele doelen. Dat kunnen wij zelf doen.

De hoofdlijn is dat we meer moeten halen uit het netwerk dat er ligt. In die zin is het een tweede infrastructuurnetwerk. Naast het weggennetwerk is het spoornetwerk beschikbaar. Het is de vraag hoe daar meer treinen over kunnen rijden, op een meer betrouwbare, snellere en veilige manier. De heer Smolders zei dat de bezettingsgraad voor een kapitaalintensieve industrie relatief laag is. Daar staan we en dat biedt mogelijkheden voor de toekomst. Dat kader is door de politiek vrij duidelijk vastgesteld. Wij proberen dit te vertalen naar concrete plannen voor wissels en seinen. Dat is ons vak. Dat maken we vervolgens transparant en dus bespreekbaar. Uiteindelijk kiezen we voor betrouwbaarheid en benutting van het netwerk. Daar waar dat nodig is, maken we geld beschikbaar voor echte uitbreidingsinvesteringen. Dat blijft een politieke afweging.

De heer **Bosman**: Ik zit nog met een concreet punt. U noemde de Schipholtunnel. U zei dat de seinen geschikt zijn voor goederenvervoer, maar de goederentreinen mogen niet door de tunnel. Waarom staan die seinen daar voor een goederentrein die er toch niet doorheen mag? Hoe komt zo'n beslissing tot stand?

De heer **Van Altena**: Dat vind ik een mooie vraag. Die stelden wij onszelf ook. Er is een ministeriële regeling in Nederland. Het gaat om publieke regelgeving waarin is vastgesteld wat de afstand moet zijn tussen seinen en waarmee je rekening moet houden. Het systeem is ingericht op goederentreinen die nu niet meer rijden, maar wel in de jaren vijftig. Zo is dat tot stand gekomen. Dat is een veiligheidsnorm van vroeger. Als je daar wat aan wilt veranderen, moet je wel weten wat je wilt. Misschien wil je wel dat er eventueel ooit nog een goederentrein kan rijden. Daarin moet een beleidskeuze worden gemaakt. Iemand moet de keuze maken in welk tempo er verbeteringen voor de reiziger moeten worden gerealiseerd. Iemand moet zeggen: hier wordt de prioriteit gelegd bij reizigersvervoer, daar wordt de prioriteit gelegd bij goederenvervoer. Er is zo veel geld voor en het moet dan en dan af zijn. Ik denk dat die duidelijkheid in dit soort gevallen zou uitmaken. Langzamerhand hebben we de kennis. We zien het op Schiphol. Naarden-Bussum is ook zo'n geval. Er zat een cacao-fabriek en er waren twee kolenlaad- en losplaatsen. Er zijn acht sporen, die we allemaal onderhouden. We weten nu dat we alle wissels weg kunnen halen en toch de huidige en de toekomstige dienstregeling kunnen rijden. Bovendien hebben we maar twee sporen nodig. Dat scheelt enorm voor de veiligheid. Als er geen wissel is, kun je ook niet botsen. Bij een wissel heb je een beveiligingssysteem om een botsing te voorkomen, maar het allerliefste heb je geen wissel, want dan kun je niet botsen. Je wilt alleen maar een wissel op de plek waar het nodig is. Ook bij Naarden-Bussum

moeten we dus bedenken wat er eventueel in de toekomst nog zal rijden. We moeten een keuze maken en prioriteiten stellen, hoewel «prioriteit» misschien niet het juiste woord is. Goederenvervoerders willen er bijvoorbeeld helemaal niet rijden. Uiteindelijk wordt er aan de hand van een ministeriële regeling een keuze gemaakt om een specifieke situatie veilig in te richten voor de reiziger die daar op het perron staat.

De heer **Bosman**: Wie houdt dan het besluit tegen om die wissel weg te halen? Wie zegt uiteindelijk dat dit niet mag? U zegt dat de goederenvervoerder er niet gaat rijden. Dat is bekend. Voor onderhoud en veiligheid is het onverstandig dat het ding er blijft liggen, dus moet het worden weggehaald. Wie zegt dan dat het ding moet blijven liggen?

De heer **Van Altena**: In dit geval gaat het over remcurven in de ministeriële regeling. Daarnaast gaat het over het verwijderen van infrastructuur, waarvoor de minister toestemming moet geven. Dat betekent dat we voorstellen kunnen doen, waarin we heel goed transparant kunnen maken wat er aan de hand is. Ik meen dat het om de ministeriële regeling gaat, maar er zijn ook AMvB's die een rol spelen. Uiteindelijk wordt er een keuze gemaakt, alleen door de minister of door de minister en de Tweede Kamer samen. Een vraag daarbij is hoe we daarin het tempo kunnen verhogen. Hoe kunnen we het bij eenvoudige beslissingen in één keer goed doen en die transparant maken? Daarin hebben we als sector nog veel bij te leren.

De heer **Jansen**: De heer Smolders heeft eerder aangegeven dat de vervangingskosten van de interlockings in het kader van Mistral 600 mln. bedragen. Ik meen te weten dat er in het Beheerplan 2011 van ProRail 1 mld. voor stond. Daarvoor ging het zelfs om 1,4 mld. Het bedrag is dus substantieel verlaagd. Hangen die miljoenen aan een ander pakket? Is het pakket dus kleiner geworden? Of is het zijn inschatting dat het allemaal veel goedkoper is geworden? Wat is de verklaring voor dat veel lagere bedrag?

De heer **Smolders**: Wij hebben een aantal jaren geleden al een raming gemaakt van de ingeschatte vervangingskosten. Die hebben we de afgelopen jaren verder uitgehard. We hebben ook gekeken hoe we de onderhouds- en vervangingskosten van de bestaande installaties beter onder controle konden krijgen. Met de strategie waarin we onderscheid maken tussen baanvakken waarop we mogelijk een capaciteitsprong willen maken en baanvakken waarop dat naar verwachting niet het geval is, hebben we een raming gemaakt op basis van het huidige kostenniveau en deze als referentie gebruikt. Dat is die 600 mln. Daarom is het bedrag in een aantal stappen teruggebracht naar het huidige niveau.

De heer **Jansen**: Daarin zit ook al het saneren van veel emplacementen, waardoor er op termijn minder interlockings nodig zijn?

De heer **Smolders**: Nee, dat zit er nog niet in. Dat is een van de exercities die we in de komende periode zullen uitvoeren. Aan het begin van dit gesprek werd er gesproken over de beginperiode van ProRail en de opdracht die het heeft gekregen. Mijn collega Van Altena vertelde dat ProRail de boel op orde moest krijgen, een activaregister moest aanleggen en transparant moest maken hoe de spullen er buiten bij liggen en hoe deze worden gebruikt. Parallel daaraan hebben we als sector een behoorlijke verkeersgroei gefaciliteerd. Van 2,4 miljoen treinbewegingen in 2006 zijn we gegaan naar 3,1 miljoen treinbewegingen in 2010–2011.

Dat is een groei van 25%. Dat maakt dat we nu naar een volgend niveau moeten, van versimpeling en verdere standaardisering. We standaardiseren waar goederentreinen wel en niet rijden. We standaardiseren op systemen. We moeten het vooral simpel maken om te zorgen dat de vaklui in de sector, bij de aannemers, de ingenieursbureaus en bij ons, goed hun werk kunnen doen, waardoor er een directe verbetering in de performance wordt gerealiseerd voor de reizigers en de verladers. Daarom hebben we de afgelopen jaren precies gekeken naar de vraag wat de onderbouwing is van de eerste getallen. Welke vervangingsbehoefte is er? Welke faalmechanismen zitten eronder? Wat kunnen we doen om het kostenniveau onder controle te krijgen? Daar staan we nu. Zo hebben we die 600 mln. onderbouwd.

De heer **Jansen**: Dan is dus de constatering dat die interlockings veel duurder dreigen te worden nogal relatief. Voorlopig is het budget met 800 mln. verlaagd op een totaalbedrag van 1,4 mld. Het is dus in twee jaar tijd bijna gehalveerd. Dat is een spectaculaire verbetering. Het is op zich altijd mooi als je het met minder middelen kunt. Volgens mij is dit echter een discussie van «minder, maar wel lekkerder». Dat is een beetje hetzelfde als met de wissels. Hogesnelheidswissels zijn duurder per stuk, maar als je er minder van nodig hebt, kunnen de exploitatiekosten per saldo gunstiger worden. Dat kan hier toch ook de redenering zijn? Je kiest voor een strategie waarin je hoogwaardiger componenten toepast waarvoor je per saldo niet meer geld hoeft kwijt te zijn.

De heer **Smolders**: Het gaat om het doel dat we nastreven en alles wat daarbij hoort. Ik vind het mooi om er met ProRail en mijn mensen voor te zorgen dat wij de performance voor de reizigers en de verladers steeds verder verbeteren, tegen beheersbare en redelijke kosten. We zoeken daarin continu de balans. Daar gaat ERTMS op de lange duur bij helpen. Als elektronische interlocking of ERTMS – ik veeg ze even bij elkaar – daar op dit moment een bijdrage aan levert, zullen we deze zeker inzetten. Daarom hebben we een aantal lijnen verbijzonderd om daar te bekijken hoe we de capaciteitsverhoging zullen realiseren. Met de getallen die we nu kennen en de ervaringen uit de projecten, weten we dat we qua kosten een factor drie hoger uit zijn als we nu elektronische interlocking en ERTMS aanbesteden. Dat doen we dus alleen als er een noodzaak toe is. Dat bekijken we op de lijnen waar de capaciteitsvraag aanwezig is.

De **voorzitter**: We zijn nu bijna twee uur in gesprek. Ik denk dat het voor nu even voldoende is. Ik wil u beiden hartelijk danken voor het waardevolle gesprek. Het zal overigens niet de laatste keer zijn dat we met vertegenwoordigers van ProRail spreken.

Sluiting 17.13 uur.

VERSLAG VAN EEN OPENBAAR GESPREK IN HET KADER VAN DE TIJDELIJKE COMMISSIE ONDERHOUD EN INNOVATIE SPOOR

Vrijdag 28 oktober 2011
Aanvang 10.00 uur

Gehoord wordt: de heer J. Holtzer, Hoofd van de sector Projecten en Projectondersteuning materieel en energie, NS Reizigers

Voorzitter: mevrouw A. H. Kuiken

Verder zijn aanwezig de leden van de commissie: Van Bommel, Bosman, Van Hijum en Paulus Jansen, alsmede de heer F.H. Mittendorff, griffier, en de heer R.J. de Bakker, onderzoekscoördinator

De **voorzitter**: Goede morgen. Het is vandaag vrijdag 28 oktober. Wij zijn weer bijeen met de tijdelijke commissie spoor. Wij beginnen met een openbare hoorzitting. Daarna volgt er nog een aantal besloten gesprekken. Als eerste spreken wij met de heer Holtzer van de Nederlandse Spoorwegen. Nadat ik de commissieleden heb voorgesteld, vraag ik de heer Holtzer zich even voor te stellen. Mijn naam is Atje Kuiken. Ik ben voorzitter van deze tijdelijke commissie. Rechts naast mij zitten André Bosman en Jim van Bommel. Aan mijn linkerzijde zitten Paulus Jansen en Eddy van Hijum.

Wij zijn in opdracht van de Tweede Kamer bezig met een onderzoek naar onderhoud en innovatie van het spoor. Anders gezegd: hoe kunnen wij ervoor zorgen dat met gebruikmaking van de techniek de capaciteit beter en veiliger benut kan worden?

Wij hebben tot half twaalf de tijd. De heer Paulus Jansen stelt in principe de vragen en de andere leden vullen hem waar nodig aan.

Ik maak u erop attent dat deze hoorzitting wordt uitgezonden via Politiek 24. Ook de mensen op de tribune zijn in beeld.

De heer **Paulus Jansen**: Ook ik heet u van harte welkom, mijnheer Holtzer. Misschien is het goed als u zich kort introduceert.

De heer **Holtzer**: Dank u wel. Mijn naam is Jos Holtzer. Ik werk voor NS Reizigers bij de afdeling materieel en energie. Deze afdeling is verantwoordelijk voor het beheer van het materieelpark van NS Reizigers. Ik ben werkzaam als hoofd van de sector projecten en projectondersteuning. Er zit ook een aantal inhoudelijke dossiers in mijn knapzak; één daarvan is treinbeveiliging, waaronder ERTMS. Ik houd mij daarmee bezig sinds 1994.

De heer **Paulus Jansen**: Dat is een respectabele periode. Ik neem aan dat u hebt meegeluisterd bij de voorgaande gesprekken in het kader van deze hoorzitting. Vorige week hebben wij gesproken met het ministerie en met ProRail. Het voorlopige beeld daaruit is dat zij ERTMS als een zeer strategische ontwikkeling zien, maar dat zij nog niet weten wat, hoe en wanneer.

U bent een ervaren rot op dit terrein. Kunt u de grondhouding van NS tegenover dit nieuwe beveiligingssysteem eens toelichten?

De heer **Holtzer**: ERTMS neemt een strategische positie in bij de beveiliging van het spoorweginet in Nederland. Op dit moment hebben wij een veilig systeem met ATB, maar de levensduur van systemen is eindig.

Van ATB weten wij niet precies wanneer dat zal zijn, maar vroeg of laat moet ATB vervangen worden.

Heel Europa is bezig met ERTMS. De industrie richt zich vrijwel uitsluitend op de ontwikkeling van ERTMS. Ik verwacht dan ook geen alternatieven in de toekomst. Vroeg of laat moeten wij kiezen voor een ander systeem. Ik denk dat er weinig alternatieven zijn voor ERTMS.

De heer **Paulus Jansen**: Als u ERTMS als een strategische stip op de horizon ziet, houdt u dan bij alle kortetermijnbeslissingen nu al rekening met dat perspectief en doet u alleen maar dingen die passen in dat langetermijnbeeld?

De heer **Holtzer**: De uitrol van een beveiligingssysteem als ERTMS is iets van lange duur. Dat gold ook voor ATB. Wij hebben veertig jaar nodig gehad om dat over het Nederlandse spoorwegnet uit te rollen. Wij moeten dan ook zeer tijdig gaan nadenken over een systeem dat ATB vervangt. In die zin is het relevant dat wij daarmee op zeer korte termijn beginnen. Er zitten nog risico's aan ERTMS. Het moet goed voorbereid worden. Dat kan niet lichtzinnig gebeuren. Als het besluit gevallen is, duurt het nog wel twintig jaar voordat het over het Nederlandse spoorwegnet is uitgerold.

De heer **Paulus Jansen**: Kunt u wat specifieker zijn over wat u verstaat onder voorbereiden? Welke activiteiten vallen daaronder? Is het alleen papierwerk, of houdt het ook in dat bepaalde installaties die nu vervangen worden, al geschikt zijn voor toekomstig gebruik in het kader van ERTMS?

De heer **Holtzer**: ERTMS bevat risico's. Het systeem is nog niet volwassen, het is in ontwikkeling. U hebt de heer Vansteenkiste afgelopen maandag horen spreken over de diverse software-updates waaraan gewerkt wordt. Hij sprak ook over de beperking van enkele onderdelen van ERTMS. Het communicatiesysteem GSM-Rail is nog steeds in ontwikkeling. Daardoor is het op dit moment onmogelijk om op emplacementen gebruik te maken van level 2, terwijl wij dat juist zouden willen doen. Wij kennen allemaal de perikelen rondom de Betuweroute en de HSL-Zuid. Het publiek rekent de spoorsector af op de betrouwbaarheid van het systeem. Wanneer wij willen overgaan van het huidige betrouwbare systeem naar een ander betrouwbaar systeem, moeten wij eerst vaststellen of dat systeem inderdaad betrouwbaar is. Pas als dat het geval is, kan het geïmplementeerd worden op het hoofdrailnet.

De heer **Paulus Jansen**: Ik ga straks nog even door op de voorbereidingen aan de materieelkant, maar wil eerst een vraag stellen over de voorbereidingen aan de kant van de baan. Infrabel schakelt bij het vervangen van relais in het kader van groot onderhoud alleen nog over op digitale systemen. ProRail ziet dat anders. Hoe zit u in die discussie?

De heer **Holtzer**: Relais is een heel betrouwbaar middel voor gebruik in elektronische systemen en wordt op dit moment heel vaak gebruikt. Ook in auto's en vliegtuigen zitten relais. De vraag is echter hoe een ander zich in de toekomst gaat ontwikkelen. Relais zijn intensief in het gebruik van schaarse grondstoffen en relatief duur. Naarmate de technologie zich ontwikkelt en wij blijven vasthouden aan de huidige technologieën, lopen wij de kans dat wij heel nieuwe technologieën in verbinding moeten brengen met gedateerde technologieën. Dat is zoiets als ATB inbouwen in een stoomloc. Dat is niet eenvoudig. Dat kan ik u wel vertellen. Voorlopig zijn wij aangewezen op relaistechnologie. Ik zei al dat het minstens 20 tot 25 jaar gaat duren voordat wij landelijk aan ERTMS toe

zijn. Wij moeten die technologie dus gewoon in stand houden. In een verdere toekomst moeten wij echter rekening houden met het feit dat andere technologieën beschikbaar komen die beter, effectiever en efficiënter zijn.

De heer **Paulus Jansen**: Ik begrijp dat de levensduur van een relais 50 jaar is. Als in het kader van onderhoud relaischakelingen vervangen moeten worden, is dat dan te combineren met de invoer van ERTMS op een termijn van bijvoorbeeld vijf of tien jaar?

De heer **Holtzer**: Die afweging kan ProRail het beste zelf maken. Wij werken heel intensief samen met ProRail en met andere partijen in de sector. Er zijn verschillende overwegingen op basis waarvan je een keuze moet maken voor een bepaalde technologie. Betrouwbaarheid is zowel voor ProRail als voor NS bijzonder belangrijk. Dat is het product dat wij de reizigers en de verladers aanbieden: betrouwbaar vervoer. Ook in die sfeer moeten afwegingen gemaakt worden tussen nieuwe en oudere technologieën. Daarbij dienen wij in het achterhoofd te houden dat wij iets kopen of aanleggen dat 50 jaar meekan, maar dat misschien over 20 jaar toch vervangen wordt. Daarvoor kunnen heel goede redenen zijn.

De heer **Paulus Jansen**: Ik kan mij heel goed voorstellen dat u als beveiligingsspecialist zegt dat betrouwbaarheid vooropstaat. Ik heb echter begrepen dat er op dit moment ook in Nederland op grote schaal interlockings worden toegepast en dat dit juist op de drukste trajecten standaard gebeurt. Kortom, dan moeten die digitale interlockings toch veilig zijn? Zou je dan geen afweging moeten maken op basis van de strategische waarden, bijvoorbeeld de capaciteitsverruiming in de toekomst met behulp van moderne technieken?

De heer **Holtzer**: Het is absoluut geen geheim dat veiligheid bij ons boven alles gaat. Dat geldt voor NS, voor ProRail en voor alle andere partijen in de spoorwegsector. Wij passen geen dingen toe waarvan niet bewezen is dat zij veilig zijn.

Ik kan u geen antwoord geven op de vraag waarom ProRail in het ene geval voor de ene toepassing kiest en in het andere geval voor de andere. Zoals ik al aangaf, er zijn diverse afwegingen mogelijk bij de keuze voor een technologie. Wij proberen eerst het probleem helder te krijgen en kijken daarna welke technologie daar het beste bij past. Ik kan niet in de keuken van ProRail kijken. Ik kan u geen antwoord geven omdat ik in dezen te weinig kennis van zaken heb. Maar ik kan mij niet voorstellen dat ProRail lichtzinnige keuzes maakt bij de oplossing van bepaalde problemen.

De heer **Paulus Jansen**: Ik kan mij voorstellen dat de NS prijs stelt op technologieën die een maximale capaciteitsverruiming in de toekomst mogelijk maken. Infrabel heeft ons verteld dat men op de route Antwerpen–Zeebrugge specifiek voor digitale interlockers gekozen heeft om capaciteitsverruiming te creëren. Is dat voor NS geen punt van overweging?

De heer **Holtzer**: Dat is voor NS uitermate belangrijk. Wij proberen samen met ProRail het spoornet waarover wij beschikken, optimaal te benutten om zo veel en zo goed mogelijk vervoer aan de reizigers te kunnen aanbieden. Daarom is het voor ons zeer relevant welke keuzes worden gemaakt. Het is in ons aller belang dat de technologie ons in staat stelt om de capaciteit zo goed mogelijk te benutten.

De heer **Paulus Jansen**: Ik wil nu overgaan naar de voorbereidingen in de treinen zelf. Ik heb begrepen dat NS bij de aanschaf van nieuw materieel eist dat dit voorbereid moet zijn op het gebruik van ERTMS. Wat houdt dat in de praktijk in?

De heer **Holtzer**: Sinds enige jaren houden wij er rekening mee dat vroeg of laat ERTMS op onze treinen wordt geïnstalleerd. Dat betekent dat wij bij het moderniseren van treinmaterieel, zoals binnenkort het geval is bij een deel van de dubbeldekkervloot, voorzorgsmaatregelen daarvoor treffen. Dat is eigenlijk heel basaal. Er worden voorzieningen getroffen bij de aanleg van kabels. Het is een van de duurste dingen bij de ombouw van treinen als je die helemaal open moet maken om kabels aan te leggen. Wij zorgen ervoor dat ERTMS op een relatief eenvoudige wijze in onze treinen kan worden ingebouwd.

Uiteraard houden wij bij de aanschaf van nieuwe treinen rekening met het voornemen van Europa om na 2015 verplicht te stellen dat nieuw materieel met ERTMS-voorzieningen wordt uitgerust en dat ook wij daaraan zullen moeten voldoen.

De heer **Paulus Jansen**: Als een trein is voorbereid op de installatie van ERTMS, is NS dan vrij in de keuze van een leverancier, of zijn daar beperkingen vanwege de configuratie van de treinen?

De heer **Holtzer**: Nee, de configuratie van een trein is niet beperkend. Volgens het geldende aanbestedingsrecht kunnen wij een keuze maken uit de beschikbare leveranciers. Het is een elektronicasysteem waarbij voortdurend updates nodig zijn. Dat is wel relevant. Als je een product koopt en alleen de leverancier zelf weet hoe je updates moet maken of hoe je de bugs eruit haalt, moet je altijd bij die leverancier te rade gaan en dat kan wel eens een zeer dure aangelegenheid worden.

Wij willen eigenlijk naar ERTMS als plug- en playapparatuur die je bij wijze van spreken bij de computerboer om de hoek kunt kopen. Ik zeg het wat simpel, maar daar willen wij in essentie wel naar toe. Dat geeft ons namelijk een bepaalde vrijheid om tijdens het gebruik en de levensduur verschillende leveranciers te kiezen.

De heer **Paulus Jansen**: U zegt dus dat bij het materieel dat op dit moment wordt voorbereid op ERTMS, NS de volledige vrijheid heeft in de keuze van leveranciers van hardware en software? Ik vraag dit omdat in eerdere gesprekken geluiden klonken dat er geen sprake is van 100% standaardisatie vanwege koppelingen tussen bepaalde delen van het systeem en dat men daarom vastzit aan een bepaalde leverancier.

De heer **Holtzer**: Daarin hebt u gelijk. Het is in wezen een computerkast met heel veel randapparatuur. Als je één deel van een systeem koopt, moet je ook de randapparatuur bij dezelfde leverancier bestellen omdat de boodschappen die door de software worden uitgezonden, specifiek zijn voor die leverancier. De keuze die je maakt, is dus beperkend. Wij zijn echter wel volledig vrij in de keuze van de leverancier.

De heer **Paulus Jansen**: Ik ga nu over op de baten van ERTMS. U bent primair een veiligheidsman. Veiligheid is natuurlijk nummer één! Uit onderzoek blijkt dat ERTMS ook een aantal andere potentiële baten heeft op het gebied van capaciteit en et bijsturen van verstoringen en dergelijke. Hoe ziet NS die baten? Kunt u kwalitatief en kwantitatief aangeven wat ERTMS mogelijk kan opleveren?

De heer **Holtzer**: ERTMS is in essentie een beveiligingssysteem. Een beveiligingssysteem moet ervoor zorgen dat treinen niet botsen of ontsporen. Dat is ook zo bij ATB, of om het even welk ander beveiligingssysteem. Het hangt van de eigenschappen van een systeem af of je daarmee al dan niet baten kunt realiseren. ATB is een flexibel systeem waarmee je heel veel kunt. Met ERTMS kun je grotendeels hetzelfde doen. Ik ga even de techniek in. De remweg van de trein is bepalend voor de afstand waarop een trein tot stilstand komt. Er zijn diverse types treinen met ieder hun eigen remsystematiek en dus met verschillende afstanden voordat zij tot stilstand komen. Een klassiek systeem als ATB deelt het net in blokken en gaat uit van de trein die het slechtste remt. Daar wordt dan een sein neergezet, in de wetenschap dat alle treinen tijdig tot stilstand kunnen komen als zij bij dat sein beginnen te remmen. Daar kun je mee spelen. Je kunt die blokken bijvoorbeeld wat langer of korter maken. Door de blokken korter te maken, kun je in theorie meer treinen op een spoorwegnet kwijt. ERTMS werkt iets anders. De remweg geldt niet voor de hele treinenvloot, maar specifiek voor een trein. Je kunt daarmee extra flexibiliteit creëren, omdat je de afstand specifiek kunt afstemmen op een trein of een treintype. Je wint daarmee aan flexibiliteit en aan capaciteit. Een en ander hangt sterk af van de samenstelling van de treinenvloot die op een bepaald netwerk rijdt. In het kader van capaciteit is dat in essentie het enige voordeel van ERTMS boven klassieke systemen. Het gaat dan om level 2 en hoger.

De heer **Paulus Jansen**: Kunt u een indicatie geven hoe groot het voordeel zou kunnen zijn? Ik heb er al op gewezen dat Infrabel om capaciteitsredenen kiest voor een dergelijke moderniseringslag. Hebt u die potentiële baten berekend?

De heer **Holtzer**: Dat is verschillende keren berekend, o.a. door de Universiteit van Aken in opdracht van de UIC, de internationale spoorweggemeenschap. Daar is men uitgekomen op een capaciteitswinst van ongeveer 10% bij optimaal gebruik en inzet van ERTMS. Ik merk daarbij op dat dit gebaseerd is op vergelijkingen in verschillende Europese landen. Nederland heeft een behoorlijk efficiënt systeem in vergelijking met andere landen. Ik denk daarom dat het voor Nederland minder is.

De heer **Paulus Jansen**: Denkt u dat verstoringen flexibeler kunnen worden bijgestuurd met dat nieuwe systeem?

De heer **Holtzer**: Ik denk inderdaad dat er voordelen zijn. Bij het huidige beveiligingssysteem is het netwerk ingedeeld in blokken met een vaste lengte. In een blok kun je één trein kwijt, anders werkt het niet meer. Met ERTMS is het makkelijker om treinen dicht bij elkaar te schuiven en een verstoorde situatie te herstellen. Ook hierbij geldt dat het erg afhangt van de wijze waarop de dienstregeling is ingeregeld en van de beschikbaarheid van materieel en personeel. Het is belangrijk om het uit te proberen. Ik denk dat daar winst te behalen is; dat is echter nog niet bewezen.

De heer **Paulus Jansen**: Er is ook samenhang met het treinmanagement. Het harde systeem VPT heeft ook faciliteiten om het oplossen van verstoringen te regelen. Is het naar uw mening nodig om geïntegreerd met de uitrol van ERTMS ook dat soort systemen te vervangen of aan te passen?

De heer **Holtzer**: Dat is een zeer ingewikkeld vraagstuk. Op het moment dat de beveiligingssystemen worden vervangen, stel je ook andere eisen aan de besturing daarvan. Die moet dus evolueren samen met de technische installaties die zich in de trein en in de infrastructuur bevinden. Het lijkt mij onvermijdelijk dat ook daar een migratie plaatsvindt. Het is dringend noodzakelijk dat onderzocht wordt wat dat precies betekent en hoe dat moet gebeuren.

De heer **Paulus Jansen**: Kunt u per saldo aangeven welk scenario u ziet voor de uitrol van ERTMS in Nederland? Kunt u dat afzetten tegen de strategie van buurlanden in dezen?

De heer **Holtzer**: De sector heeft enkele jaren geleden een strategie ontwikkeld voor de migratie van ERTMS in Nederland. Wij hebben een duidelijke keuze gemaakt om eerst te kijken wat ERTMS voor ons kan betekenen, welke risico's het meebrengt en hoe die risico's kunnen worden vermeden in het belang van de reiziger en de verlader. Als dat gebeurd is en wij goed weten waaraan wij beginnen, kunnen wij starten met een uitrol. Die moet sectoroverstijgend worden gepland. Het gaat immers om belangrijke keuzes. Begin je met het materieel of met de infrastructuur? Rust je het materieel duaal uit, of doe je dat met de infrastructuur? De kosten spelen natuurlijk ook een rol. Als je weet wat je wilt, kun je gaan uitrollen. Er zijn eigenlijk twee varianten. De eerste is dat je het materieel duaal gaat uitrusten. Dat betekent dat het materieel in een korte periode en de infrastructuur vervolgens in de loop der jaren geleidelijk migreren van ATB naar ERTMS. De tweede is dat je het andersom doet en begint met de infrastructuur. Wij weten nog niet waar precies de kosten en baten liggen. Dat heeft Decisio destijds ook vastgesteld. Dat moet worden uitgezocht en daarvoor hebben wij praktijkervaring nodig.

De heer **Paulus Jansen**: In een aantal buurlanden is inmiddels het besluit genomen om ERTMS systematisch uit te rollen in een beperkte tijd van ongeveer tien jaar. In Nederland is een aantal eilanden met ERTMS uitgerust in een zee van ATB. NS heeft ook materieel dat gebruikmaakt van beide systemen, bijvoorbeeld de Fyra. Wat betekent het voor de exploitatie, voor de beveiliging et cetera als op een bepaalde lijn voortdurend gewiticht moet worden van het ene systeem naar het andere?

De heer **Holtzer**: De NS beschikt over materieel met ERTMS. Dat rijdt op de HSL-Zuid. De Fyra is in aantocht. De ICE's die rijden tussen Amsterdam en Frankfurt, worden omgebouwd. Locomotieven die rijden van Amsterdam naar Breda hebben ook ERTSM aan boord. Voor het binnenlandse net gaat het om de lijn Amsterdam-Utrecht en straks ook de Hanzelijn. In principe zou je daar ERTMS kunnen gaan gebruiken. Dat betekent echter dat al het materieel moet worden omgebouwd. Dat kost heel veel geld en tijd. Dat kun je niet in een of twee jaar realiseren.

Het gaat om baanvakken tussen stations in. Wij zouden ERTMS in principe kunnen gebruiken, want de huidige systemen zijn daar geschikt voor. Vooral de inzet op emplacementen en stations baart ons zorgen. Wij zouden het gebruik van ERTMS dus kunnen overwegen, maar daarbij speelt natuurlijk de vraag of wij het de kosten die daarmee gemoeid zijn waard vinden. Het tweede punt is dat er risico's aan verbonden zijn. Het toepassen van ERTMS en met name van een dubbelsysteem zoals wij dat op de lijn Amsterdam-Utrecht en op de Hanzelijn hebben, is nog nergens

vertoond. Wij hebben in Nederland te maken met een spoorwegnet dat enorm dicht bereiden wordt en weten eigenlijk niet goed waaraan wij beginnen. Ook vanuit dat perspectief moet allereerst heel goed getest worden of het gaat werken, of het doet wat het moet doen, of het robuust genoeg is en of het geen problemen gaat veroorzaken zoals het platleggen van een emplacement als Utrecht. Pas daarna kun je een gefundeerd besluit nemen. Het moet in die volgorde gebeuren. Dat is heel erg belangrijk.

De heer **Paulus Jansen**: Wat is het verschil tussen de Hanzelijn en de HSL-Zuid? Die laatste komt aan op het emplacement Rotterdam, dus een ATB-eiland, en gaat dan weer door op ERTMS. Dat is toch vergelijkbaar met de situatie waarbij de Hanzelijn aankomt in Utrecht?

De heer **Holtzer**: In eerdere bijeenkomsten hier is de interoperabiliteit aan de orde gekomen. De eigenaren van materieel voor goederenvervoerders hebben gezegd dat dit in Europa nog een probleem is. Dat geldt ook voor Nederland. Op de Hanzelijn, op de lijn Amsterdam–Utrecht en op de Betuwelijn is sprake van meer dan één systeem. Ik wijs ook op de HSL-Zuid. Idealiter zou een locomotief of een trein die toegelaten is voor ERTMS, zonder enig probleem op alle baanvakken moeten kunnen rijden. Dat is echter nog maar de vraag. Dat weten wij nog niet. Bij NS nemen wij de stelling in dat als ERTMS gebruikt gaat worden, wij met één systeem op alle baanvakken uit de voeten moeten kunnen. Een van de onderdelen van het plan dat wij vorig jaar december hebben ingediend is, dat voordat wij ermee beginnen bekeken moet worden of het inderdaad op die manier functioneert. Die zekerheid hebben wij op dit moment nog niet. Als inderdaad blijkt dat het goed werkt, zal de sector de laatste zijn om te zeggen dat wij het niet moeten doen.

De heer **Paulus Jansen**: De HSL-Zuid en de Betuweroute werken met versie 2.3.0.d.

De heer **Holtzer**: De ene versie 2.3.0.d is de andere niet. Met dat probleem heeft de sector te maken. Er is een versie 2.3.0.d voor de Hanzelijn en een versie 2.3.0.d voor de lijn Amsterdam–Utrecht. Wij hebben te maken met cross acceptance, zoals dat in Europa heet: je laat treinen van allerlei leveranciers op een baanvak rijden en kijkt dan of het werkt. Dat hebben wij nog niet gedaan op de lijn Amsterdam–Utrecht en op de Hanzelijn, maar wel op de Betuweroute. Daar zijn wij op heel veel problemen gestuit. Het moet ook gebeuren op die andere baanvakken voordat je met ERTMS kunt gaan rijden.

De heer **Paulus Jansen**: De Hanzelijn is met heel veel belastinggeld aangelegd om met een snelheid van 160 km/u een tijdwinst van 60 minuten te kunnen realiseren tussen Amsterdam en Zwolle. Hoe lang duurt het voordat dit gerealiseerd wordt? Daarvoor is immers ERTMS nodig?

De heer **Holtzer**: Ik doe het even uit mijn hoofd. Het vergt een traject vergelijkbaar met dat van de HSL-Zuid en de Betuweroute. Daar zijn wij jaren bezig geweest. Ik meen dat wij het tegenwoordig een stuk efficiënter kunnen doen.

Ik was dinsdag bij een congres van de European Rail Agency. Daar had iemand uitgerekend wat het kost aan tijd en geld om een trein voor één ERTMS-baanvak toegelaten te krijgen. Dat is net zo duur als de A380 voor de hele wereld. Het is niet iets waaraan je lichtzinnig begint. Daarvoor

moet ruimte genomen worden. Er zit ook een ontwikkeltraject aan vast. Ik denk dat je op ruim twee jaar moet rekenen.

De heer **Paulus Jansen**: Het gaat dus minimaal twee jaar duren voordat de Hanzelijn volgens de oorspronkelijke specificaties benut kan worden voor het openbaar vervoer?

De heer **Holtzer**: Als de Hanzelijn wordt opgeleverd, is die helemaal geschikt voor het gebruik van ERTMS. De vraag is welke trein op die lijn gaat rijden. ERTMS is een integraalsysteem. De baan en de trein moeten samenwerken. De technologie doet het, maar er kunnen door diverse oorzaken afstemmingsproblemen zijn bij de samenwerking. Wij moeten kijken of die er inderdaad zijn, en zo ja, hoe wij die gaan oplossen.

De heer **Paulus Jansen**: NS Reizigers beschikt over materieel dat geschikt is voor ERTMS, maar door de toelatingsprocedure en het testen duurt het minimaal twee jaar voordat daarvan gebruik kan worden gemaakt? Het is dus niet zo dat de NS het materieel of de beveiliging van het materieel nog moet bestellen voor die lijn?

De heer **Holtzer**: Het gaat om hetzelfde materieel als bij de HSL-Zuid en de ICE. Het materieel voor de HSL-Zuid moet gefinetuned worden. Een belangrijke overweging is wel dat het materieel ook bestemd is voor gebruik op de HSL-Zuid en de ICE. De ICE zit in een vaste omloop samen met de treinen van Deutsche Bahn tussen Amsterdam en Frankfurt. Dat is precies toegemeten. Daar kun je er niet zomaar een weghalen. Bij een serieuze overweging om ERTMS op de Hanzelijn toe te passen, moet er extra materieel komen.

De heer **Paulus Jansen**: Dat is geen bottleneck in de tijd die wij nodig hebben voordat wij kunnen profiteren van een tijdswinst op de lijn Amsterdam–Zwolle? Zijn die twee jaar nodig voor de certificering, of hebben die ook betrekking op de levertijd van nieuw materieel of beveiligingsapparatuur?

De heer **Holtzer**: Als er nieuw materieel moet komen of bestaand materieel moet worden omgebouwd, moet er een aanbestedingstraject doorlopen worden. Daarin moeten wij precies aangegeven wat wij willen hebben. Een aanbestedingstraject heeft termijnen. De leverancier die geselecteerd is, moet de apparatuur maken en inbouwen in onze treinen. Die treinen zijn bestemd om reizigers te vervoeren en moeten onttrokken worden aan het operationele park. Daarna moet er getest en gecertificeerd worden. Als dat allemaal klaar is, kunnen wij gaan rijden. Dat hele traject duurt minimaal twee jaar.

De heer **Paulus Jansen**: Ik wil toch mijn verbazing uitspreken over de gang van zaken. Het besluit om de Hanzelijn aan te leggen is ongeveer tien jaar geleden genomen. Wij zijn dus al jaren bezig met de voorbereidingen en de aanleg. Je mag dan toch veronderstellen dat als die lijn geopend wordt, ook aan de materieelkant alles geregeld is. Waarom is dat hier niet gebeurd?

De heer **Holtzer**: Op de Hanzelijn ligt ook ATB en dat zit in onze treinen. Wij moeten heel veel geld uitgeven als wij de treinen willen ombouwen met ERTMS. Het gaat bovendien om een baanvak waarop wij nu al kunnen rijden. ERTMS heeft behalve het feit dat er dan 160 km/u gereden kan worden, eigenlijk geen toegevoegde waarde. Eerlijk gezegd, ik zou

niet naar onze directie durven gaan met een voorstel om tientallen zo niet honderden miljoenen te investeren in het uitrusten van onze treinen met een systeem om op een baanvak te gaan rijden waarop zij nu ook al kunnen rijden.

De heer **Paulus Jansen**: U spreekt over tientallen of honderden miljoenen. Dat is nogal een grote range. Honderden miljoenen zou ik erg opmerkelijk vinden. In België wordt ERTMS integraal over het hele land uitgerold voor naar schatting 2 mld. De aanbesteding moet nog plaatsvinden. Volgens de toelichting van de directeur van Infrabel zit het geld voornamelijk in de lockings, de beveiliging langs de baan. Als ik het materieel van de Hanzelijn extrapolereer naar het hele land, zouden daarvoor alleen al vele miljarden nodig zijn. Hoe verhoudt zich dat met de schatting van de Belgen?

De heer **Holtzer**: In het kader van de ontwikkeling van de sectorstrategie hebben wij een scenario berekend dat de Belgen nu toepassen. Daarin is ook rekening gehouden met de vervanging van de interlockings door elektronische interlockings waar die nog niet liggen. Dat project heet Mistral. Het is een project van ProRail. Als ik mij goed herinner, kwamen wij toen op ongeveer dezelfde kosten als de Belgen. Het was in de orde van grootte van 2 tot 3 mld. Daarin zitten ook de kosten van materieelombouw. Die bedragen ongeveer 10% van de totale kosten van de ombouw naar ERTMS van het totale netwerk. Het gaat dan over het materieelpark in Nederland. Ik denk dat die becijfering grosso modo nog wel klopt.

De heer **Paulus Jansen**: Dan gaat het toch over een bedrag van ongeveer 200 mln. en niet over een paar honderd miljoen die u nodig zegt te hebben voor de Hanzelijn?

De heer **Holtzer**: Ik maximeer het bij dezen op 200 mln. Dat hebben wij indertijd becijferd en ik denk dat het klopt. Ik wilde even de range aangeven omdat er ook in het kader van ERTMS kostenontwikkelingen plaatsvinden.

De heer **Paulus Jansen**: Het bedrag van 200 mln. slaat dus op de ombouw van het totale materieelpark van de NS? Oké. Als NS tot de conclusie is gekomen dat voorlopig op de Hanzelijn net zo goed op ATB kan worden gereden, waarom is dat dan niet luid en duidelijk gecommuniceerd? Op het moment dat besloten werd de Hanzelijn aan te leggen, is zelfs gesproken over een snelheid van 200 km/u. Dat heeft tot stevige extra investeringen geleid in ERTMS langs de baan. Heeft NS van meet af aan duidelijk tegen het ministerie gezegd dat die prachtige faciliteiten voorlopig niet gebruikt gaan worden?

De heer **Holtzer**: Ik kan alleen voor mijzelf spreken. Wij hebben wel degelijk aangegeven dat het gebruik van dergelijke systemen pas op termijn zin heeft en dat het aanleggen en uitrollen van ERTMS moet gebeuren in een geïntegreerde aanpak voor het hele spoorwegnet. Het aanleggen van geïsoleerde stukjes is niet zinvol. Ook bij ProRail wordt daarover op die manier gedacht. Wij moeten echter wel ergens een begin maken. Dat is gebeurd op de lijn Amsterdam–Utrecht. Die beslissing stamt uit een ver verleden toen besloten werd tot viersporigheid en men nog dacht dat in 2010 het hele land uitgerust zou zijn met ERTMS. Dat blijkt dus niet zo te zijn. Wij hebben te maken met termijnen die in spoorwegwereld vaak erg lang zijn. Wij moeten het zien als een eerste stap op weg

naar! Dat neemt niet weg dat er een integrale strategie en een integraal besluit moeten komen over hoe wij dit gaan doen.

De heer **Paulus Jansen**: Een aantal andere Europese landen heeft besloten om in een periode van een jaar of tien alles in een keer uit te rollen. Daardoor kunnen zij op één standaard gaan zitten waardoor de grensproblemen en de certificeringsproblemen een stuk kleiner worden. Bij de Belgen is dat Baseline 3.0.0. Is NS van mening dat wij die strategie hier ook zouden moeten volgen?

De heer **Holtzer**: Als wij in Nederland het besluit nemen om ERTMS uit te rollen over het spoorwagennet, zou dat uniform gestandaardiseerd moeten gebeuren, zowel voor de infrastructuur als voor het materieel.

De heer **Paulus Jansen**: Wat let ons om daarover nu een besluit te nemen?

De heer **Holtzer**: Geld.

De heer **Paulus Jansen**: Los van het geld, zegt u dat dit besluit in het kader van een strategische stip op de horizon nu zou moeten worden genomen?

De heer **Holtzer**: Dat besluit zou nu genomen kunnen worden. Wij moeten echter eerst goed kijken of het wel werkt en of wij krijgen wat wij ervan verwachten. Dat moet men wel in het achterhoofd houden. Dat vergt onherroepelijk een ontwikkeltraject voorafgaand aan de uitrol van ERTMS. Het is geen eenvoudige zaak om nu al te besluiten hoe en wat.

De heer **Paulus Jansen**: Wij hebben in Nederland al een ontwikkeltraject achter de rug. Inclusief de aanloop hebben wij ongeveer vijftien jaar ervaring met ERTMS. Wij waren eigenlijk het eerste land dat op dat punt de daad bij het woord heeft gevoegd. Wat is er ten opzichte van bijvoorbeeld Zwitserland, Denemarken of België aan extra nadenken nodig om die volgende stap te kunnen zetten? De investeringen zitten vooral aan de kant van ProRail. Materieelkosten zijn 200 mln.; dat is ongeveer 10%. Er moet toch vooral gekeken worden naar de maatschappelijke rentabiliteit van de investering?

De heer **Holtzer**: ERTMS is nog niet af. Op het moment dat je een keuze maakt, neem je wat er op dat moment beschikbaar is. Volgens onze inzichten is ERTMS nog niet goed genoeg. NS wil eerst de tijd nemen om het zodanig te ontwikkelen dat het voor Nederland wel goed genoeg is. Daarvoor is tijd nodig. Wij moeten de gelegenheid hebben om het in de praktijk te beproeven en te kijken of aan onze verwachtingen voldaan wordt.

Uw tweede vraag is mij even ontschoten.

De heer **Paulus Jansen**: Ik heb gezegd dat een besluit primair gebaseerd zou moeten zijn op maatschappelijk rendement en niet louter op de vraag of wij het op dit moment kunnen financieren.

De heer **Holtzer**: U hebt daarin volkomen gelijk. Hoe komen wij tot een verantwoord besluit over de uitrol van ERTMS? Decisio heeft daar een studie naar uitgevoerd. Die heeft echter geen gefundeerd antwoord gegeven op deze vraag. In vervolg daarop hebben wij gezegd: laten wij even kijken hoe het in de praktijk allemaal uitpakt. Dat geeft ons infor-

matie en vaste grond onder de voeten om een verantwoorde keuze te kunnen maken vanuit maatschappelijk oogpunt en sectoroverstijgend.

De heer **Paulus Jansen**: Er is zeer veel nieuw sprintermateriaal besteld: de SLT's. Die worden niet voorbereid op ERTMS. ERTMS is er zelfs uitgehaald als ik het goed heb begrepen. Uiteindelijk is besloten om toch maar ATB in te bouwen. Is er in het licht van de benutting van de Hanzelijn niet veel meer voor te zeggen om al het nieuwe materieel meteen uit te rusten met die complete techniek? Wat is de overweging geweest om dat niet te doen?

De heer **Holtzer**: Ongeveer tien jaar geleden zijn wij begonnen met de ontwikkeling van de Sprinter Light Train. Toen was het vooruitzicht op de uitrol van ERTMS nog onvoldoende. Het was volstrekt onduidelijk op welke termijn wij daarvan gebruik zouden kunnen maken. Wij hebben toen besloten om de treinen daarvoor wel geschikt te maken, maar het nog niet aan te schaffen. Wij wisten namelijk dat wij dan zouden worden opgescheept met het op dat moment beschikbare systeem. Het gaat om een elektronisch systeem in ontwikkeling. Als je tien jaar verder bent, heb je er eigenlijk niets meer aan en moet je toch weer gaan vervangen. Dat was voor ons de reden om dat in de Sprinter Light Train niet te doen. Voor nieuw materieel is het een zeer serieuze overweging. Ik denk ook dat de Europese Commissie gaat eisen dat wij het doen en dat daarover geen discussie meer kan zijn.

De heer **Paulus Jansen**: De kans bestaat dat een deel van het SLT-materieel op korte termijn moet worden omgebouwd voor de Hanzelijn als besloten wordt om op de Hanzelijn met ERTMS te gaan rijden.

De heer **Holtzer**: Dat is inderdaad een mogelijkheid.

De heer **Paulus Jansen**: Mijn laatste vraag gaat over de investeringen op korte termijn van ProRail en de NS om de capaciteit te verruimen en de veiligheid en de flexibiliteit te verbeteren. Ik wijs op Kort Volgen en Robuust Spoor. Het gaat om nogal wat investeringen in de hardware, bijvoorbeeld seinverdichting op de aanloop naar de Hanzelijn, het stuk tussen Amsterdam en Almere. Hoe valt dat te rijmen met een strategische visie op langere termijn waar met ERTMS helemaal geen seinen meer nodig zijn? Is het verstandig daarin nu veel geld te steken als je weet dat je over tien jaar al die spullen moet afschrijven?

De heer **Holtzer**: De spoorsector is erbij gebaat een zeer betrouwbaar product aan te kunnen bieden. Wij worden dagelijks afgerekend op de betrouwbaarheid van ons product. Als wij nieuwe dingen proberen, zitten daaraan onherroepelijk risico's. Er gaan dingen mis. Er worden fouten gemaakt. Dat betekent dat wij niet het product kunnen aanbieden dat wij zouden willen aanbieden. In de spoorsector is sprake van een natuurlijke neiging om hetgeen wij hebben zo goed mogelijk te benutten. Ik heb al gezegd dat het een tijd duurt voordat wij aan een nieuw systeem kunnen beginnen. Wij vinden het erg belangrijk dat wij daarmee geen problemen krijgen met de dienstverlening aan onze klanten en de verladers. Dingen moeten dus parallel gebeuren en niet door elkaar heen. Bij ons geldt niet dat de winkel openblijft tijdens de verbouwing, nee, wij bouwen een nieuwe winkel en de oude blijft net zo lang open totdat de nieuwe klaar is. Dat betekent dat de bestaande systemen in stand moeten worden gehouden. Wij moeten die aanpassen en updaten aan de wensen van de

reizigers en aan de ontwikkelingen van het vervoer in Nederland. Het kan dus heel verstandig zijn om met het huidige systeem seinverdichting toe te passen, ondanks de wetenschap dat je daarvan geen 50 jaar plezier hebt. Je moet een integrale en maatschappelijke afweging maken. In het ene geval zal men besluiten om het wel te doen en in een ander geval tot de conclusie komen dat men beter ervan af kan zien. De lange termijn strategie moet wel duidelijk zijn. Dat geldt ook voor wat wij met zijn allen gaan doen.

De heer **Paulus Jansen**: Licht u deze algemene reactie eens toe aan de hand van de Hanzelijn, inclusief het bestaande stuk van Almere naar Amsterdam? Voor een groot deel ligt daar al ERTMS. Het is een zeer intensief bereden traject en dat wordt nog intensiever. Ik verwijs naar de investeringen in de verplaatsing van seinen, wisselstraten en dergelijke. Hoe lang gaan die mee als de kans heel groot is dat er binnen tien à vijftien jaar met ERTMS gereden wordt?

De heer **Holtzer**: Als het over het hele spoorwegnet gaat, zal de transitie van ATB naar ERTMS enkele decennia duren. Kort Volgen en seinverdichting zijn met name relevant voor emplacementen. Daar valt de winst te behalen, niet op de stukken er tussenin. Zoals de heer Vansteenkiste al aangaf, hebben wij juist bij de emplacementen nog een probleempje op te lossen, want daar werkt het nog niet met level 2. Als wij voordat dit probleem opgelost is overgaan op ERTMS, missen wij de kans om efficiënt gebruik te kunnen maken van de capaciteit waarover wij beschikken. Daar zit dus nog een technisch probleem.

De heer **Paulus Jansen**: Hoeveel jaren zijn er nog nodig voordat wij in Nederland integraal rijden met één nieuw Europees beveiligingssysteem waarbij de interoperabiliteit grensoverschrijdend is en de bedrijfsvoering binnen Nederland optimaal geregeld is?

De heer **Holtzer**: Ik houd rekening met een ontwikkeltraject voor ERTMS van ten minste vijf jaar voordat wij een volwassen versie hebben. Het is net een Microsoft windowssysteem. Met Baseline 3 houdt het niet op. Dan komt 3.01, 3.02, 4, 5 en naarmate de systemen zich ontwikkelen, zal ook dit systeem zich steeds verder ontwikkelen. Het is een levend geheel. Wij hebben nog wel vijf jaar nodig voordat de kinderziekten eruit zijn. Als wij nu besluiten om het te doen, is er nog minimaal 25 jaar nodig om het over het hele spoorwegnet uit te rollen. Om de infrastructuur aan te passen, moet er spoor uit dienst genomen worden. Wij willen dat heel voorzichtig doen omdat wij wel dat treinverkeer willen kunnen blijven aanbieden dat de reizigers van ons gewend zijn.

De heer **Paulus Jansen**: U maakt een vergelijking met een besturings-systeem als Windows. Microsoft heeft niet gewacht totdat zij Windows versie zeven op de markt konden brengen. Zij zijn begonnen met versie één. Omdat die veel verkocht en gebruikt is, is het langzamerhand beter geworden. Wat is de reden om niet te kiezen voor de natuurlijke strategie en on the job te optimaliseren? Het moet uiteraard veilig zijn, maar wel beginnen.

De heer **Holtzer**: Dat heeft met de markt te maken. Microsoft heeft een heel andere markt dan de spoorindustrie waar het om kleine aantallen gaat. Laten wij wel zijn, wij zijn gewoon een niche. Ik kan u het voorbeeld geven van GSM-R. Toen wij die in Nederland uitrolden, moesten wij mobieltjes en radio's bestellen. Wij wilden er wel 1500 hebben. Dat is een

lachertje voor een firma als Nokia. In dat perspectief zit de spoorsector. Het gaat om producten die specifiek voor een kleine nichemarkt gemaakt moeten worden. Daar gelden andere wetten dan voor fast moving consumer goods.

De **voorzitter**: Het woord is nu aan de heer Van Hijum.

De heer **Van Hijum**: Dank u wel, voorzitter.

Behalve lid van deze commissie ben ik ook inwoner van de regio Zwolle en belastingbetaler. Door de combinatie van die factoren heb ik met stijgende verbazing geluisterd naar het stukje over de Hanzelijn. U zegt eigenlijk dat snelheden van 160 km/u en 200 km/u en de reistijdverkorting die daarmee gerealiseerd wordt, er voorlopig niet inzitten. Het duurt nog zeker twee jaar. Het vraagt een investering van 200 mln. in de hele vloot en dat geld is op dit moment nog niet voorzien. U zei ook nog dat het eigenlijk niet veel zin heeft om apart in die stukjes te investeren en dat u dat heeft laten weten in het proces. Vat ik dat zo goed samen? Waar kan ik dat negatieve advies van de Nederlandse Spoorwegen aan de minister of aan ProRail vinden?

De heer **Holtzer**: In het kader van de Hanzelijn hebben wij zojuist gesproken over ERTMS en over 160 km/u. NS vindt het uitermate belangrijk dat de reistijd tussen het noorden van het land en de Randstad wordt teruggebracht conform de afspraken die daarover gemaakt zijn. Ik heb willen zeggen dat er meer mogelijkheden zijn om 160 km/u te gaan rijden. Dat kan met ERTMS, maar ook met ATB. Er is dus een keuzemogelijkheid. Ik heb niet willen zeggen dat wij het geen aantrekkelijke optie vinden om 160 km/u te kunnen rijden. Wij vinden dat juist het erg belangrijk.

De heer **Van Hijum**: Dat was niet helemaal mijn vraag. U hebt eigenlijk aangegeven dat ERTMS een weinig zinvolle investering is op dit moment – althans zo heb ik u beluisterd – terwijl de Kamer altijd is voorgehouden dat dit een belangrijke bijdrage zou kunnen leveren aan reistijdwinst, snelheidverhoging en noem maar op. Nu krijgen wij te horen dat die reistijdwinst er voorlopig helemaal niet inzit. U zei ook nog dat ProRail eigenlijk dezelfde mening is toegedaan. Ik ben toch benieuwd waar ik dat kritische advies terug kan vinden en wie ik als burger en belastingbetaler moet aankijken op het feit dat er een enorme investering is gedaan terwijl de baten niet geëffectueerd kunnen worden.

De heer **Holtzer**: Het is het gevolg van een historische ontwikkeling dat er twee baanvakken nu van ERTMS zijn voorzien. Dat zijn geen waardeloze investeringen, integendeel. Ik heb proberen aan te geven dat als wij het hierbij laten, de waarde van die individuele investeringen betrekkelijk is. Het is juist uitermate belangrijk om na te denken over hoe deze investeringen passen in een verdere ontwikkeling van het spoorwegnet. Er moet een duidelijk en helder beeld komen over hoe wij verder gaan met de transitie van bestaande naar nieuwe systemen. Zodra dat beeld er is, krijgen ook de Hanzelijn en de lijn Amsterdam–Utrecht hun plaats. Daarvan ben ik overtuigd. Het is geen weggegooid geld, maar het zijn eerste stappen in een ontwikkeling. Dat geldt ook voor de Betuweroute. Ik ben ervan overtuigd dat over honderd jaar iedereen zegt dat er indertijd een heel goed besluit genomen is. De Duitsers moeten echter nog wel eventjes aansluiten. Dat geldt voor de Hanzelijn idem dito.

De heer **Van Hijum**: U zegt dat het bekend was dat het op deze manier niet tot effecten zou kunnen leiden. Waar is het advies te vinden dat NS aan de minister of aan ProRail heeft gegeven waarin staat dat men niet moet verwachten dat hiermee 160 km/u of 200 km/u kan worden bereikt? Nogmaals, het gaat om het beeld op basis waarvan een investering is gedaan.

De heer **Holtzer**: Ik heb het niet in mijn tas zitten. Er wordt in de sector heel intensief samengewerkt op dit dossier. Ik weet niet of hieraan een eenduidig formeel document aan ten grondslag ligt. Dat moet ik opzoeken.

De heer **Van Hijum**: Voor het resultaat van die zoektocht houdt de commissie zich zeker aanbevolen.

Kunt u aangegeven of op een dergelijk deeltraject de winst toch nog geboekt kan worden door desnoods maar een deel van de vloot uit te rusten met ERTMS, of dat het moet gebeuren door het toepassen van ATB en code 147 tegen betrekkelijk geringe kosten?

De heer **Holtzer**: Het kan op beide manier geëffectueerd worden. Het is een afweging van kosten en baten. Het heeft mede te maken met de manier waarop wij verder willen gaan met dit dossier.

De heer **Van Hijum**: Kunt u aangeven of wij in dezen inspanningen van de NS kunnen verwachten?

De heer **Holtzer**: Wij zijn daarmee al geruime tijd bezig. Wij vinden het belangrijk om onze dienstverlening aan de klanten te verbeteren. Een onderdeel daarvan is het waar mogelijk verhogen van de maximum-snelheid.

De heer **Van Hijum**: Kan dat binnen afzienbare termijn gerealiseerd worden op de Hanzelijn op basis van een van de twee keuzes?

De heer **Holtzer**: Als die keuze gemaakt wordt, kan dat inderdaad binnen afzienbare termijn gerealiseerd worden.

De heer **Van Hijum**: Misschien kunt u het iets concreter maken? Op welke termijn kan het? Hoe bent u daarmee bezig? Welke overwegingen spelen daarbij een rol? Nogmaals, wij hebben die investering gedaan. De verwachting is er. Ik neem aan dat ook u vindt dat die belofte zo veel mogelijk waargemaakt moet worden.

De heer **Holtzer**: NS is samen met de sector al geruime tijd bezig om het verhaal van code 147 over de bühne te krijgen. Daarmee kun je op een aantal baanvakken in Nederland de snelheid verhogen van 140 km/u naar 160 km/u. Dat zou ook op de Hanzelijn kunnen. Als het besluit eenmaal genomen is, voorzien wij termijnen van een jaar tot anderhalf jaar voordat wij dat kunnen realiseren. Ombouwen met ERTMS duurt aanzienlijk langer omdat daarbij een aanbesteding hoort.

De heer **Van Hijum**: Op basis van de inspanningen op het terrein van code 147 kunnen wij dus verwachten dat er eind 2012 toch nog 160 km/u gereden kan worden op de Hanzelijn, of ben ik dan te optimistisch?

De heer **Holtzer**: Dat hoeft niet veel langer te duren. Dat zou inderdaad mogelijk zijn.

De heer **Van Hijum**: Ik ga even naar de investeringen in materieel. U zegt een aantal malen dat het afwegingen van kosten en baten zijn. Dat begrijp ik. Er moeten investeringen gedaan worden. Je moet je inderdaad afvragen wat die op de korte termijn opleveren. Het lijkt een soort greep waarin men elkaar gevangen houdt. Investeer je eerst in het spoor en dan in het materieel, of andersom? U zei zelf dat die scenario's eigenlijk nog niet uitgewerkt zijn. Wat is voorkeur van NS zelf? Hoe ziet NS dat?

De heer **Holtzer**: De sector heeft een aantal jaren geleden een strategie ontwikkeld. Daarin is de voorkeur uitgesproken om eerst het materieelpark dual uit rusten en vervolgens de infrastructuur. Dat biedt de mogelijkheid om de uitrol efficiënt te realiseren.

De heer **Van Hijum**: Die voorkeursvolgorde is nog steeds actueel, ook als gesproken wordt over een nieuwe uitrolstrategie? U hebt aangegeven dat het op dit moment in de sprinters nog niet geëffectueerd is. U verwacht dat dit bij toekomstig materieel zoals de dubbeldekkers, wel het geval zal zijn. Mogen wij verwachten dat de NS dit zelf financiert of wordt daarvoor een rijksbijdrage verwacht?

De heer **Holtzer**: De NS heeft een duidelijk standpunt ingenomen. Wij kunnen prima uit de voeten met ATB. Dat is een zeer bedrijfszeker en veilig systeem. Als wij worden gedwongen snel materieel om te gaan bouwen zonder dat daar manifeste baten tegenover staan – en ik denk dat dit op dit moment het geval is – verwachten wij daarvoor gecompenseerd te worden.

De heer **Van Hijum**: De baten zijn er toch wel voor de reiziger? Het feit dat zij niet direct bij u liggen, wil toch niet zeggen dat er geen maatschappelijke baten tegenover staan?

De heer **Holtzer**: Dat is juist. Maatschappelijke baten staan er wel tegenover. Hier speelt meteen de vraag wat maatschappelijk gezien de meest kosteneffectieve oplossing is. Moet NS de kosten dragen voor de maatschappelijk meest effectieve oplossing? Met ERTMS kun je het probleem oplossen in de infrastructuur of in het materieel. Waar je de problemen oplost, vallen de kosten. Is het gerechtvaardigd dat door het maken van een keuze de kosten bij één partij terechtkomen en dat er ook daarover geen maatschappelijke afweging plaatsvindt?

De heer **Van Hijum**: In tijden dat NS nog een ongedeeld geheel was van de infrastructuur en exploitatie van treinmaterieel zou die vraag natuurlijk niet eens zijn gesteld. Dan zou de vraag zijn: hoe bedienen wij de reiziger het beste? Zou dat ook niet de vraag moeten zijn in de huidige situatie van samenwerking in de driehoek tussen de minister, ProRail en NS. Waar investeren wij ons geld tegen de grootste maatschappelijke rendementen?

De heer **Holtzer**: Dat ben ik helemaal bent u eens.

De heer **Van Hijum**: Toch wilt u daarvoor compensatie.

De heer **Holtzer**: Als maatschappelijke kosten en baten aan de orde zijn, moet ook serieus de discussie gevoerd worden waar de maatschappelijke kosten terechtkomen.

De heer **Van Hijum**: Wat is of was het goede momentum om met de uitrol te beginnen en waarom?

De heer **Holtzer**: Volgens mij is het heel belangrijk om nu te beginnen met de voorbereidingen van de uitrol, omdat met de transitie van wat wij nu hebben naar hetgeen wij in de toekomst willen hebben enkele tientallen jaren gemoeid zijn. Nu doet alles het goed en dat blijft voorlopig wel zo. Daar zorgen wij wel voor. Het houdt echter een keer op. Wij hebben vorig jaar december een plan ingediend om nu de voorbereidingen te gaan starten voor de landelijke uitrol. Wij moeten met name kijken waar de risico's liggen en hoe wij die in de toekomst gaan managen. Op basis van die gegevens kunnen wij een gefundeerd besluit nemen hoe wij het gaan doen, wanneer wij het gaan doen en hoe de inmiddels genomen maatregelen op de Hanzelijn en op de lijn Amsterdam-Utrecht daarin passen. Op basis van het totale plaatje weten wij dan waar wij heengaan.

De heer **Bosman**: Wij hebben een hoop informatie gekregen. Ik heb toch nog enkele vragen over wat u gezegd hebt. Mijn vragen gaan vooral over geld en de onduidelijkheid die daarover bestaat. Op de vraag wat u let om de keuze te maken, zegt u: geld. Over hoeveel geld hebben wij het dan? Als wij in het kader van de Hanzelijn vragen naar de materiaalkosten, is het antwoord: tientallen honderden miljoenen. Waarom kunt u bijvoorbeeld niet zeggen: dat kost u 125,7 mln.?

De heer **Holtzer**: Dat heeft te maken met twee factoren. Het gaat allereerst om de vraag hoeveel materieel je nodig hebt. Daaraan zitten allerlei overwegingen vast. Wij kunnen bijvoorbeeld besluiten een deel van het materieelpark om te bouwen met ERTMS. Dat leidt echter tot beperkingen in de inzet van dat materieel. Misschien heb je dan meer materieel nodig. Het tweede is dat wij weten dat de Hanzelijn eraan komt en dat wij daarop ook met ATB kunnen rijden. Wij zijn nog niet bezig met het gebruik van ERTMS op de Hanzelijn om de simpele reden dat de noodzaak daartoe nog niet bestaat. Als duidelijk is wat wij gaan doen, kan ik de rekensom maken. Dat is echter nog niet het geval. Ook het uitrolscenario is voor ons erg belangrijk. Als nog volstrekt onduidelijk is hoe de verdere uitrol van ERTMS over het spoorwegnet in Nederland gaat verlopen, is het voor ons erg moeilijk om het besluit te nemen of wij daarmee wel iets moeten of niet. Het perspectief is nog niet duidelijk. Dat maakt besluitvorming erg lastig.

De heer **Bosman**: Dan wordt het voor ons ook heel lastig. Wij hebben hier met ProRail en met het ministerie van I&M gesproken. Wij spreken nu met NS. Iedereen zegt dat het zo lastig is omdat men geen idee heeft van wat men gaat doen. Het zou prettig zijn als NS zou zeggen: als ik de Hanzelijn ga gebruiken, neem ik twee scenario's. Ik kan een aantal treinen ombouwen tot ERTMS. Dat kost zo veel maar dan boek ik wel tijdswinst en kan ik de Hanzelijn gebruiken zoals ik dat wil. Daar hangt dit kostenplaatje aan, maar ik kan daarmee ook veel kennis en ervaring opdoen. Bovendien zijn die treinen dan dual capable en dus overall inzetbaar. Alleen voor de Hanzelijn heb je dan specifieke treinen nodig. Waarom wordt er niet gekozen? Iedere keer is het antwoord dat de noodzaak er niet is. U zegt echter zelf dat het gaat om processen van tien, twintig, dertig jaar. Als u past beslist als de noodzaak er is, bent u misschien tien of twintig jaar verder. Dat vind ik zo jammer. Waarom vraagt NS niet wat gedaan kan worden om te optimaliseren en te maximaliseren?

De heer **Holtzer**: Wij weten eigenlijk heel goed wat er nodig is. Daarvoor hebben wij vorig jaar een plan ingediend bij het ministerie. Er wordt bij ons heel serieus nagedacht over de implementatie van ERTMS en de

opvolger van ATB. Er zitten echter risico's aan. Als wij dat nu gaan doen, weten wij niet helemaal zeker of wij datgene krijgen waarmee wij allemaal blij zullen zijn. Er zit een volgordelijkheid in de aanpak van dit dossier. Wij moeten eerst vaste grond onder de voeten krijgen. Daarom vinden wij het als sector hoogst noodzakelijk om in de praktijk te gaan beproeven wat het voor ons gaat betekenen. Als wij dat gedaan hebben, mag u ons vragen wat wij ermee gaan doen. Op dit moment zijn er te veel onduidelikheden en onzekerheden. De hoofdconclusie van het rapport van Decisio was dat er nog te veel onduidelijk is om nu een gefundeerd besluit te nemen. Daarom kunnen wij dat nu ook niet doen en is het hoogst noodzakelijk om gehoor te geven aan het voorstel van sector om het te beproeven in de praktijk.

De heer **Bosman**: Wanneer wordt het duidelijk? In het kader van de software zei u: misschien is er volgend jaar weer een andere versie. Als iedereen op de wereld zou wachten tot de volgende update voordat hij een computer gaat kopen, hadden wij nog met pen en papier geschreven en niet met een computer. Soms moet je een stap zetten, vooruitkijken en afspraken maken met leveranciers en ontwikkelaars van software. Het verhaal over open source is natuurlijk heel interessant, maar je moet wel ergens afspraken maken. Dan kunnen er stappen worden gezet. Als iedereen echter op iedereen zit te wachten, wordt het problematisch. U hebt een paar keer gesproken over sectoroverstijgend bestuur. Wie is het sectoroverstijgend bestuur en wat is de rol daarvan?

De heer **Holtzer**: Dit zit ook in ons voorstel. Ik heb al gezegd dat er op dit dossier heel intensief wordt samengewerkt met ProRail. Iedereen heeft echter zijn deelbelang. ERTMS is een systeem dat in de baan en in de trein zit, plus iets daartussen om met elkaar te kunnen communiceren. Besluiten daarover moeten in gezamenlijkheid genomen worden. Dan kan op basis van consensus gebeuren. Het gaat hier echter om een technisch systeem en daar is consensus niet altijd even handig. Wij hebben voorgesteld om een regieraad te vormen die los van de individuele belangen van de betrokken bedrijven besluiten kan nemen en kan zeggen: jongens, wij gaan met zijn allen die kant op. Dat is echt nodig om zo'n systeem van de grond te krijgen.

De heer **Bosman**: Hebben wij dat stuk van NS?

De heer **Holtzer**: Ik heb begrepen dat u daarover beschikt.

De heer **Bosman**: Wij gaan dat onderzoeken. Wij willen het graag hebben.

De heer **Holtzer**: Het gaat om de aanvraag voor de pilot op de lijn Amsterdam–Utrecht.

De heer **Van Bommel**: Ik heb nog een algemene vraag. Wij spreken over ambitie, planning en sturing. Vorige week hebben wij met ProRail gesproken. Uit die gesprekken bleek dat er niet echt een ambitie is. Men gaat verder en ziet wel waar men uitkomt. Daarvan afgeleid zegt u: wij weten ook niet waar wij naar toe moeten, want wij weten niet wat ons te wachten staat.

Als de ambitie er wel is en je gaat dit uitrollen, kun je overleggen met leveranciers, afspraken maken en dingen eisen wat interoperabiliteit betreft. Ik zie dat op dit moment niet gebeuren. Stokt dit dossier wegens een gebrek aan sturing door het ministerie en door een gebrek aan

overleg? Als NS nog één bedrijf was, dus inclusief de infrastructuur, zou het dan sneller zijn gegaan?

De heer **Holtzer**: Ik kan u wel vertellen dat in de sector zeer intensief wordt overlegd. De nationale spoorwegbedrijven zijn opgesplitst. Zij moeten op basis van consensus tot besluiten komen. Consensus werkt vaak, maar niet altijd. Voor het uitrollen van een technisch systeem is meer nodig dan alleen consensus. Iemand moet besluiten kunnen nemen los van de individuele belangen van een stakeholder. Daaraan ontbreekt het. In mijn optiek gebeurt het niet voldoende. Wij hebben een voorstel voor een oplossing gedaan. Ik denk niet dat een van de partijen waarmee wij gesprekken voeren, individueel verantwoordelijk kan worden gesteld. Wij moeten het samen regelen en dat willen wij ook doen.

De heer **Van Bemmel**: Wie zou die besluiten moeten nemen in uw voorstel?

De heer **Holtzer**: Het voorstel ligt bij het ministerie. Wij wachten op een reactie.

De heer **Van Bemmel**: Is het vertrouwelijk? Kennen wij dat?

De heer **Holtzer**: U hebt dat voorstel. Er zitten inderdaad vertrouwelijke elementen in.

De **voorzitter**: Ik kan mij voorstellen dat er een man voor ons zit die af en toe heel erg moet zuchten omdat er nog zo veel onduidelijkheden zijn. Het lijkt mij dat u een heel afhankelijke partner bent in dit geheel.

De heer **Holtzer**: Ja en nee. Wij spelen een heel belangrijke rol in het dossier. Dat geldt zowel voor NS als voor de hele sector. Dat komt niet alleen vanwege de Betuweroute en HSL-Zuid, maar ook omdat wij al lange tijd betrokken zijn bij het specificatietraject. Nederland heeft daarin een grote rol gespeeld. NS is een van de vele partijen in dit circus. Wij moeten met zijn allen proberen een mooie show te maken. Dat kun je niet alleen. Wij zijn aangewezen op anderen. Ik weet dat iedereen het graag wil, maar extra coördinatie zou erg helpen.

De **voorzitter**: Ondertussen wordt er wel van alles geprobeerd om op korte termijn capaciteitswinst, snelheid en andere zaken te behalen. Oplossingen die daarvoor gekozen worden, zijn o.a. blijven investeren in bestaande techniek. Ik wijs op Kort Volgen. Zijn wij hierdoor uiteindelijk niet veel duurder uit dan wanneer één keer goed landelijk wordt uitgerold?

De heer **Holtzer**: Op die vraag kan ik geen antwoord geven. Dat moeten wij nog uitzoeken. Je moet niet alle dingen los van elkaar doen, want dan weet je zeker dat het duurder wordt.

De **voorzitter**: Dat gebeurt nu wel!

De heer **Holtzer**: Dat denk ik niet. Zowel door NS als door ProRail wordt nagedacht over hoe die dingen in elkaar gaan passen.

De **voorzitter**: U zegt net dat er nog geen zicht is op hoe die afzonderlijke initiatieven op elkaar inwerken omdat het totaalplaatje ontbreekt.

De heer **Holtzer**: Wij zijn bezig met het ontwikkelen van dat inzicht. Er zijn historische ontwikkelingen die parallel lopen. Verder is er de noodzaak om in het kader van het PHS meer treinen op ons spoorwegnet te kunnen laten rijden. Er wordt gekeken naar optimale oplossingen.

De **voorzitter**: Ik concludeer dat u inderdaad bevestigt dat er nog geen totaalzicht is op de kosten en op wat al die losse initiatieven betekenen.

De heer **Holtzer**: Daarom is het zo noodzakelijk dat het wordt onderzocht. Wij hebben dat voorgesteld. Ook wij willen het weten. Wat ons betreft gaan wij aan de slag om dat probleem op te lossen. Decisio heeft indertijd geconstateerd dat er op een aantal vragen nog geen antwoorden zijn.

De **voorzitter**: Het onderzoek van Decisio heeft een aantal jaren geleden plaatsgevonden. Wij zijn nu een tijd verder. Is NS betrokken bij het project Kort Volgen van ProRail? Vindt NS dat een goed initiatief?

De heer **Holtzer**: Kort Volgen is een label voor twee dingen. Het ene is een filosofie. Hoe kun je zo veel mogelijk treinen kwijt op de bestaande infrastructuur? Door deze zo kort mogelijk op elkaar te laten rijden.

De **voorzitter**: Wij kennen de filosofie want wij hebben gelukkig al een aantal andere gesprekken gevoerd. Heeft NS hieraan een fiat gegeven? Vindt NS dit een goed initiatief?

De heer **Holtzer**: Wij zijn al geruime tijd betrokken bij het onderzoek of dit kans van slagen heeft en welke voordelen het biedt voor concrete projecten die op dit moment lopen.

De **voorzitter**: Wat is uw conclusie over Kort Volgen?

De heer **Holtzer**: De filosofie is goed, maar de technische oplossing is niet eenvoudig.

De **voorzitter**: Er is op dit moment nog sprake van een negatief advies?

De heer **Holtzer**: Ik wil geen waardeoordeel uitspreken. Wij zijn er niet klaar mee.

De **voorzitter**: Wanneer bent u daar wel klaar mee? Er lopen allerlei initiatieven. Daarin wordt geïnvesteerd. De tijd tikt door.

De heer **Holtzer**: Inderdaad en daarom wordt het echt tijd om aan het werk te gaan en te kijken hoe het allemaal op elkaar past.

De **voorzitter**: U zegt dat een aantal corridors voorbereid is op het Europese beveiligingssysteem. Als ik goed luister, zegt u eigenlijk dat het niet zo veel zin heeft om hapsnap corridors te pakken maar dat je in één keer landelijk zou moeten uitrollen.

De heer **Holtzer**: Één keer landelijk uitrollen is fysiek onmogelijk. Je hebt echter wel een heel goed plan nodig over hoe je dat zodanig doet dat iedereen daarvan het meeste voordeel heeft.

De **voorzitter**: Welke corridors zijn het meest interessant om als eerste in te investeren?

De heer **Holtzer**: NS kan niet alleen een integrale afweging maken. De uitrol van ERTMS hangt onherroepelijk samen met het Mistralproject van ProRail. Het is aan elkaar gelinkt. De kosten die gemoeid zijn met de implementatie in de infrastructuur zijn een factor hoger dan de kosten voor het materieel. De sector moet een plan maken. Dat kan één partij binnen dat geheel redelijkerwijs niet doen.

De **voorzitter**: Ook hier geldt dat er nog heel veel vraagtekens zijn en dat een begin van een duidelijke visie eigenlijk ontbreekt?

De heer **Holtzer**: ProRail heeft een duidelijke visie hoe het verder moet met Mistral. Een overweging over een uitrol van ERTMS zou daarin moeten passen.

De **voorzitter**: Ik ga terug naar het begin van uw verhaal. De belangrijkste reden om toch over te gaan tot een Europees beveiligingssysteem is dat het oude systeem op is en het Europees beveiligingssysteem het beste alternatief is.

De heer **Holtzer**: Voor het binnenlands verkeer is die conclusie terecht. Daarbij moet wel in overweging worden genomen dat ons net ook bereiden wordt door goederenvervoerders. Goederenvervoerders zijn vooral georiënteerd op internationaal verkeer. Zij rijden echter wel door het hele land en zij rijden met ERTMS. Er zijn dus meer belangen dan die van NS.

De **voorzitter**: De belangrijkste baten zijn een beperkte capaciteitswinst – iets minder dan 10% –, minder storingsgevoeligheid en de mogelijkheid om storingen gemakkelijker op te pakken.

De heer **Holtzer**: De storingsgevoeligheid van ATB of van moderne elektronische systemen is een heel interessant onderwerp. Voordat wij ERTMS gaan toepassen, moeten wij zeker zijn dat dit net zo storingsgevoelig is als ATB.

De **voorzitter**: Dan komen wij weer uit bij de vraagtekens. U zei dat het Europese veiligheidssysteem vaak genoemd wordt om de veiligheid te verbeteren, maar dat u daarin voor Nederland geen echte meerwaarde ziet.

De heer **Holtzer**: Op dit moment niet, op termijn denk ik dat het een ander verhaal is. In Nederland zal het niet anders zijn dan in Zwitserland of in Denemarken. Als je je huidige spulletjes maar lang genoeg houdt, kun je die op een gegeven moment niet meer onderhouden. Als je maar lang genoeg wacht, creëer je je eigen veiligheidsprobleem. Hoe lang moeten wij daarmee wachten? Dat is de vraag. Voorlopig zitten wij nog aan de goede kant.

De **voorzitter**: Concluderend kan ik stellen dat wij al tien jaar nadenken over het toepassen van het Europese veiligheidssysteem. Wij zijn na tien jaar nog niet erg opgeschoten met een strategische visie op een uitrol, terwijl er al wel vele honderden miljoenen in zijn geïnvesteerd. Ik vind dat een redelijk schokkend beeld. U hebt ons in ieder geval bouwstenen gegeven voor onze verdere gesprekken. Zijn er nog zaken die wij niet hebben gevraagd en die u graag onder onze aandacht zou willen brengen?

De heer **Holtzer**: De vraagstelling was erg volledig. Het duurt inderdaad lang. Ik ben ervan overtuigd dat er daadwerkelijk een besluit genomen moet worden en dat er maar één besluit mogelijk is om klaar te zijn voor de toekomst. Misschien kom ik wat drammerig over, maar wij moeten echt aan het werk. Wij hebben daarvoor voorstellen ingediend en hopen u over niet al te lange tijd de antwoorden te kunnen geven waar u naar verlangt.

De **voorzitter**: Daarbij verwijst u dus naar de regieraad. Moet het ministerie daarvoor eindverantwoordelijk zijn?

De heer **Holtzer**: Ik verwijs naar het plan dat wat wij hebben ingediend en waarover u beschikt. Dat omvat o.a. een voorstel voor een regieraad en nog veel meer zaken. Het geeft antwoord op vragen die nu niet beantwoord kunnen worden. Het plan ligt bij het ministerie. Wij wachten vol spanning op een antwoord.

De **voorzitter**: Ik beschouw dat als een «ja».
Ik dank u heel hartelijk voor uw aanwezigheid. U hebt ons op een open wijze antwoord gegeven.
Ik sluit deze hoorzitting. Maandag 31 oktober gaan wij openbaar verder. Wij spreken o.a. met de regionale vervoerders en ook ProRail zit dan weer aan tafel.

Sluiting: 11.36 uur.

VERSLAG VAN EEN BESLOTEN GESPREK IN HET KADER VAN DE TIJDELIJKE COMMISSIE ONDERHOUD EN INNOVATIE SPOOR

Vrijdag 28 oktober 2011
Aanvang 11.50 uur

Gehoord wordt: de heer L.E. Linders, Algemeen directeur, Alstom Transport Nederland

Voorzitter: mevrouw A. H. Kuiken

Verder zijn aanwezig de leden van de commissie: Van Bommel, Bosman, Van Hijum en Paulus Jansen, alsmede de heer F.H. Mittendorff, griffier, en de heer R.J. de Bakker, onderzoekscoördinator

De **voorzitter**: Mijnheer Linders, hartelijk welkom. U bent een bekend gezicht voor ons, want we hebben u alle dagen op de publieke tribune zien zitten. Dit is een besloten gesprek, maar ik herinner u er wel aan dat besloten niet automatisch geheim betreft. In principe is alles wat we hier bespreken openbaar. Als u iets in vertrouwelijkheid wilt vertellen, moet u dat expliciet aangeven. Wij hebben er als commissie baat bij dat we zoveel mogelijk van wat u zegt openbaar kunnen gebruiken. Daar hebben de spoorsector, en u het meeste baat bij.

De heer **Linders**: De procedure is bekend.

De **voorzitter**: We hebben tot half één de tijd, maar we zullen een ietsje uitlopen omdat we iets later zijn gestart.

De heer **Bosman**: Misschien een wat ongebruikelijke vraag om mee te beginnen. Zoals de voorzitter al zei, hebben we u al veel op de tribune gezien. Wat is u het meest opgevallen?

De heer **Linders**: Wat me opvalt in diverse gesprekken is dat een aantal discussies door elkaar heenloopt. De discussie over wie wat betaalt, loopt soms door de discussie heen over wat goed is voor de toekomst.

De heer **Bosman**: Da's een heel mooie! Daar gaan we over nadenken, die vraag moeten we nog beantwoord krijgen. Wanneer bent u voor het eerst betrokken bij het BB21-project?

De heer **Linders**: Ik zit al iets meer dan 25 jaar in de spoorsector, waarvan zo'n 20 jaar bij de HTM, en sinds 7 jaar bij Alstom. Daar ben ik in 2004 begonnen, waarbij ik in aanraking ben gekomen met beveiliging en BB21. BB21 is een project vanaf 1998/1999. Die voorgeschiedenis heb ik alleen van horen zeggen, ik heb alleen de nasleep meegemaakt, en uiteraard de Betuweroute en dit project.

De heer **Bosman**: Wat was de daadwerkelijke focus van BB21?

De heer **Linders**: Ik trof de voorgeschiedenis van BB21 aan, waarbij Alstom alleen bij het beveiligingsonderdeel waren betrokken, en niet bij de andere drie deelonderwerpen van BB21. Ik heb het puur over het beveiligingsdeel. Het was bedoeld om Nederland gereed te maken voor de toekomst met ERTMS. Daarvoor moest een set specificaties worden bedacht die kon worden uitgerold over Nederland. Inmiddels waren

projecten als de Betuweroute en HSL-Zuid gestart. Ik was met name betrokken bij de Betuweroute. Daarin zagen we dat het realiseren van de Betuweroute op een gegeven moment prioriteit kreeg boven het maken van de nationale specificaties. Het was namelijk noodzakelijk om alle aandacht op in ons geval de Betuweroute te richten, wat moeilijk genoeg was in die tijd.

De heer **Bosman**: Dat is bijzonder, want je hebt specificaties waarvan je zegt dat ze landelijk van belang zijn en waarbij je niet verder gaat, omdat je je concentreert op één project. Is dat correct? Je laat de specificatie voor Nederland los, omdat je met een project bezig bent. Klopt dat?

De heer **Linders**: Die keuze was al gemaakt toen ik binnenkwam. We zouden ons concentreren op de Betuweroute en de HSL-Zuid, en we zouden wat minder aandacht besteden aan het hebben van nationale specificaties, nogmaals, omdat het in die tijd al moeilijk genoeg was.

De heer **Bosman**: Helder. Maar was er de intentie om door middel van de Betuweroute of HSL-Zuid tot specificaties te komen, of stond het helemaal los? We doen die routes, en dan zien we later wel wat de specificaties zijn. Is daar serieus over nagedacht, is het een bewuste keuze geweest, of is dat later aan de orde gekomen?

De heer **Linders**: De bedoeling was wel om op basis van de specificaties van de Betuweroute andere delen van Nederland ook te kunnen doen en alleen de zaken die niet in de Betuweroute voorkwamen, toe te voegen. Dat zou dan de set specificaties moeten zijn. Het ontwikkelen van die nationale set is niet volledig losgelaten, maar het had op dat moment niet de hoogste prioriteit. De hoogste prioriteit was, ervoor te zorgen dat in 2007 de Betuweroute operationeel zou worden.

De heer **Bosman**: Ik zit toch even met die specificaties. Dan heb je wel het idee voor een route, en dan moet er dus iets gebeuren. Het wordt een beetje kip-eiverhaal. Wat doe je eerst? Leg je die route neer en maak je dan de specificaties, of worden die gaandeweg verbeterd?

De heer **Linders**: De Betuweroute was een project waarbij de ontwikkeling van ERTMS, en dus ook van de specificaties daarvan, nog gaande was, terwijl het project al werd uitgevoerd. Dat heb ik al eerder gezegd. Op zich is het niet raar bij een nieuwe technologie dat dat gebeurt en vaak is het helemaal niet slecht, want al lerende kom je tot de beste specificaties. Natuurlijk heeft het wat vertraging in de Betuweroute tot gevolg gehad, maar bij zo'n eerste project is dat nu eenmaal vaak het geval. Aan het eind van de Betuweroute waren er in mijn ogen specificaties die, aangevuld met zaken die zich elders in Nederland wel meedoen maar bij de Betuweroute niet, gebruikt zouden kunnen worden als basis voor Mistral, de Hanzelijn en de uitrol van ERTMS.

De heer **Bosman**: Dat is wel een leerproces geweest. Gaandeweg zijn er veranderingen bij ProRail geweest. Kunt u aangeven wat voor effect die hebben gehad op mogelijke aanbestedingen, offertes en kosten?

De heer **Linders**: De specificaties waarmee de Betuweroute is opgeleverd, zijn daarna toch veranderd, in verband met de Hanzelijn, en ze zijn weer veranderd om de uitvraag van Mistral te doen. Wij hebben er telkens op aangedrongen om tot één set specificaties te komen en die niet telkens te wijzigen, want dat kost alleen maar heel veel geld. Dat is toch gebeurd,

wat in onze ogen niet altijd noodzakelijk was. Soms waren het meer gewenste dan noodzakelijke specificaties. Wij hebben daar telkens tegen gewaarschuwd. Heel concreet – dat is wat mij betreft geen vertrouwelijke informatie – was Mistral een uitvraag voor een kleine corridor. We hebben hier bedragen voor Mistral gehoord: 600 mld. tot 1,4 mld., heel veel geld. Zo'n corridor viel in de orde van grootte van 16 mln., wat dus een relatief klein bedrag is ten opzichte van het geheel. Van die 16 mln. was de helft eenmalige ontwikkelingskosten, die nodig waren omdat het weer niet hetzelfde was als de Betuweroute. We wisten wel een beetje dat het niet hetzelfde zou zijn, want het hele land heeft andere eisen dan alleen de Betuweroute, maar in die mate hadden we dat absoluut niet verwacht. In onze ogen zaten daar specificaties in die niet noodzakelijk waren. Ze waren misschien leuk en gewenst, maar niet noodzakelijk. Wij hebben heel duidelijk aangegeven: dit is de aanbieding van 16 mln., waarvan 8 mln. eenmalige ontwikkelkosten en 8 mln. daadwerkelijke projectkosten, die overigens voor zo'n project overeenkomen met de kosten van vervanging door traditionele techniek. Zo hadden we ook een beetje een check: zijn we goed bezig met de oude versus de nieuwe technologie. Wij hebben in die aanbiedingen aangegeven dat die 8 mln. te vermijden is, en wel op twee manieren: ten eerste door de specificaties van de Hanzelijn te pakken en die op Mistral toe te passen, wat op die 8 mln. 2,5 mln. scheelde, en we hebben we heel veel besparingsvoorstellen gedaan. Ten tweede hebben we gezegd: die tweede 8 mln., de projectkosten, zijn al 8 mln. voor dat traject. Als je dat tien keer zou uitrollen, zou dat geen 80 mln. kosten, maar ongeveer 25% minder. Je hebt dan namelijk de schaal vergroot. Dan zou je dus de 8 mln. ontwikkelkosten kunnen uitsmeren over die tien trajecten, terwijl die tien trajecten ook nog wat minder kosten dan tien keer één traject. Ons bedrijf zei: omdat elke keer de specificaties worden veranderd, moeten we elke keer die eenmalige kosten apart in rekening brengen. Wij kunnen dat alleen maar uitsmeren als wij zicht hebben op het stabiel blijven van die specificaties en als we dit vaker mogen doen. Met tien keer is heel Nederland nog niet gedaan. Het is niet bedoeld om een monopoliepositie te creëren. Al die zaken hebben wij ingediend. We hebben van tevoren op elk niveau binnen ProRail hiertegen gewaarschuwd en gezegd: dit gaat niet goed, gezien de kostenontwikkelingen. We hebben dus aan alle kanten gewaarschuwd, wat er uiteindelijk toe heeft geleid dat Mistral terecht is stopgezet. Ik vind het een volledig juiste beslissing, want dit was de verkeerde weg.

De heer **Bosman**: Waren er ook specificaties waarvan je later zegt dat die beter of veiliger waren? Voegden ze iets toe? Waarom komt ProRail tot een beslissing waardoor dit soort zaken financieel volledig uit de hand loopt? Wat levert het op?

De heer **Linders**: Het leverde in ieder geval op dat het een aantal keren duurder was dan noodzakelijk. Dat hebben we afgelopen tijd ook gehoord. In deze redenering is het logisch dat het ineens twee tot drie keer zo duur werd. In mei 2010 is het stopgezet. Daarna is in het najaar bij ProRail nagedacht over hoe het verder moest met Mistral. Daarbij zijn wij betrokken geweest. Toen heeft men aangegeven dat de specificaties moeten worden gecategoriseerd in strikt noodzakelijk en wenselijk, met alles daartussen. Er waren bijvoorbeeld 30 verschillen tussen de specificaties van de Hanzelijn en die van Mistral die wezenlijk geld kostten

De **voorzitter**: Kunt u een paar voorbeelden noemen van specificaties die niet per se noodzakelijk waren, maar die men toch wilde?

De heer **Linders**: Een voorbeeld: bij de Hanzelijn was gespecificeerd hoe een trein zo'n gebied inkomt. Hij komt uit een ATB-gebied een ERTMS-gebied binnen. Daar moet je op een bepaalde manier mee omgaan. Bij de Hanzelijn was dat in de specificaties weergegeven. Dat was gewijzigd in de specificaties voor Mistral. Waarom? Geen idee.

De heer **Bosman**: Dat is inderdaad een lastige. U hebt ook kennis van de aanbestedingen voor BB21. Dat begon vrij groot, en is later steeds kleiner geworden. Heeft dat effect gehad op offertestellingen en dat soort zaken?

De heer **Linders**: BB21 was feitelijk Nederland gereed maken voor ERTMS. Dat is een onderzoeksprogramma geweest. Daar zijn wij gedeeltelijk voor betaald en gedeeltelijk hebben wij daar zelf geld in gestopt, ongeveer een derde. Het was een investering vanuit het bedrijf voor de toekomst, om ERTMS in Nederland mogelijk te maken. Daarna is er een aantal projecten uitgekomen. De bedoeling was vier projecten: HSL-Zuid, HSL-Oost, Amsterdam-Utrecht en de Betuweroute. HSL-Oost is niet doorgegaan, HSL-Zuid is in een pps-constructie terechtgekomen, en de andere twee zijn gegund. Wij waren gelukkig één van de partijen die daarin gewonnen hebben. Wij hebben geen klachten over het feit dat we aan BB21 hebben meegewerkt, en dat we daarna de Betuweroute hebben gewonnen. Wij zijn daar blij mee.

De heer **Bosman**: U zegt dus dat er drie verschillende projecten zijn. Was dat toevallig? Waren dat de beste aanbieders voor de beste plek?

De heer **Linders**: Ik ben daar in die periode niet bij betrokken geweest, maar ik kan me heel goed voorstellen dat dat in een beginstadium van een ontwikkeling gebeurt. De essentie van ERTMS was natuurlijk om geen monopolist meer te hebben. Alstom was de monopolist op ATB in Nederland, en in andere landen waren dat de andere leveranciers. De bedoeling was om het monopolie te doorbreken, en één systeem te maken dat meerdere leveranciers konden aanbieden. Als Bombardier en Siemens de groten in de wereld zijn, is het niet onlogisch om hen activiteiten te laten uitvoeren, zodat de zaak tot volle wasdom komt, en je vervolgens concurrentie hebt.

De heer **Bosman**: Alstom is toch nog steeds monopolist ten aanzien van ATB-NG?

De heer **Linders**: Correct.

De heer **Bosman**: U bent de enige die het verloopstuk maakt, dus de mogelijkheid geeft om ATB en ERTMS te rijden.

De heer **Linders**: Dat klopt voor de nieuwe generatie, maar niet voor de eerste generatie. Die is inmiddels vrijgegeven, daarvan zijn de patenten verlopen en die maken anderen inmiddels ook.

De heer **Bosman**: Is het de intentie om dat ook bij ATB-NG te laten gebeuren?

De heer **Linders**: Als patenten aflopen – ik weet niet wanneer dat is – mag je ze maken. De vraag is wel hoeveel markt daar nog voor is. Ik verwacht dat niet veel overgangen nog zullen worden uitgerust met ATB. We zullen,

ook al is het op termijn, overgaan op ERTMS. De markt zal niet zo groot zijn voor zo'n product.

De heer **Bosman**: Ik kom toe aan de vervanging van de relais, en de mogelijke interlockingsystemen. We hebben gehoord dat de een op een vervanging van de relais niet geldt voor 50 jaar, als het gaat om de nieuwe systemen. Hebt u daar enig inzicht in? Ik leg het uit: je hebt verschil tussen de elektronische versie, en de oude relaisversie. Als je die vernieuwt, zouden ze niet 50 jaar meegaan.

De heer **Linders**: In principe is de relaistechiek dusdanig dat ze wederom 50 jaar meekan. Maar de vraag is natuurlijk of de komende 50 jaar de knowhow nog aanwezig is om dit te kunnen onderhouden. Een land als Denemarken is daartegenaan gelopen. De oude techniek daar was op een gegeven moment niet meer leverbaar en niet meer onderhoudbaar, en er was geen knowhow meer. De huidige relaistechiek doet het nog prima, en zou nog 50 jaar meekunnen, maar niemand leert het meer op school. De vraag is of wij over 20 of 30 jaar nog in staat zijn die relais te onderhouden.

De heer **Van Hijum**: Ik probeer een samenhangend beeld te ontwikkelen. Er is een aantal fasen te onderscheiden, van aanvankelijk nadenken, voorzichtige eerste stappen, programma's die gedeeltelijk worden uitgevoerd, tot enorme terughoudendheid, waarbij wordt teruggevallen op conventionele techniek. Nu wordt nagedacht over de sprong vooruit. Hebben we het momentum gemist om de stap vooruit te maken, en hebben we daardoor veel aan kapitaalvernietiging gedaan? Of is het goed dat we terughoudend zijn?

De heer **Linders**: De uiteindelijke beslissing zal toch genomen worden op de MKBA en de eventueel beschikbare budgetten. Nederland heeft op zich een goed veiligheidssysteem, dat natuurlijk altijd beter kan, want onder de 40 km/uur zitten er nog steeds risico's in. Zoals ik al heb gezegd, zou ik aansluiten bij de noodzaak tot vervanging. We hebben tot nu toe altijd gehoord – bij onze Mistral-offertes in 2002, in 2003 en in 2010 – dat in 2018 ongeveer 20% van de interlocking moest zijn vervangen in Nederland. Die analyse is nooit veranderd door de tijd. Die neem ik dus nog even aan voor waar, omdat dat noodzakelijk is. Dan begint de tijd uiteraard te dringen om daaraan wat te doen. Of je op dat moment ook gelijk ERTMS invoert, is een keuze, afhankelijk van wat we willen met veiligheid en met capaciteit. Voor alle duidelijkheid: we hebben het altijd voor het gemak over het Europese systeem. Ik bedoel altijd ERTMS level 2, als ik het over voordelen of kosten heb. De Belgische collega's maken heel duidelijk onderscheid tussen level 1 en 2, welk onderscheid ik nooit heb gemaakt. Vandaar mijn opmerking.

Uiteindelijk is het noodzakelijk de interlockings te vervangen. In mijn ogen kan dat het beste door elektronische interlockings, want dat is toekomstvast, en het moment van introduceren van ERTMS is afhankelijk van de MKBA en de budgetten die we ervoor over hebben.

De heer **Van Hijum**: De aanvankelijke hoge kosten werden volgens u met name veroorzaakt door het gebrek aan eenduidigheid in de specificaties, die iedere keer veranderden. Op het moment dat er op dat niveau een wat meer eenduidige keuze was gemaakt, hadden we beter met die uitrol kunnen beginnen, en een aantal voordelen kunnen behalen ten opzichte van de situatie waarin we nu zitten, waarin we kennelijk nogal wat

ongerichte investeringen hebben gedaan, en de sprong voorwaarts nog moeten maken.

De heer **Linders**: Nee, ik denk niet dat we nu ongerichte investeringen hebben gedaan. We hebben geïnvesteerd in de internationale baanvakken HSL-Zuid en Betuweroute die we sowieso van de EU moesten doen. We hebben ook geïnvesteerd in een gemengd systeem voor Amsterdam–Utrecht, en we bouwen nu voor de Hanzelijn ook een gemengd systeem. We zullen vrij snel zien dat op al die bouwvakken uiteindelijk dezelfde versie van level 2, de bekende Baseline 3-versie, zal draaien. Dan is de basis daar, want dat is ook de basis waarvoor andere landen kiezen. Dan ontstaat de mogelijkheid van uitrol. Ik denk dat het niet verstandig was geweest om zeg maar vijf jaar geleden te beginnen met de uitrol, maar ik denk dat technisch gezien nu het moment daar is om een verstandige nationale uitrol mogelijk te maken. Of wij dat als Nederland willen doen, is een andere keuze. We kunnen ook nog even wachten, maar dat is wat we willen ten aanzien van veiligheidsverbetering en capaciteitsverhoging.

De heer **Van Hijum**: Hoe kijkt u aan tegen de door de NS aangegeven volgorde die daarbij moet worden gehanteerd?

De heer **Linders**: Hun volgorde was hetzelfde: eerst de treinen, daarbij beginnend met de treinseries die op Amsterdam–Utrecht en de Hanzelijn rijden. Dan kunnen daarmee al proeven worden gedaan.

De heer **Van Hijum**: U ziet wel mogelijkheden om dat stapsgewijs te doen? De suggestie daarnet was dat 200 mln. nodig is om het park in één keer om te bouwen.

De heer **Linders**: Dat kan natuurlijk stapsgewijs worden gedaan. Stapsgewijs wil niet zeggen dat je het allemaal in één keer doet. Het duurt sowieso minimaal drie jaar om het hele park uit te rusten. Stapsgewijs kan inhouden dat de opdracht wordt gegeven om het hele park van bijvoorbeeld NS uit te rusten, wat dan wordt uitgesmeerd over een aantal jaren. Het schaalvoordeel moet niet worden onderschat, waar gaat om kosten. Ik kan daarvan een voorbeeld geven. Dat betreft niet zozeer de inbouw van ERTMS, maar het onderhoud ervan. Vorige keer vroeg u mij hoe het zit met de verhoging van de kosten voor het traject Amsterdam–Utrecht. Ik zei toen eerlijk: ik weet niet hoe dat zit, want wij zijn niet betrokken bij dat traject. Wij zijn wel betrokken bij de Betuweroute. Ik heb eens nagevraagd hoe dat daar nu zit. Wij doen het onderhoud van de ERTMS-beveiliging op de Betuweroute, in opdracht van Keyrail. De kosten die daarmee zijn gemoeid – dat is wat mij betreft niet vertrouwelijk – zijn € 800 000 per jaar voor 140 km. dubbel spoor. Vandaar dat ik het bedrag dat ik hoorde voor Amsterdam–Utrecht niet herkende. Wij hebben 30 km toegevoegd, namelijk de Havenspoorlijn. Eerst was het alleen het A15-tracé. De Havenspoorlijn is daarna toegevoegd. De prijs per kilometer is daardoor omlaag gegaan, want de schaalgrootte ging tellen. Hoe verder je het uitbreidt, hoe goedkoper het is per kilometer. Dat scheelt aanzienlijk. Schaalgrootte is een factor die niet te onderschatten is qua kostenvoordeel. Een kostenvoordeel dat een leverancier heeft na een aanbesteding krijgt de klant. Het is doodzonde om interlocking, ERTMS of ERTMS in de infrastructuur in stukjes te doen. Dat voorbeeld wat ik net gaf van Mistral geeft dat ook aan. Het is doodzonde om 16 mln. uit te geven – dat is gelukkig niet gebeurd, ik vond het een verstandig besluit om het project te stoppen – aan een pilot, zelfs drie keer, terwijl dat niet nodig is.

De heer **Van Hijum**: Ik probeer te begrijpen hoe de industrie daarin zit en hoe die kan meedenken. De uitspraak dat de ene versie 2.3.0d de andere niet is, verraste mij. Dat was nieuw voor mij. Ik dacht dat als je eenmaal een specificatie met elkaar hebt afgesproken, die versie aanbieder afhankelijk kan worden aanbesteed. Is dat niet zo?

De heer **Linders**: ERTMS geeft geen specificaties voor hardware en software. Het geeft afspraken over communicatie en gedrag. Iedereen kan ERTMS dus op een verschillende manier interpreteren. Dat is in het begin ook gebeurd met de verschillende versies. Om een lang verhaal kort te maken: vanaf Baseline 3 is dat over, is het absoluut uitwisselbaar. Dat is ook aangetoond. Wij hebben aangetoond dat locomotieven uitgerust met ons systeem door heel Europa met allerlei systemen kunnen rijden. Ik heb het Mitsui ook horen zeggen. Ik bied u aan om een keer mee te rijden. Inmiddels zijn we zo ver. Met versie 2.3.0, de Baseline 3-versie, hebben we geen last meer van de interpretatieverschillen tussen de leveranciers over de softwareontwikkeling.

De heer **Van Hijum**: Klopt de informatie dat versie 2.3.0d eigendom is van UNISIG en dat die niet vrij toepasbaar is op dit moment?

De heer **Linders**: Die versie is eigendom van degene die haar heeft ontwikkeld, dat klopt. De ontwikkelaars zijn de leveranciers, samen met de Europese Unie. Er is een gebruikersgroep bij, waar Nederland uiteraard ook in zit en actief in is. Die groep geeft telkens aan of hetgeen wordt ontwikkeld, voldoet aan de wensen van gebruik. Het is een samenwerking tussen leveranciers, gebruikers en de Europese Unie.

De heer **Van Hijum**: Klopt het dat de leden die niet bij UNISIG zijn aangesloten geen alternatieven op de markt kunnen aanbieden voor die versie op dit moment?

De heer **Linders**: Alle leveranciers zijn daarbij aangesloten. Ik zou zo snel geen leverancier weten die niet is aangesloten bij UNISIG.

De heer **Van Hijum**: U zegt ook dat het probleem opgelost is met Baseline 3, als ik het goed begrijp.

De heer **Linders**: De interoperabiliteit is geen enkel probleem meer.

De heer **Van Hijum**: Hoe beoordeelt u de regierol van met name ProRail ten aanzien van die uitrol, ook waar het gaat om programma's als Mistral?

De heer **Linders**: Terugkijkend zie ik dat men telkens pogingen heeft gedaan om een uitrol voor de interlocking te doen zonder dat er een totaalvisie was over de uitrol van ERTMS in Nederland. Dat is lastig. Bij de uitrol van de vervanging van interlocking is het natuurlijk erg handig om te weten welke delen van het net later ERTMS krijgen. Wij wisten van te voren dat niet alles hetzelfde niveau van ERTMS zou hebben. Ik spreek telkens over level 2, met maximale mogelijkheden voor capaciteitsbenutting in dergelijke. Dat is natuurlijk best lastig. Omdat de ontwikkelingen nog niet zo ver waren, besloot men een pilot te doen met drie trajecten, drie corridors, om die interlocking goed uit te proberen. Inmiddels is de tijd voortgeschreden en is Nederland wat dit betreft, misschien gelukkig, ingehaald door andere landen die allang aan de slag zijn. De kinderziektes zijn er inmiddels ook uit. Men leefde nog in de gedachte: wij moeten oppassen, want er zitten nog allerlei kinderziektes in. Ik hoorde dat

vanmorgen weer. Oppassen is altijd goed en testen is altijd prima, maar ik zou niet weten wat wij nu nog moeten onderzoeken. Ik kan de vraag niet beantwoorden wat nog verstandig zou zijn om te onderzoeken. Natuurlijk moet bij implementatie alles zodanig uitgetest zijn dat het werkt. In diverse landen wordt de interlocking al vervangen en wordt ERTMS uitgerold. Wij zijn de fase van pilots verre voorbij. In de Mistralfase, in de periode 2002–2003 en in 2010, leefde nog de gedachte dat er nog iets moest worden uitgetest. In mijn ogen is dat niet meer nodig. Dat gaan de andere landen in de komende jaren aantonen. Ik kan dat nu natuurlijk niet bewijzen. Dat zal bewezen moeten worden in België en in Denemarken. Zwitserland is al bijna zo ver met de ERTMS-uitrol dat je kunt zeggen dat Zwitserland het heeft bewezen, zodanig dat men ook de capaciteit heeft verhoogd naar twaalf treinen per uur per richting op dat nieuwe stuk Mattstette-Rothrist. Daar gaat men daar naartoe, met kort volgen en passeren. Wij stellen de vraag of dat kan, twaalf treinen per uur per richting. Zwitserland doet het.

De heer **Van Hijum**: Mijn vraag ging over de regierol. Ik zou iets willen horen over uw beoordeling van de expertise die bij ProRail en NS aanwezig is om de regierol goed invulling te geven. Was is uw oordeel over de expertise bij het ministerie? Is die voldoende om het proces op te pakken? Is men daarbij afhankelijk van externen, in de loop van de tijd?

De heer **Linders**: Bij deze nieuwe technologie zijn overheden natuurlijk afhankelijk van externe deskundigheid. Die hebben zij in eerste instantie zelf natuurlijk niet. De afgelopen tien jaar is er echter al veel expertise opgebouwd. Ik denk dat er bij geen van de partijen, marktpartijen en overheidspartijen, voldoende expertise is om het geheel volledig te overzien. Dat is niemand kwalijk te nemen, want iedereen kijkt naar zijn eigen deel. Wij kijken als leverancier ook naar ons eigen deel. Als je het van de grond wilt krijgen, zul je al die partijen bij elkaar moeten brengen. Ik bedoel dan echt alle partijen in de spoorsector. Je moet dat niet beperken door NS en ProRail die zich de spoorsector noemen, eventueel verbreed met goederenvervoerders. Ook leveranciers en ingenieursbureaus moeten daarbij worden betrokken. Daar zit de knowhow om de plannen te maken. Het uitvoeren ervan is een ander verhaal. Dat is netjes aanbesteden en aan de slag.

De heer **Van Hijum**: Daar is mijn vraag op gericht. Om gericht en goed te kunnen aanbesteden, heb je misschien ook kennis nodig om te beoordelen hoe je dingen scherp en goed in de markt kunt zetten. Is die kennis bij de organisaties aanwezig of hebt u altijd contact met externe mensen van adviesbureaus X of Y, die voortdurend wisselen? Hoe wordt dat geborgd? Hebt u daar een beeld van?

De heer **Linders**: In het Mistralproject zijn wij veel externen tegengekomen, ingehuurde mensen. Een deel was vaste mensen, maar ik kom inderdaad ook veel ingehuurde mensen tegen. Ik heb geen inzicht in de wijze waarop het wordt geborgd.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de heer Van Bommel.

De heer **Van Bommel**: Ik heb één praktische vraag. U vertelde net dat leveranciers met Baseline 3 een niveau hebben bereikt waarbij alles met elkaar communiceert. U nodigde ons zelf uit om eens een ritje te maken om dat te ervaren. In Nederland hebben wij dit helaas nog niet op de infrastructuur. Goederentreinen die vanuit Rotterdam verder willen,

zouden een vertaalkastje nodig kunnen hebben om te kunnen aansluiten op ATB-NG. Hebt u plannen om dat te doen? Voorlopig zal dat immers niet veranderen in Nederland, zo te horen. Hebt u plannen of hebt u contact met andere leveranciers om dat mogelijk te maken?

De heer **Linders**: Zolang het ATB-systeem er ligt en wordt gebruikt in Nederland, zal altijd ATB in die locomotief moeten zitten. Het is wel onderdeel van het geheel van ERTMS dat lokale systemen worden ondersteund. Je installeert ERTMS en tevens werkt het, via een zogenaamde STM, direct samen met de lokale systemen in de diverse landen. Zodra er nog een stuk ligt dat alleen maar met het lokale systeem, ATB of het Duitse systeem, is uitgerust, moet de locomotief dat natuurlijk ook aankunnen. Dat wordt volledig gefaciliteerd door ERTMS. Het werkt dus volledig samen. Een locomotief die van hier naar Genua rijdt, moet de diverse systemen die hij tegenkomt uiteraard aan boord hebben, maar wordt volledig door ERTMS gefaciliteerd van het ene systeem naar het andere. Die kan dus ongehinderd doorrijden.

In de locomotieven die op de Betuweroute rijden en die deels door ons zijn geïnstalleerd, zit al gedeeltelijk versie 2.3.0. Die rijdt dus op infrastructuur van een lagere versie. Dat kan, want het is upwards compatible. Dat is geen enkel probleem. Wij hebben al een keer als test een locomotief laten rijden op de Betuweroute en op de HS-Zuid, op allerlei trajecten in binnen- en buitenland. Dat werkt. Europa werkt er langzamerhand naartoe – het is natuurlijk altijd een beetje een kip-eiverhaal – om een locomotief van merk X uit te rusten met de ETCS van merk Y. Deze locomotief is dé testlocomotief in Europa. Als ergens infrastructuur wordt aangelegd met ERTMS, moet die natuurlijk overal aan voldoen. De ultieme test is deze locomotief eroverheen laten rijden. Als die eroverheen kan, is het goed. Als die er niet goed overheen gaat, is er iets mis met de infra. Dan ben je in mijn ogen echt een stap verder.

De **voorzitter**: Ik heb zelf nog een paar vragen. U was ook bij het gesprek met de heer Holtzer van de NS. Hij zei dat hij inschatte dat hij de komende vijf jaar niet serieus aan de slag zou kunnen met ERTMS omdat het systeem nog niet stabiel is. Heb ik goed begrepen dat u zegt dat dit eigenlijk onzin is, omdat het systeem stabiel is?

De heer **Linders**: Ik verwijs naar mijn eerste opmerking, namelijk dat hier in mijn ogen vermenging plaatsvindt van de vraag wie het moet betalen en wat er werkelijk mogelijk is.

De **voorzitter**: Het was al gezegd in ons eerste gesprek, maar ik wil voor het verslag klip-en-klaar hebben dat dit uw opvatting is. Ik wil ook nog even heel specifiek naar de kosten kijken. Kunt u aangeven hoe de verhouding is tussen relaisinterlocking versus elektronische interlocking. Wat is de stukprijs?

De heer **Linders**: Ik ken de stukprijzen niet. Ik kan wel een vergelijking geven. Wij hebben een traject bij Hilversum mogen uitrusten met elektronische interlocking, het zogenaamde VPI-systeem. Dat is de merknaam van ons interlockingsysteem. We wisten dat wij daar moesten concurreren, een paar jaar geleden, met B-relais. Wij hebben een ingenieursbureau opdracht gegeven om uit te rekenen wat B-relais kosten, zoals zij ook altijd de opdracht krijgen van ProRail. Dat onderzoek hebben wij betaald. De kosten bleken vergelijkbaar te zijn. Wij konden dus – dat was voor ons belangrijk – de elektronische interlocking aanbieden voor een vervangingsprijs vergelijkbaar aan die van B-relais. Anders

hadden wij de opdracht ook niet gekregen en was er waarschijnlijk gekozen voor B-relais. De ontwikkelingen op het gebied van elektronische interlocking staan natuurlijk niet stil. Wij zijn nu met een opvolger bezig die iVPI heet. Die is zo'n 20% goedkoper. Deze is niet bedoeld voor de heel drukke trajecten, maar juist voor de rustige. Dat zijn de trajecten waarop wij waarschijnlijk geen ERTMS zullen gaan introduceren in Nederland, maar wel elektronische interlocking. Wij kunnen dus een technologie aanbieden voor vergelijkbare of lagere kosten dan die van de huidige B-relais bij vervanging als inbouw. Ik heb daar geen prijzen van paraat.

De **voorzitter**: Is dat iVPI niet gelijk weer om te bouwen naar ERTMS level 2?

De heer **Linders**: Wij zijn iVPI nu aan het certificeren in Nederland, want dat is nog niet gebeurd. Dat is een langdurig traject. Wij zoeken een testlocatie waar wij dat kunnen doen. iVPI heeft wel de mogelijkheid om aan te sluiten bij ERTMS.

De **voorzitter**: Wat zou dat betekenen voor de kosten?

De heer **Linders**: Dan staat er een elektronische interlocking en die is nodig als basis voor ERTMS. Deze iVPI kan als basis dienen, maar alleen in de rustige gebieden.

De **voorzitter**: Ik vraag u om even theoretisch met mij mee te denken. Als wordt besloten om die iVPI's om te bouwen, wat zijn daar de extra kosten van? Kunt u een percentage of een factor noemen?

De heer **Linders**: Voor ERTMS level 2, in zijn volledige uitrusting, hebben wij een andere onderliggende interlockingtechnologie. Dat heet bij ons Smartlock, ook een merknaam. Daar is de Betuweroute mee uitgerust en daar wordt de Hanzelijn mee uitgerust. Er kunnen echter ook gebieden zijn waar wij uiteindelijk geen ERTMS aanleggen. Waarom zouden wij daar dan die B-relais door B-relais vervangen?

De **voorzitter**: Als ik u nu samenvat, zegt u eigenlijk dat het een non-discussie is omdat je eigenlijk alleen maar deze vervanging moet doen in gebieden waarvan je sowieso weet dat je er geen ERTMS wilt.

De heer **Linders**: Ja. Mijn pleidooi is om B-relais altijd te vervangen door elektronische interlocking. Dat gaat in België ook gebeuren, ook op trajecten waar ze ERTMS level 1, dus de mindere versie die eigenlijk capaciteit kost in plaats van oplevert, gaan introduceren. Die gaan ze eerst introduceren op basis van B-relais die er al liggen en die nog niet vervangen hoeven te worden. Zodra die relaistechniek een keer moet worden vervangen, gaan ze elektronische interlocking neerzetten. Ik ken geen voorbeeld waarin in Europese landen de relaistechniek uiteindelijk niet wordt vervangen als die interlockings toch moeten worden vervangen.

De **voorzitter**: Ik ben nu ProRail, de minister, en ik zeg: op alle corridors waar dat handig is, gaan wij ERTMS uitrollen. Wat is dan de offerte die ik van u krijg?

De heer **Linders**: U hebt gekozen welk gebied het betreft?

De voorzitter: Ja.

De heer **Linders**: Ik heb vorige keer geschetst hoe ik daar tegenaan kijk. Dat moet zeker niet in heel Nederland. Dan is de vraag hoe het op de markt wordt gebracht.

De **voorzitter**: Ik schrijf alle partijen aan. U moet dus een goede en concurrerende prijs neerleggen. Wat is dan de prijs die mij zult offeren?

De heer **Linders**: Ik kan zo geen bedrag noemen. Als u heel Nederland, of het deel in Nederland waar je ERTMS wilt uitrollen, in één keer uitvraagt, zult u bij elke leverancier, ook bij ons, de meest concurrerende prijs krijgen, ook al is het een jarenlang traject.

De **voorzitter**: Dat begrijp ik, maar het is geen antwoord op mijn vraag. Ik ken u. Wij hebben elkaar een aantal keren gesproken en u hebt onze gesprekken nauwlettend gevolgd. Ik weet gewoon zeker dat u de man bent die als geen ander inzicht heeft in de cijfers. Gelet op het feit dat u al zo lang meedraait in deze branche – vanaf 2004 bij Alstom, maar ook al daarvoor – denk ik dat u dat getal op tafel kunt leggen. Voor ons is het heel wezenlijk om te weten omdat de discussie over de manier waarop wij gaan uitrollen ook samenhangt met deze prangende vraag. Die is voor mij essentieel. Doe mij een plezier en help ons.

De heer **Linders**: Ik ben heel eerlijk: wij hebben de prijs niet uitgerekend. Wij kennen de orde van grootte. De prijs van 200 tot 300 mln. die wordt genoemd voor het materieel kan ik bevestigen. Dat is een haalbare indicatie. Een indicatie voor ERTMS voor het hele land kan ik u niet geven. Wij hebben die prijs echt niet uitgerekend. Het is geen kwestie van vertrouwelijk willen houden. Wij hebben het gewoon niet uitgerekend. De vraag is ons ook nog niet gesteld in die vorm. Die is ons nu gesteld in Denemarken. De kosten voor het Deense net zijn wij nu druk aan het uitrekenen.

De **voorzitter**: Dus u kunt mij niet, ook niet vertrouwelijk, al een indicatie geven van hoeveel dat zou moeten kosten in Nederland?

De heer **Linders**: Helaas niet.

De **voorzitter**: Ik kan u moeilijk dwingen. Ik zeg wel in alle eerlijkheid dat ik mij moeilijk kan voorstellen dat u niet al een inschatting hebt gemaakt.

De heer **Linders**: U zegt terecht dat er een omissie aan mijn kant is. Dat is zo. Wij hebben die prijs echt niet berekend. Het uitrekenen van zoiets kost heel veel geld. Dit soort offertes, zoals wij voor Denemarken maken, kosten miljoenen euro's. Het is niet iets wat je even op de achterkant van een sigarendoosje uitrekent. Ik heb al gezegd dat ik het geschatte bedrag voor materieel herken en kan bevestigen. Een bedrag voor de uitrol van ERTMS in Nederland, waarbij wij het deel nog moeten definiëren, vergt heel wat rekenwerk. Dat hebben wij niet vooruitlopend op een uitvraag gedaan. Elke keer als wij een vraag krijgen in Nederland, krijgen wij andere specificaties. Elke keer worden wij verbaasd zodat wij opnieuw ontwikkelkosten hebben. Die ontwikkelkosten zijn natuurlijk van wezenlijk belang voor het totaal.

De **voorzitter**: U zei dat Mistral duurder werd doordat specificaties continu veranderen, maar ook doordat men de kosten extrapoleert: je pakt een hap die 10 mln. is en die doe je keer tien en dat is 100 mln. Ik meen dat u 80 mln. noemde. U zei terecht dat als je de schaal vergroot het geen

80 mln. blijft, maar 60 mln. wordt. In discussies pakt men vaak het bedrag voor een klein stukje. Hebt u actief protest aangetekend tegen deze platte manier van doorrekenen?

De heer **Linders**: Ja, op elk niveau.

De **voorzitter**: Gelet op de tijd moet ik nu afronden. Ik dank u namens de commissie heel hartelijk voor uw open antwoorden. Wij hebben sowieso nog contact in december. Wij stellen het zeer op prijs als u met ons die denkexerctie wilt doen. Daar hebben wij volgens mij heel veel baat bij om ons rapport nog meer body te geven. Dat zou heel erg fijn zijn.

De heer **Linders**: U ook bedankt en veel succes verder.

De **voorzitter**: Ik heb het al een heel plezierig gesprek ervaren, dus heel hartelijk dank.

Sluiting 12.40 uur.

VERSLAG VAN EEN BESLOTEN GESPREK IN HET KADER VAN DE TIJDELIJKE COMMISSIE ONDERHOUD EN INNOVATIE SPOOR

Vrijdag 28 oktober 2011
Aanvang 13.15 uur

Gehoord wordt: de heer R. Hall, Director, Bombardier Transportation Netherlands BV

Voorzitter: mevrouw A. H. Kuiken

Verder zijn aanwezig de leden van de commissie: Van Bommel, Bosman, van Hijum en Paulus Jansen, alsmede de heer F.H. Mittendorff, griffier, en de heer R.J. de Bakker, onderzoekscoördinator

The **chairperson**: Mr Hall, nice to see you again. We are running a little late but I think it is going to be all right. This is the second time we are meeting. This is a closed meeting, not open for audience. I must remind you however that everything that is said in this room will be recorded verbatim. That document will be open for publication except for the parts that are marked by you as confidential. Please let us know if what you say has to be considered confidential. Of course, the parts of the transcription that are marked as confidential will not be included in our final report. The procedure is the same as last time. It is over ten past two now. Mr Bosman will be the first to address his questions to you.

Mr **Bosman**: Mr Hall, welcome again. Last time we met, you left us with a couple of cliffhangers. You promised to look into the situation and express yourself more in this session. Do you want me to refresh your memory?

Mr **Hall**: Maybe you could address specific questions? I will go into them accordingly.

Mr **Bosman**: One of the subjects was cost reduction and the change of implementation production. In case of a lot of small projects, costs will be excessive because of the additional costs beforehand. One big roll out would be a lot cheaper. I asked for a percentage.

Mr **Hall**: There are a number of cost areas that are affected. Part of it are the costs of realisation and part of it are the maintenance costs. When I look for example at the maintenance costs, I can name some specific numbers; those numbers are not open. On the Mistral tender, we tendered for the maintenance. The costs of the complete maintenance package were significantly higher than the actual costs of the maintenance. The reason for that was that all of the overhead related to keeping a supply chain, keeping an organisation and managing a contract was for one time, for one small project. It was a factor of about ten to one between the real work and the costs of the maintenance. These numbers are particularly sensitive. From a maintenance point of view there were significant savings. From a project execution point of view however, you would be looking at 10% to 15% economies of scale from having larger projects. This is by the way an open number. The other factor that is significant is the long term commitment. We would like to innovate and have smarter technical solutions. Those would take an investment. If the payback is only one small initial project, as it was in the original Mistral construction, all of those one time costs are

loaded onto that first project. Of course you can take the commercial view that it is going to be a nice business stream that is worthwhile investing in for the longer term, but unless you are very confident that business is going to come, that is quite a gamble. We did not feel there was enough security in the market. If you look at what technical innovation can yield in terms of costs, I think you could be looking at another 10% to 15%.

Mr Bosman: You said that maintenance was the driving excessive factor. Is that correct? Could you please give us an example of how much? Ten times?

Mr Hall: I am trying to formulate my answer in a way it can be open. The following things are driving the costs. There is the real work to be done in maintenance. That is real planned maintenance that is required, and defect repair. In a modern system the failure rate is very low and the key maintenance is almost zero. The true maintenance cost is quite small. The subject that you put on top of that, which drives the costs up, is related to having an organisation in place to be able to maintain that, to have competent people, to have spare parts, to have a supply chain for the spare parts, to have the tools. Also there needs to be a life cycle to keep that. You have to have the knowledge in place. If we want to be able to modify a system in 15 years time, we need to have people who are familiar with that technology to be able to do it. It takes quite some investment. Some of that is the same all over the world because we have standard products worldwide, but some of it is specific to the Dutch situation. You need to have a spare parts store that is able to support a line. It does not matter if you have one or twenty lines; frankly, it's the same store. The costs on that are really divided by the number of projects you have or the number of kilometres of track you have.

Mr Bosman: So basically what you are saying is: you need the amount of people even if it is a small project? You need the expertise and you have to pay for the expertise. Is that correct?

Mr Hall: That is correct.

Mr Bosman: You talked about investment. What is a reasonable number of years for a concession to make innovation and investment interesting?

Mr Hall: It depends a little bit on the subject. Looking backwards, looking at the investment we made in order to have an ERTMS signalling system in the BB21 project and the amount of money that we spent, we would be looking at probably twenty projects similar to Amsterdam–Utrecht to recover that investment in the margins of those projects. For that kind of project it has been a huge investment. We must, as a country, make use of that. It is our investment but also the investment of ProRail. If you look at where we are now and you look at what can be done further to bring costs down, I would say that looking at things that we have done recently for ProRail, there would be a sensible sort of business case of the investment over five projects or half the size of Amsterdam–Utrecht. It is not so much the period of time but more the volume of work. If there would be one per year, than it would have to be a five year term.

Mr Bosman: You look at the volume of work and then translate it to mass or length?

Mr Hall: Correct.

Mr Bosman: The second question you left us with relate to the additional costs. All the additional requirements ProRail might make would drive the costs up. Did you talk to the Dutch ministry of Infrastructure and the Environment? Was anyone involved in the whole decision process?

Mr Hall: To my opinion the Mistral procurement process was quite well set up. The specifications were put on the table quite early; not only the technical specifications but also the proposed contracts, the proposed maintenance agreements and the whole proposed procurement set. That gave us a chance in the consultation phase to come back with suggestions of ways in which things could be done more efficiently to our mutual benefit. For example, we came back and said: we believe the penalty regime you propose in the maintenance contract is punitive rather than purely incentivising us. I think that was a healthy process and there was quite some interaction about areas on which the whole procurement approach should be changed ultimately to reduce costs. One of those is in the area of specifications. So there was quite a detailed review of the specifications. We identified some aspects of which we said: if we can just re-use what we have done on Amsterdam–Utrecht rather than move to a new Mistral specification, it will be cheaper and we can pass it on to ProRail. However, what actually happened was that almost none of the outcome of that consultation process found its way into the specifications. Ultimately the customer was disappointed with the pricing labels. To be honest, we collectively could have seen that earlier.

Mr Bosman: You say «collectively». Whom did you talk to about the procurement system and the tendering? To the ministry?

Mr Hall: In general there was very little contact with the ministry about procurement issues or other issues really. Our appointed contact was with the ProRail procurement organisation. That was not just a procurement organisation; ProRail put together a multidisciplinary team to look at the tender. So there was not just a procurement department but a whole procurement team.

Mr Bosman: But you had a discussion with ProRail, basically the customer and also the tendering service, didn't you? You discussed the procurement problems you saw in the whole tender. They understood what you said, I hope, but didn't do it and then they were surprised or disappointed with the financial outcome. Was there any light between the discussion you had previously and the outcome? Were they fully aware of the financial costs if they did not make the changes you suggested?

Mr Hall: I do not think they were aware of the financial costs because in that stage there were prices being put to issues. It is more a discussion in principal. Changing the specifications in your way is going to cost money. There is no quantified aspect to it. I think at the end of the day we also have to respect ProRail taking goods from other suppliers. We (Bombardier) have a narrower view of the world than ProRail They need to juggle their own imperatives and what is important to them. What for example could have been done once the prices came in – ProRail was disappointed and they felt that overall it did not fit with the overall business case – was that we could have gone back and say: ok, what do we need to change? Now we have got some numbers on the table so let us look at some scenarios. They could have said: here is a modification of the package, let us now look at the prices. Then we would have been working from price to price. Then there would have been much more to

build upon. What we actually did in the last two years was to take a step back and to say: this is really not financially viable, let us completely re-evaluate the matter. I think we could have really worked with the numbers on the table. The question then would have been: what do we have to do to make this maintenance more cost efficient? My feeling is that we stepped a long way back from them.

Mr Bosman: The solution was financially over budget. They then did not readdress the issue but just stopped the whole thing and said: it is too expensive, we are not going to do it?

Mr Hall: That is correct.

Mr Bosman: It is certainly a question we will try to address correctly without giving away any information.

Mr Hall: Maybe just to finish on that. This is not to say that this was a pricing level that was right and acceptable to ProRail. They (ProRail) can look back and say: in hindsight we set our price and target in this procurement process too high when really we should have been aiming for lower prices. I can respect that as a point. The target price was obviously never made available to people. It was a secret price. They were awarding three contracts to three parties. That was their tender strategy. They had to be careful that their prices were not too high. There was a target price set. We worked really hard. We based the benchmark on alternative technologies because we thought that was a reasonable way of setting up a benchmark.

Mr Bosman: Is there a way to find out what the whole tendering process was about? We probably have to ask ProRail?.

Mr Hall: On the record: I think that the Mistral tendering process should be openly available. We have that. We obviously do not have the details of the target price when it was set.

Mr Bosman: The price range was kept more secretive. You have the top level. You have to be so much below that to get the tender.

Mr Hall: There was a target price. I think you could go over that by 10% or some percentage. We did not know what that percentage was. That was the way to keep our price competitive.

The chairperson: What is your guess that percentage was?

Mr Hall: We benchmarked against putting in the same system as in conventional technology. We found that we were about 15% more expensive. We thought, given that our system provided more functionality and given that the volume was so small, we thought that 15% would probably be within ProRail's target price. That seemed a reasonable assumption to us.

Mr Bosman: If I took that price on a national level and compared the old style to the new style, would it still be more than 10% to 15% expensive? Or would you go under the price of the old fashioned system?

Mr Hall: I firmly believe that if the procurement was done in a cost efficient way, taking a look at the kind of issues we talked about, we would be significantly below the price of conventional technology.

Mr Bosman: Significantly being 10%?

Mr Hall: 20%.

Mr Bosman: Ok. Thank you very much. We have had big discussions with NS and the ministry about ERTMS. There is still a lot of insecurities. It is not stable yet. What is your view as a manufacturer about the technological status of the ERTMS? Would you say there is anything that could prove to be a problem for NS or ProRail?

Mr Hall: My personal and honest belief is that the technology that we have now is completely mature and ready for roll out. To be honest, as a supplier, I would probably always say that. You would be surprised if I said something different. It is important to be objective looking at it. The performance of the lines that we have are comparable to other technologies, especially given the functionality improvements. I would say though that we need a stepwise approach. From an operational point of view it is one thing to have a technique that is mature and stable, but there is also the issues of the operation as well; there are issues around driver training. So it is more than just having the technique right. A stepwise approach is important. We should not go for a headlong deployment. Also, we should take the opportunities we have on for example Amsterdam–Utrecht, the lines that we have, to get some operational experience. We should make procurement recognizing the fact that our long term vision is to have ERTMS.

Mr Bosman: If I have to make a decision as a politician between going ahead or not, can I put the technical side of ERTMS in a black box and say: I do not have to worry about that problem? People can say everything they want but this is something we do not even have to talk about because it is ready to go? To specify the question, you said that ERTMS right now is a stable platform. Are you talking about the 2.3.0 version or about 3.0?

Mr Hall: That is an important clarification. I would say that the system that we have now, 2.3.0.d, as deployed on Amsterdam–Utrecht. That black box is closed and ready to go. If we wait for new developments, there will be new issues. There will be some pain with that. Overall there will be less pain than we have had getting to where we are today. I also believe that what we have today is entirely fit for purpose to what we need in the Dutch situation.

Mr Bosman: This is a little bit confusing. NS says that it is not sure what 3.0 will give them, or 3.1 or 4.0. Is it fair to say that the system of ERTMS, talking about 3.0, is far enough developed, and that no one should be worried about any problems?

Mr Hall: At the risk of introducing more confusion: 3.0 has not yet been developed. Development has not even started. 2.3.0.d has been developed and there is no technical risk for deployment today. That is a clear statement. The specification of what will be in the next version is almost complete. Certainly NS and ProRail have been a party to that. I would say that in general there are no significant features in that which NS and

ProRail are pushing for. They were in the first round. What they needed, was in the first step.

Mr Bosman: Talking about software development, we heard from the Belgians that they would like to keep software development in their own hands. They want to be in charge of software. Is that something that you can support? Would you provide a system, let it go and leave software development to them?

Mr Hall: I think in that case we would have to set very good development issues for the application. A supplier would develop the product. Take for example Den Haag Central Station; there are specific engineering tasks to prepare the data for that station. We develop products for a global market. We do some adaptation for local situations. So I think it would not be efficient for ProRail or other engineering companies to be involved in the development of the product. When it comes to applying that on a particular project I think it is important that they are involved. In the Netherlands we have not embraced computer-based interlock technology. ERTMS is a slightly different story, but we have not embraced computer-based interlock technology. We are currently resignalling Utrecht Central Station with technology from 50 or 60 years ago, in a room that is twice the size of this room with electromechanical relays that takes months to build. If there is any kind of fire or disturbance it will take months to rebuild it. The alternative is to build a computer based system. Then you can have a duplicate sitting 40 km away in Amsterdam. If you have any problem, you can just switch it over. That is just one example of the advantages of computer based technology. The fact is that no other country in the world is deploying technology from 50, 60 years ago. Why is that? One of the reasons I believe that is, is that from a business point of view we have a situation in this country where there is a huge invested interest in the status quo. We have engineering bureaus that do our signalling project. They have hundreds of engineers who are used to deploying the old technology. ProRail's organisation is full of consultants of those companies. They do the concept design, they do the high level design and they do the detail design. They apply the technology where they have a lock-in. I believe that is a major factor in why we have not moved forward on modern technology. In reality there is a lot of expertise in those organisations. They are needed to deploy this technology successfully. I do not want to take 500 engineers into my office in Amsterdam. I want to teach them to do it. I prefer to do that with my product but it could be with somebody else's product. The way it is organised now, ProRail has quite the small engineering capacity in house. They are using the competitive marketing, the engineering bureaus do the application engineering. I think that is a healthy model. I would like to see them apply modern products in that same commercial environment.

Mr Van Hijum: I have only a couple of questions.

I asked the question because there is a fear of becoming too dependant on one supplier. The reason is also because there are many locked in effects, like software upgrades, that lead to future spending on this one supplier. That is still the case with version 2.3.0.d, if I am correct. Only when you get to baseline three there is less supplier dependency. Is that correct?

Mr Hall: I would say that with baseline three of ERTMS the supply dependency issue is exactly the same. The only difference is that there are more functions in baseline three. The structure of the product, of the solution, is the same. There is no reduction in any vendor lock in element of the situation.

Mr Van Hijum: Why is it then that countries like Denmark and Germany all have baseline 3 as a starting point in their tenders?

Mr Hall: Baseline 3 introduces some new functions. These functions are particularly important in the railways in most countries. It is a bit like buying a car and saying: it is very important for me to be able to plug in my iPod in the car so I am not going to buy a car now but wait until that function is available. But if you have not got an iPod then there is no point in waiting until the iPod plug-in function is available. There are features in baseline 3 that are important to those countries. Frankly, they have not really started with deployment yet anyway. So they say: ok, we will wait for that. The countries that were first adopters made very sure that the functions which were important to them were in the current baseline. That is the situation in the Netherlands.

Mr Van Hijum: How do you feel about the decision of the Netherlands to wait until 2015 to take the next step and use baseline 3 as a starting point?

Mr Hall: First of all, I am not aware of the decision to wait for baseline 3. I believe that waiting for baseline 3 should not be a factor for a decision whether or not to deploy ERTMS. I think that decision should be based on other issues in the business case for ERTMS. Waiting for baseline 3 in my opinion should not be a factor in that decision.

Mr Van Hijum: Could you please tell us more about the tendering process of Mistral? You explained why it stopped but there was no follow up at all since then. Why not, to your opinion?

Mr Hall: We had some discussions in ProRail after the Mistral programme stopped. I think they were very healthy. They revisited the specifications. They actually asked us, for example: which new functions that we are asking for, over and above what was in BB21, are difficult or expensive to implement? They could have listened to what we said and then simplify what they were asking for to reduce the costs without affecting the overall functionality. In the past they had specified exactly what they wanted. They really specified the solution. If they took the same requirement in the functional way, we could have implemented that simply. Implementing it specifically in the way they had asked for it, is expensive. They took a step back and took some requirements to a functional level. That was a very positive process. I do not know the reason why, but that interaction started quite quickly after the Mistral process was stopped. Since then it has stopped. To be honest, I do not know the reason why.

Mr Van Hijum: You noticed before that a lot of consultants are involved in the expertise. How do you feel about the expertise within ProRail and the ministry itself on this subject?

Mr Hall: I would say the expertise in ProRail is quite high. I think they have a lot of experience. The ministry I am not aware of, to be honest. I have limited interaction with the ministry. If I take it off the record for a moment

Mr Van Hijum: One of the objectives of this committee is to find out whether ProRail is the organisation that should be leading this process, implementing the strategy, or perhaps the ministry. There is also an interdependence between ProRail, the infrastructure and the exploitation of the railway material. Who do you think should be the leader in this process?

Mr Hall: I am not really able to comment on what should be the right structure between the ministry and the executors of the policy. There are different flavours of how that can be achieved. Regardless of how it is organized, to my opinion a clear vision is needed. Mr Smolders said that in medium to long term we will have ERTMS. That is a clear strategic vision. That needs to trickle down to all parts of the organisation of NS and other stakeholders in the market, like DB Schenker. How that is achieved from an organisational point of view I do not feel qualified to comment upon.

Mr Van Hijum: I understand. Apparently, there is no incentive to take this step. You would expect that when there is a vision, the steps will follow automatically. Apparently, that is not the case. The question remains why these steps are not taken by ProRail.

Mr Hall: I can give you my quick off the record answer. I am trying to think of an on the record answer, but my off the record answer would be the following.

Mr Van Hijum: This makes us very worried, also as tax payers. One final question. Can you guess the total cost of implementing ERTMS on the Dutch railway system?

Mr Hall: No, is the honest answer. It would take some work to look at that. There have been varied studies done tackling that question. We have participated in those studies. I would say a common thread in all of those studies is that the cost side of that equation has not been optimised. I would say that all the studies I have participated in did not really focus on what the costs could be if the procurement and the specification had been done in the right way, let us say the optimum way.

Mr Van Hijum: Does this mean that the cost-benefit analysis that we have is not accurate enough to base our decisions upon?

Mr Hall: Yes.

Mr Van Hijum: The first thing we should do then is make a new and good cost-benefit analysis.

Mr Hall: The difficult thing is how to get an accurate view of the costs, unless you have got a real tender process. I participated in one of the views that was done more or less at the same time as the Mistral procurement. I was not willing to tell the man doing the survey what our costs were. I was in a competitive situation and I would be bidding in a few weeks. So his figures were wrong. I knew that and I could elude to that, but I could not give him any better figures. The difficult thing is that whoever would be doing that survey would need to come with a definitive scenario of an open scenario. What is the best price? What circumstances, what commercial set up, what volume would lead to the optimum price? It is also difficult for a supplier to put his energy into that kind of analysis

unless he is confident that there is really going to be a chance of some work at the end of it. What Mr Smolders said, was completely correct. We will have ERTMS in the medium to long term. If we have confidence in that reality we would be willing to really put the energy into finding a cost efficient deployment method. We need to have confidence that that vision will indeed one day translate to orders.

The **chairperson**: I would like to ask you a last question. Denmark is now in a tender process. When the figures of that tender process are out in the open in December will you be able to make an accurate guess for the Dutch situation?

Mr **Hall**: The answer is yes. That information would still be commercially sensitive. Hopefully there would be a competitive situation. I would be very reluctant to put my cards too much on the table. That kind of analysis could be made available in the right way if the right level of confidentiality was available. I do appreciate that it is very difficult to make investment decisions if you do not have facts to base it on.

The **chairperson**: It would help us very much. If we can come back to you in December, we would appreciate that very much.

Mr **Van Bommel**: I would like to ask you an additional question about the cliffhangers. We have talked about examples we can learn from in other countries. You then said you could talk about that later. Do you have a specific case in mind in which things went wrong?

Mr **Hall**: The example I mentioned on that day is still the best. It is that of having a deployment plan which is not coordinated between the rolling stock side and the infrastructure side. Then you end up with a deployment like we have on the regional lines in Sweden where the tracks side was ready to go but no trains fitted. If we are going to spend the money we must make sure it is in a coordinated way.

The **chairperson**: Thank you very much for your open answers, sometimes confidential but mostly in openness. It helps us in our process and further hearings. I thank you very much on behalf of the committee.

Mr **Hall**: I would like to see the draft of the transcription before it is published because I am not quite sure if I marked all the parts that need to remain confidential.

The **chairperson**: I think you have been very clear because you constantly remarked what was open and what was confidential. You will however get the draft and notify us. If you want to add comments please feel free to do so. Is there anything that has not been on the table and that you would like to comment upon now?

Mr **Hall**: I think we have covered everything.

The **chairperson**: Thank you very much.

Sluiting 14.16 uur.

VERSLAG VAN EEN BESLOTEN GESPREK IN HET KADER VAN DE TIJDELIJKE COMMISSIE ONDERHOUD EN INNOVATIE SPOOR

Vrijdag 28 oktober 2011
Aanvang 14.25 uur

Gehoord worden: de heer F. Dissel, Business Unit Manager Rail and Infra Logistics, en de heer B. Janssen, Systeem specialist ETCS, Siemens Nederland N.V.

Voorzitter: mevrouw A. H. Kuiken

Verder zijn aanwezig de leden van de commissie: Van Bommel, Bosman en Van Hijum,,
alsmede de heer F.H. Mittendorff, griffier, en de heer R.J. de Bakker, onderzoekscoördinator

De **voorzitter**: Goedemiddag. U hebt even moeten wachten. Dat geeft aan dat de gesprekken die wij voeren, intens zijn en dat wij flink doorvragen. Heel hartelijk welkom, mijnheer Dissel en mijnheer Janssen. Fijn dat u hier vandaag bent. Dit gesprek heeft een besloten karakter. Ik attendeer u erop dat besloten niet per se vertrouwelijk betekent, maar dat het u wel de gelegenheid geeft om iets te delen met de commissie wat een vertrouwelijk karakter heeft. U kunt dat dan aangeven. Het spreekt voor zich dat wij uiteindelijk een eindrapport moeten schrijven. Hoe vaker wij uit vertrouwelijke bronnen moeten putten, hoe lastiger dat voor ons wordt. Hoe meer zaken in de openheid kunnen komen, hoe meer de onderzoekscommissie, de Kamer en uiteindelijk de belastingbetaler daarbij gebaat zijn. Dat zou dus ontzettend helpen. Voor de volledigheid stel ik de commissie nog even voor. Mijn naam is Attje Kuiken. Verder zitten aan tafel Jhim van Bommel, André Bosman en Eddy van Hijum. Paulus Jansen is helaas verhinderd. Uiteraard zullen wij hem informeren. Hij zal ook het verslag van dit gesprek lezen. De procedure is als volgt. De heer Van Hijum start met vragen stellen. Indien nodig, zullen andere commissieleden aanvullende vragen stellen.

De heer **Van Hijum**: Ook namens mij van harte welkom.

De heer **Dissel**: De vorige keer zat ik hier met mijn collega Koemeester, die helaas ook verhinderd is. Ik heb nu de heer Janssen gevraagd om erbij aanwezig te zijn. Mochten er diepere technische vragen komen, dan kan hij die eventueel beantwoorden. Hij is systeemengineer en specialist op het gebied van ERTMS.

De heer **Janssen**: Mijn naam is Bob Janssen. Ik ben sinds een jaar of dertien bezig in de spoorbeveiliging in Duitsland en Frankrijk. Ik ben in de jaren negentig begonnen met de ontwikkeling van ETCS, destijds nog in Berlijn. Sindsdien ben ik ook bij de HSL-Zuid werkzaam geweest als testingenieur buiten.

De heer **Van Hijum**: Dank u wel. Met mijn vragen wil ik eerst terugblikken om vervolgens in te zoomen op de strategische keuzen waarvoor wij nu wellicht staan.

Ik blik eerst terug op het project BB21. Ik weet niet of u daarbij betrokken was? Nee? Misschien kunt u er toch iets over zeggen. Voor zover wij hebben kunnen nagaan is Siemens betrokken geweest bij de preselectie,

maar heeft het niet meegedaan aan de aanbesteding. Kunt u ons zeggen waarom daarvan is afgezien?

De heer **Dissel**: Dat is ver voor mijn tijd. Volgens mij is dat besluit ergens in 1999 genomen. Ik spreek nu even vanuit datgene wat ik weet uit die tijd. Op dat moment speelde BB21 inderdaad. Daarnaast is er ook een traject HSL-Zuid gestart. Puur uit capaciteitsoverwegingen en op basis van interne besluitvorming hebben wij gezegd dat wij onze energie zouden richten op de HSL-Zuid-offerte. Daarmee hebben wij afgezien van het BB21-project.

De heer **Van Hijum**: Oké. Mijn indruk was dat dit daarna pas ging spelen, dus dat oorspronkelijk bij de vraag van BB21 ook de context werd geschetst van, ik citeer, de basis voor de introductie in de toekomst van BB21 op het bestaande spoornet, dus het startpunt van een grotere uitrol. Dat moet toch wel een heel aantrekkelijk aanbod zijn geweest om in te springen als aanbieder. U zegt nu dat het HSL-traject vanaf het begin los daarvan heeft gestaan.

De heer **Dissel**: Ja, want volgens mij waren het ook verschillende dingen. BB21 werd destijds puur vanuit ProRail getrokken. De HSL-Zuid werd vanuit de Staat getrokken. Op zich hebben ze vergelijkbare elementen, zoals het stuk ETCS. Dat kun je wel vergelijken. Wij hebben echter puur op basis van interne besluitvorming, resources en alles wat daarbij hoort een keuze gemaakt. Dat wil niet zeggen dat wij het nooit aantrekkelijk hebben gevonden om in BB21 te gaan zitten. Ik heb de keuze destijds niet gemaakt maar die keuze is wel gevallen op het HSL-Zuid-traject.

De heer **Van Hijum**: U bent er dus zelf verder niet bij betrokken geweest. Had u op afstand zicht op hoe het proces verder is verlopen?

De heer **Dissel**: Nee. Dat inzicht heb ik niet. Daarover heb ik geen interne gegevens. Ik wil deze vraag wel meenemen als daaraan behoefte is. Ik kan het navragen bij de heer Koemeester. Hij kwam toen juist terug uit het buitenland en kwam nog net in dat proces terecht. Wellicht kan er zo een beeld worden geschetst.

De heer **Van Hijum**: Dat zou wellicht bruikbaar kunnen zijn; dank daarvoor.

Ik maak een sprongetje in de tijd naar de Mistral-pilotprojecten. Daar is op een gegeven moment sprake geweest van een aanbestedingsprocedure die is stopgezet, volgens ProRail naar aanleiding van een vergelijking tussen de kosten-batenanalyses van conventionele technieken en nieuwe technieken. Hoe was u daarbij betrokken? Hoe kijkt u daarop terug?

De heer **Dissel**: Mistral loopt natuurlijk al een tijdje. Mistral is in 2002 of 2001 gestart. De context is altijd dezelfde geweest: het vervangen van de oude relaisinstallaties. Een van de eerste stappen was dat wij destijds – dan praat ik over 2002 – al een raamcontract hadden gekregen van ProRail om een eerste ontwikkeling te doen voor een nieuwe EBS- of beveiligingsinstallatie als basis om voortzetting te geven aan het Mistral-programma. Dat project heeft in de periode 2002–2006 vorm gekregen in het ontwikkelings- en realisatieproject IPS Deventer. Siemens heeft daar een interlocking neergezet. Ik heb de vorige keer uitgelegd dat daar een basiscomponent SIMIS-W is geplaatst waarop de Nederlandse schil en de Nederlandse functionaliteit is ontwikkeld. Dat project is op dit moment afgerond en zou eigenlijk de basis zijn voor Mistral. Er was

destijds ook een raamcontract voor de levering van ongeveer 1400 elementen. Een element is een LED-sein, een wissel of iets dergelijks. In 2007 heeft ProRail verzocht om het raamcontract op te heffen omdat het later vanzelf zou overgaan in het nieuwe raamcontract Mistral. Toen is de tender voor Mistral begonnen. Wij waren eigenlijk al klaar met al het werk. Er was een lange periode van marktconsultatie geweest, die op dat moment een goede uitkomst had. Wij hebben met elkaar gekeken hoe wij er technische invulling aan zouden geven. Wij waren in – ik meen – april of mei 2010 klaar voor het zetten van een handtekening onder het eerste contract. Toen kregen wij het bericht dat op basis van de kosten-batenanalyses het systeem niet in opdracht kon worden gegeven. Dat was voor ons natuurlijk een grote teleurstelling, omdat wij wel degelijk binnen de kaders waren gebleven van het bestek dat op tafel is gekomen; wij voldeden aan de eisen van het request for proposal. Op een voor ons nog steeds onduidelijke wijze is ons het contract destijds niet gegund.

De heer **Van Hijum**: Kunt u iets specifiekere aangeven op welk onderdeel dat betrekking had?

De heer **Dissel**: Zoals wij het hebben begrepen, was de primaire reden dat de kosten voor de realisatie van het project conform het bestek een afwijking hadden ten opzichte van nieuwe inzichten die gedurende het traject bij ProRail zijn ontstaan. Dat is de hoofdreden die ProRail ons heeft gegeven.

De heer **Van Hijum**: Er is verder niet in detail gecommuniceerd over de redenen of over mogelijke vervolgstappen in dat kader?

De heer **Dissel**: Natuurlijk heeft ProRail uitleg gegeven over de reden. Daarover is ook een brief verschenen, die uw commissie vast wel heeft. Het is natuurlijk geen proces van de ene op de andere dag. Wij waren er met elkaar al in 2002 aan begonnen. Wij hadden al wat activiteiten voor ProRail gedaan in het kader van aanbestedingen. Het laatste aanbestedings-traject heeft minimaal anderhalf jaar geduurd. De discussie was of een elektronische beveiliging vergelijkbaar is met een uitvoering volgens de conventionele techniek. Dat was de basis om te zeggen: daar zit verschil tussen, dus moeten wij de tender stopzetten. Ik vat de reden maar even heel kort samen. Natuurlijk zit daar verschil tussen, want je vergelijkt appels met peren. Is datgene wat zij hebben gevraagd, te veel, waardoor het duurder wordt? Daarover kun je met elkaar discussiëren. Wij hebben ook tegen ProRail gezegd dat zij op dat moment te veel vroegen. Wij hebben een IPS in Deventer neergezet. In principe had je deze IPS in functionaliteit ook kunnen uitvragen in Mistral. Dan was de prijs een stuk lager geweest. ProRail heeft er op een bepaald moment toch weer een paar functionaliteiten bij gezet die het product weer duurder maakten en waardoor wij weer aan ontwikkeling moesten gaan doen. Er zullen best keuzes achterliggen die goed zijn, maar op zich zou je intensiever met elkaar moeten discussiëren over de vraag of dit echt noodzakelijk is. Een Europese tenderprocedure is dan vaak niet het geëigende medium om dat te doen.

De heer **Van Hijum**: Weet u over welk bedrag het ongeveer ging en wat de verschillen daarbij waren?

De heer **Dissel**: Wat bedoelt u precies?

De heer **Van Hijum**: U hebt gezegd dat u binnen het bedrag was gebleven dat in het request for proposal werd genoemd. Welk bedrag was daarbij aan de orde?

De heer **Dissel**: Een Europese tender bestaat uit verschillende elementen. Er was een normbedrag gesteld; het mocht niet boven een bepaalde plafondprijs uitkomen. Je moest een compliant offer aanbieden. Zo zijn er een aantal categorieën waarop je wordt beoordeeld. Wij hadden een fully compliant offer aangeboden. Dat zeggen wij; andere partijen kunnen daar natuurlijk wat van vinden, maar fully compliant is fully compliant. Ook hadden wij een prijs op tafel gelegd. Wij zijn van mening – dat is puur ons inzicht – dat wij onder de plafondprijs zijn gebleven en dat wij een fully compliant aanbidding hebben gedaan.

De heer **Van Hijum**: U zegt daarnaast ook dat ProRail, door allerlei functionaliteiten toe te voegen en eisen te stellen, zelf prijsopdrijvend bezig is geweest.

De heer **Dissel**: Ja. Er zullen vast noodzakelijke functionaliteiten zijn, maar je moet met elkaar goed de discussie voeren of ze echt noodzakelijk zijn. Ook moet je kijken wat er in de landen om je heen gebeurt en of het, met de ervaring die wij wereldwijd hebben, ook daadwerkelijk iets brengt.

De heer **Van Hijum**: Laat ik het anders vragen. Als zij de aanbesteding slim hadden opgepakt, hoeveel procent lager had deze dan kunnen zijn?

De heer **Dissel**: Ik heb de aanbidding niet meer op mijn netvlies. Als je een softwareontwikkeling doet, zit het geld hem niet in de uren die je nodig hebt om de codes in te voeren. Het gaat om het hele traject dat daarbij komt om het verificatie- en validatieproces aantoonbaar te maken. Dat kost enorm veel tijd. Daarbij komt ook nog het aantoonbaar testen gedurende de fase daarna. Dat alles zorgt voor een verhoging van de prijs. Als u mij vraagt wat de totale aanbidding destijds kostte, zeg ik dat ik dat niet meer op mijn netvlies heb, maar in dit geval praten wij toch over miljoenen. Dat had voorkomen kunnen worden.

De heer **Van Hijum**: Het effect is dat er op dit moment, voor zover wij weten, binnen het Mistral-project nog geen enkele interlocking is vervangen ...

De heer **Dissel**: Zoals ik heb aangegeven, hebben wij er eentje vervangen en wel in Deventer.

De heer **Van Hijum**: Kunt u zeggen wat de schade is – als die er al is – van het niet laten doorgaan van het programma voor de prestaties van het spoor? Ik heb het dan zowel over het onderhoud als over de effecten op de capaciteit, die wellicht groter had kunnen zijn als het was doorgezet.

De heer **Dissel**: Dat is moeilijk in getallen uit te drukken. Dat is echt heel moeilijk. De bestaande technologie die er nu in zit – in de meeste gevallen zijn dat B-relais – is puur verouderde techniek. Je weet ook niet wanneer die gaat uitvallen. Dat kan morgen gebeuren. Je hebt daar geen zicht op, behoudens het onderhoud dat hopelijk door de partijen wordt gedaan. In principe heb je met een elektronische interlocking je onderhoud meer in zicht. Ook kun je er meer capaciteit mee creëren. Om dat in een percentage of in geld uit te drukken, is heel moeilijk.

De heer **Janssen**: De capaciteit heeft ProRail zelf heel goed onderzocht, bijvoorbeeld op baanvakken tussen Den Bosch en Utrecht. De baanvakbelasting zou van 91% kunnen dalen tot 75%. De rijtijden worden iets korter, maar het belangrijkste is eigenlijk dat je de dienstregeling robuuster maakt. Dat zou dan met ETCS level 2 van Mistral zijn. Dat betekent dat het sneeuwbaaleffect dat je kunt verwachten als er vertraging optreedt, heel snel uitdempt. Het is niet zozeer de rijtijd die je ermee wint, maar echt de robuustheid. De vertraging lost, net zoals een file, veel sneller op. Dat is waarschijnlijk de grote winst. Tegelijkertijd zou Mistral de mogelijkheid hebben geboden om het onderhoud efficiënter maken. Nu doet men aan preventief onderhoud. Je moet dus van tevoren kijken wanneer je iets met bijvoorbeeld een wissel gaat doen. Met een elektronische interlocking kun je aan de hand van het gebruik gaan werken. Je kunt dan zien dat een wissel een bepaald aantal keer is omgelopen en dat je er dus even naartoe moet. Of er begint ergens een lichtje te branden zodat je weet dat je daar iets moet afstellen of iets met een component moet gaan doen. Dankzij die verbeterde diagnose kun je veel effectiever werken en aldus kosten besparen. Er is dus een hogere capaciteit en een lagere baanvakbelasting. Wij kunnen er geen cijfer aan hangen; dat is niet ons vak. Hetzelfde geldt eigenlijk voor de verbeterde diagnose en het efficiënter oppakken van onderhoud. Ook dat is niet ons vak. De TU Delft zou daarvoor waarschijnlijk beter geëquipeerd zijn dan wij.

De heer **Van Hijum**: Die kennen wij ook.

Aan het begin zei u dat u al lange tijd betrokken bent bij de ontwikkeling van ERTMS. Ik ben wel benieuwd naar uw oordeel hoe slim wij in Nederland bezig zijn op dit dossier. Oorspronkelijk waren wij een voorloper. Daarna zaten wij in een fase van voorzichtige implementatie, van het afbreken van aanbestedingen en van een soort heroriëntatie. Wilt u iets zeggen over uw oordeel hierover?

De heer **Janssen**: Natuurlijk; heel graag. Nederland is een twijfelgeval. Er zijn landen die het veel gemakkelijker hebben gehad dan wij. België en Denemarken moesten aan de slag vanwege heel oude spullen of vanwege ongevallen, zoals in België. Nederland heeft een pleister op zijn systeem kunnen plakken in de vorm van ATBvv, zodat het aantal roodrijders is verminderd. ATBvv verbetert natuurlijk de veiligheid, maar het is niet precies bekend in welke mate. Het 100% uitsluiten van ongevallen met ATBvv is natuurlijk nooit mogelijk; dat kan geen enkel systeem. Het hangt een beetje in de lucht; ik weet het niet.

De kosten-batenvergelijking heeft in Nederland de laatste jaren de boventoon gevoerd. Wij zijn door schade en schande natuurlijk heel wijs geworden. Ik noem de HSL-Zuid, de Betuweroute en Amsterdam-Utrecht. Nu raken de voordelen die wij kunnen behalen, een beetje uit het oog. Het systeem is naar mijn mening gestabiliseerd. Wij kijken met argusogen naar wat er in Zwitserland gebeurt. Daar gaat men ETCS op grote schaal inzetten. Uit Zwitserland heb ik gehoord dat de prijzen gehalveerd zijn van € 32 000 naar € 16 000 per element. Dat is niet extrapolerbaar naar Nederland, want men gaat daar level 1 inzetten. Er is echter wel sprake van een reductie van 50%. Er zijn dus mogelijkheden. Momenteel wordt ook onderzocht hoe de prijs van on-board units, dus de boordapparatuur, kan worden gedrukt. De resultaten daarvan ken ik echter nog niet. In ieder geval zijn de effecten van schaalvergroting heel duidelijk geworden in België, waar men duizenden seinen heeft aangepakt. Ook in Zwitserland pakt men duizenden seinen aan. Daar heeft men echt baat bij een grootschalige uitrol. Nederland heeft echter een beetje koudwatervrees gekregen. Ik denk dat dat terecht is, maar het is nu wel tijd om daar

doorheen te prikken, als ik het zo mag zeggen. Ik kan er uren over doorgaan, maar dat wil ik u niet aandoen!

De heer **Van Hijum**: Hoe verklaart u dat? Is die koudwatervrees alleen het gevolg van de ervaringen met projecten waarvan de kosten uit de hand zijn gelopen? Of heeft het ook iets te maken met gehechtheid aan conventionele techniek of expertise, of met visie die ontbreekt bij de partijen die erover gaan in de sector? Kunt u iets zeggen waarom Nederland ineens zo huivert?

De heer **Dissel**: Ik denk dat ik daar wel een antwoord op heb. In Nederland zitten, zeker bij onze klanten, dus ProRail en de ingenieursbureaus, best veel mensen die een relatie hebben of werk uitvoeren met relaisgeoriënteerde activiteiten. Onze ervaringen met de BB21-projecten en de HSL-Zuid, ondanks dat – dan praat ik Patrick Buck na – wij het project binnen het budget hebben uitgevoerd en ook nog op tijd hebben opgeleverd, hebben hier en daar een nasmaak achtergelaten die tot een stukje wantrouwen heeft geleid. Wij hebben het de vorige keer bijvoorbeeld gehad over de aanpassing van de grensovergang. Dan praten wij over een change request of een meerwerk van 30 mln. Dat brengt natuurlijk emoties met zich mee. Die emoties spelen op dit moment. Ik heb het dan niet over de vraag waarom het allemaal zo is gekomen, maar puur de emotie van: als ik dit doe, betekent dat dus dat ik elke keer een meerwerk van 30 mln. krijg. Ik denk dat dit soort emoties op dit moment meespelen in het nemen van besluiten. Wij zijn van 2002 tot 2008, 2009 door een bepaalde fase gegaan. Wij zitten nu echter in een andere fase, een fase waarin het product wel degelijk stabiel is. Ik kom dan toch weer even terug op IPS Deventer. Daarvoor – en eigenlijk voor alle interlockings – geldt dat ze draaien en dat ze blijven draaien. De storingen zijn daar zeer beperkt. Het werk dat wij eraan doen, betreft het doorvoeren van wijzigingen: een wisseltje eruit of een wisseltje erin. Elke keer als er een wisseltje uit is, is de CENELEC-norm aan de orde en dat zorgt dan weer voor een bepaalde prijsvorming. Daarmee moeten wij slim omgaan. Wij moeten proberen om niet vier keer een wijziging van één wissel, maar één keer een wijziging van vier wissels door te voeren. Dat betekent een mindset change bij ons allemaal om het in de toekomst prijsbewuster te doen maar wel het kwaliteitsniveau te behouden.

De heer **Van Hijum**: Dat klinkt als een heel logisch verhaal. Als spoorbeheerder zou dat toch eigenlijk gewoon je beleid en je strategie moeten zijn, om op lange termijn de goede dingen te doen tegen de laagst mogelijke kosten? Ik snap niet helemaal wat uw verklaring is voor de terughoudendheid van ProRail dan wel het ministerie.

De heer **Dissel**: Ik denk in principe een stukje emotie ten aanzien van de hoge som aan wijzigingen die moeten worden doorgevoerd. Misschien ook een stukje onbekendheid ermee. We zijn vijftig jaar lang gewend geweest om het op een bepaalde manier te doen, terwijl wij nu op weg zijn naar een nieuwe fase. Misschien maakt onbekend hier onbemind. De situaties die zich hebben voorgedaan bij bijvoorbeeld de HSL-Zuid zorgen voor beeldvorming, misschien ook wel in het calculatiemodel. Ik kan mij voorstellen dat er bij ProRail ook kostendeskundigen zitten die dit meenemen in de life cycle costing, terwijl dat misschien niet helemaal terecht is. Deze discussie zouden wij heel graag met de partijen willen aangaan, zodat wij dat plaatje eens op correcte wijze kunnen neerzetten.

De heer **Janssen**: Mag ik hieraan iets heel concreets toevoegen? Op de HSL-Zuid zagen wij in het begin dat er treinen strandden. Dat was ontzettend vervelend voor alle partijen. Wij deden er toen best lang over om de oorzaak daarvan te vinden. Sindsdien hebben wij echter een aantal diagnosemogelijkheden ontwikkeld, gekocht en gevonden om de oorzaken heel snel op te lossen. De toets die wij nu in handen hebben, is een wereld van verschil met datgene wat wij een aantal jaar geleden hadden. Om Donald Rumsfeld aan te halen: er zijn known unknowns en unknown unknowns. De unknown unknowns zijn langzaam verdrongen. Het team dat de HSL-Zuid heeft gebouwd, is daarna naar China gegaan om een lijn te bouwen. Ze zijn later begonnen maar die lijn was eerder al dan die in Nederland, terwijl het dezelfde spullen betrof.

De heer **Bosman**: Dat zal vast niet aan de milieueffectrapportage hebben gelegen in China! Dank voor uw opmerkingen tot nu toe. Even voor mijn beeldvorming: u sprak over twee verschillende projecten, HSL-Zuid en BB21. HSL-Zuid was de Staat, zo zei u, en BB21 was ProRail. Ik mag hopen dat er toch wel ergens overflow was van kennis, ervaring en kunde, of was die er niet?

De heer **Dissel**: Dat zou u eigenlijk aan ProRail moeten vragen.

De heer **Bosman**: Dat gaan wij zeker doen.

De heer **Dissel**: Ik denk dat er wel degelijk een verschil is tussen een project dat door ProRail of onder regie van ProRail wordt uitgevoerd en een project dat in deze vorm, dus in een pps-omgeving, wordt uitgevoerd met de Staat als opdrachtgever. Vanuit persoonlijk oogpunt zeg ik dat ProRail wel aangehaakt was, maar natuurlijk een heel andere rol speelde dan bij BB21. Je ziet dat ProRail pas echt opgeschaald is in december 2006, bij de COA date voor de HSL. Op dat moment is de beheersactiviteit – voor zover het een beheersactiviteit is voor ProRail – bij ProRail gelegd. Dat heeft ervoor gezorgd dat de kennis en kunde ten aanzien van de HSL-Zuid zeer beperkt bij ProRail aanwezig is. Dat inhalen hebben ze de afgelopen jaren wel opgepakt, maar dat is niet gedurende het hele tracé zo geweest.

De heer **Bosman**: Voor mijn beeldvorming: waarom is de HSL dan via de Staat gegaan in een pps-constructie? Hebt u enig idee?

De heer **Dissel**: Nee.

De heer **Bosman**: Prima. Mijn volgende vraag betref het Mistralverhaal. ProRail had extra specificaties en functionaliteiten in de tender gezet. Kunt u een voorbeeld geven van die gewenste extra functionaliteiten?

De heer **Janssen**: Het zijn heel obscure details. Als ik het mij goed herinner, ging het bijvoorbeeld om het sluiten van overwegen en tijdschakelaars die erin moesten zitten. Er was ook iets met het herroepen van rijwegen, waaraan wat moest veranderen. Het lijken heel kleine verschillen, maar ze werken onderhuids heel groot uit.

De heer **Bosman**: Waren het dingen waarvan u zegt: dat is te begrijpen? Of waren het zaken die prima hadden kunnen worden opgelost door de makers de ruimte te geven, maar die onnodig duur, extreem moeilijk of vertragend werden door ze in de tender te zetten?

De heer **Janssen**: Het waren soms heel kleine verschillen waarvan wij de oorzaak niet konden duiden. Heel vaak dachten wij: hadden ze dat maar even van te voren gevraagd.

De heer **Bosman**: Is het niet ook een wisselwerking? Werd er gewoon gemeld dat men iets wilde of is er overleg geweest met de bedrijven die op de tender hadden ingeschreven? Hebt u de mogelijkheid gehad om erop terug te koppelen? Kon u zeggen: u vraagt dit nu wel, maar als wij nu alles onder de streep bij elkaar optellen dan komen wij op een heel raar bedrag uit? Of is dat niet gebeurd?

De heer **Dissel**: Jawel, dat is gebeurd. Wij hebben een concurrentiegericht dialoog gevoerd. Dat was het mooie woord voor de aanbesteding. Wij zijn een jaar, misschien nog iets langer, bezig geweest om met elkaar de thema's te bespreken. In menig sessie hebben wij gezegd: «Weet wat je doet, dit is de delta, dit zit wel in IPS Deventer en dit vraag je nu niet meer. Dit ga je erbij vragen. Waarom doen we dit, want wat ons betreft is dit niet echt noodzakelijk». Dat is niet helemaal meegenomen, net zo min als de adviezen die wij daarin hebben gegeven. Dat is het recht van ProRail, maar het zijn wel keuzes waarvan wij hebben gezegd dat het niet nodig was geweest.

De heer **Bosman**: Kon u die delta specificeren in geld of ging het om percentages?

De heer **Dissel**: Aan het einde is het geld. In principe zijn het ontwikkelingsuren en safety management-uren. Zoals ik aangaf, kan dat tot in de honderdduizenden tot enkele miljoenen lopen. Het ontwikkelingsdeel was enkele miljoenen in dit contract. Dat had minder kunnen zijn.

De heer **Bosman**: Maar dan gaat het eigenlijk om meerwerk. Omdat er iets extra's wordt gevraagd, moet je extra meerwerk doen. Als het een standaardverhaal was geweest, had dat er niet in gezeten. Het zijn dus vooral de meerwerkkosten die door al die kleine details komen.

De heer **Dissel**: Ja, de ontwikkelkosten bovenop de generieke kosten die je hebt om het project uit te voeren. De kanttekening is dat het contract is uitgeschreven voor drie interlockings met drie partijen met als doel om iedereen één interlocking te geven. Ook voor de industrie is het zeer moeilijk om alle ontwikkelingskosten voor een dergelijk project te dragen. Dan komt de term schaalgrootte om de hoek kijken. Schrijf het groter uit zodat wij investeringen over meerdere contracten of meerdere interlockings kunnen uitschrijven waardoor het ook goedkoper kan, over de tijd gezien. Nederland is een lappendeken met verschillende functionaliteiten, met verschillende systemen en met verschillende configuraties. Dat is voor niemand goed.

De heer **Bosman**: Zegt u dan dat de initiële onderzoeksopdracht of tender in principe te klein is uitgezet? Had er meer geld moeten worden ingezet zodat je zegt: pak een groter deel over de verschillende eenheden waardoor de kosten beter inzichtelijk zijn? Is dat een reden geweest waarom de kosten niet zo inzichtelijk waren of hoger uitvielen?

De heer **Dissel**: De kosten waren voor ProRail heel goed inzichtelijk in dit project. Misschien waren er daardoor zorgen. Schaalvergroting leidt ertoe dat je de investeringen over meerdere elementen kunt uitschrijven. Zoals de heer Janssen zojuist zei, zie je in Zwitserland een reductie in element-

prijs. In 2007, toen de Hanzelijn werd uitgeschreven, praatten wij over een elementprijs van rond de € 28 000. Bij Mistral zijn wij voor één interlocking uitgekomen op een prijs van, ik meen, € 22 000 per element. Ik weet niet precies waarover ProRail nu nadenkt, maar het gaat over 20 tot 25 stations of corridors. Ik ben er heilig van overtuigd dat je dan in de richting van € 18 000 per element kunt gaan. Misschien zit er nog wel meer potentie in. Dat is in ieder geval de trend. Je ziet dan meteen wat schaalgrootte voor effect heeft.

De heer **Bosman**: Ten aanzien van de extra functionaliteiten van de tender hebt u gezegd dat er soms vreemde dingen waren, dat u hebt gevraagd waarom men het zo deed en dat het na discussie niet veranderd werd. Had u het idee dat de mensen van ProRail die de tender uitschreven en begeleidden, technisch goed genoeg onderlegd waren om open te staan voor de verschillen die er zouden zijn? Waren ze wellicht zo met hun eigen ding bezig dat ze daarvoor niet openstonden? Of waren ze technisch niet up to speed? Waren ze misschien allang blij met datgene wat zij wisten en was de rest te onbekend?

De heer **Dissel**: Ik denk dat er bij ProRail in de tijd dat wij Mistral deden, voldoende personeel aanwezig was met informatie, kennis en kunde. Ik denk dat wij de discussies ook goed gevoerd hebben. Volgens mij begrepen ze ook wat wij vertelden. Ze hebben het besluit alleen niet overgenomen. Dat begrijpen wij tot op de dag van vandaag niet, maar dat heeft niets te maken met de vraag of de mensen aan de andere kant van de tafel niet ter zake kundig waren, want dat waren ze wel.

De heer **Janssen**: Daaraan kun je toevoegen dat ProRail een topdown-visie heeft. Zij moeten treinen laten rijden. Wij leveren echter elektronica. Als je zo'n elektronische kaart bekijkt, zitten daarop allerlei kleine onderdeeljes die kunnen falen. ProRail zegt vervolgens: de kaart moet tien jaar zonder falen, anders krijgen jullie problemen met ons. Wij kijken echter van onderop en dan ziet de wereld er toch een beetje anders uit. Als je dan zulke scherpe betrouwbaarheidscijfers moet afleveren, heb je dus kans dat dit de prijs omhoogdrijft. Je kunt van tevoren zeggen: oké, wij hebben hartstikke goede spullen, dus de functionaliteit is top, maar als je echt van onderop naar de techniek kijkt, zou je er even over moeten praten. Het bouwen van elektronische kaarten is nu eenmaal niet hun vak. Op dat moment zou je dus met elkaar om de tafel moeten gaan zitten om erover te praten.

De heer **Bosman**: Ja, oké. Een bestuurstechnisch en toch heel erg detailtechnisch niveau, gewoon echt uitvoerend technisch. Dan kom ik op de reliability en op de relaisinterlockings. Worden er nog nieuwe relaisinterlockings gemaakt?

De heer **Dissel**: Volgens mij worden er heden ten dage nog steeds uitbreidingen gedaan op relaisinterlockings, ja.

De heer **Bosman**: Dus er zijn nieuwe relaisinterlockings?

De heer **Dissel**: In Nederland worden er niet zo heel veel nieuwe interlockings geplaatst. Nederland staat redelijk vol. Wij praten dus over vervanging dan wel uitbreiding van bestaande systemen. Met het uitblijven van Mistralactiviteiten zien wij eigenlijk alleen aanvullingen op en aanpassingen van bestaande systemen. Wij zien dat ook bij onze

systemen binnen Nederland. Wij weten dat er ook aanpassingen zijn van B-relaisinterlockings.

De heer **Bosman**: Als je deze oude techniek door oude techniek – maar dan nieuwe – vervangt, is er dan dezelfde failure rate? Blijven die dan ook weer vijftig jaar bestaan? Op het moment dat je daarin investeert, zitten wij dus eigenlijk weer vijftig jaar met oude spullen.

De heer **Janssen**: Bij mijn weten kannibaliseren ze oude installaties. De oude B-relais worden gereviseerd en ingepast in nieuwe installaties. Er is een soort cottage industry die zich daarmee bezighoudt. Ze hebben nog een aantal mensen die buisradio's kunnen aanpakken. Dat is fantastisch!

De heer **Dissel**: Er vindt op dit moment geen vervanging plaats, er vinden geen migraties plaats. Waar nodig vinden reparaties plaats. Als iets niet meer te doen is, wordt het even vervangen door de bestaande technologie. Volgens mij komt dat door het uitblijven van strategische keuzes voor de lange termijn. Daarom zitten wij hier volgens mij, omdat er nog geen strategische keuze voor de lange termijn is gemaakt. Die dialoog willen wij wel aangaan met ProRail.

De heer **Bosman**: Nog een laatste vraag. Waren de elektrische interlockings in uw offerte geschikt voor ERTMS level 2?

De heer **Dissel**: Ja.

De **voorzitter**: Zijn er nog zaken die wij niet besproken hebben maar die u wel aan ons kwijt wilt? Dit is natuurlijk een kans voor u.

De heer **Dissel**: Die kans benut ik graag.

De heer **Bosman**: Voordat u dat doet: ik had nog een vraag openstaan over de schil van Nederlandse kosten in vergelijking met de Duitse schil en over schillen die tegen elkaar aan komen.

De heer **Janssen**: Ik heb geprobeerd om achter cijfers te komen. Ik heb één vaag cijfertje gevonden over het aanpassen van Mistral aan de Nederlandse schil. Ik kom dan op duizenden uren uit. In Denemarken hebben ze besloten om de beveiliging «flächendeckend», zoals het in het Duits heet, te vervangen en de hele nationale schil te laten vallen, dus om de schil er samen met de industrie omheen te plakken. Het was echter onmogelijk om dat te becijferen.

De heer **Dissel**: Ik kan dit aanvullen met wat getallen. Laat ik toch maar weer even met Deventer komen. In Deventer hebben we destijds gezegd: dit is de elektronische interlocking voor de toekomst. Ook voor Mistral was dat de bedoeling. De nieuwe SIMIS-W, een opvolger van de oude SIMIS-C-installatie die op dit moment bijvoorbeeld op Rotterdam draait, moet opnieuw worden vrijgegeven. Daarvoor moet het hele generieke en specifieke safetytraject worden gevolgd. Op die nieuwe installatie moet ook de Nederlandse schil komen, puur op de interlocking, dus niet op ETCS. Het ontwikkelingsbedrag dat daarvoor stond voor ons, was 6 mln. Wij hebben dus 6 mln. moeten investeren – en dat hebben wij ook als opdracht gekregen van ProRail – om ervoor te zorgen dat de Nederlandse schil op de interlocking komt. Daarmee heb je dat voor de toekomst voor elke IPS SIMIS-W die je in Nederland zou plaatsen, geïnvesteerd. Dit is nu even op de eerste afgeschreven, maar dat kun je daarmee doortrekken.

Daarom zeggen wij ook dat wij best begrijpen dat er in de tijd functionaliteiten bijkomen, maar dat dit wel elke keer geld kost, want je moet elke keer een delta-analyse doen voor je safetytoelating. Je moet dat aantal momenten dus zo beperkt mogelijk maken. Ik geef nu dus even een getal wat de ontwikkeling van de schil voor de interlocking heeft gekost.

De **voorzitter**: Mijnheer Dissel, had u nog aanvullende opmerkingen?

De heer **Dissel**: Ik wil van de gelegenheid gebruikmaken om uw aandacht te vestigen op het volgende. Als industrie worden wij Europa-breed geconfronteerd met de toelating. De vorige keer hadden wij het over on-board units voor treinen. Stel dat wij een on-board unit leveren aan Mitsui als leasingpartij. Mitsui rijdt met zijn locomotieven van Nederland naar Italië. Dat betekent dat wij zowel in Nederland als in Duitsland als in Zwitserland als in Italië toelating moeten halen, bij diverse instanties. Laatst hebben wij weer een aanbieding gedaan aan Mitsui. Als je ziet wat dit voor effect heeft op de prijs en hoeveel onduidelijkheid er is tussen alle instanties, zijn wij daar enorm kostenopdrijvend bezig, omdat er geen toelatende instantie op Europees niveau is om dit goedgekeurd te krijgen. Daar hebben wij de politiek voor nodig. Om dat voor elkaar te krijgen, moeten wij een kostenmaatregel hebben die een enorme impact zal hebben, ook op de partijen die aan het einde van de dag de operatie moeten doen. Daarmee zouden wij de systemen ETS, ETCS en ERTMS van een betere businesscase kunnen voorzien.

De **voorzitter**: En hoeveel beter wordt het dan?

De heer **Dissel**: In procenten?

De **voorzitter**: Concrete aantallen mag ook.

De heer **Dissel**: Je praat over een softwarewijziging. Je praat dan over een softwareontwikkeling van een paar miljoen. De echte softwareontwikkeling bij Siemens zit in de 10% tot 15%. De andere tijd zit enerzijds in het op orde krijgen van de safety cases en anderzijds in de uren. Dat zijn allemaal uren die moeten worden gemaakt om de toelating er bij beide partijen doorheen te krijgen.

De **voorzitter**: Hoeveel procent goedkoper zouden wij dan uit zijn?

De heer **Dissel**: Je zit dan al gauw op 30% tot 40% goedkoper. Bij de toelating waarover ik het nu heb, praten wij over een offerte voor tientallen locomotieven en tientallen miljoenen.

De heer **Bosman**: (buiten de microfoon).

De heer **Dissel**: Volgens mij ging het om een offerte van honderd locomotieven. Je praat dan over een bedrag van tussen de 40 mln. en 50 mln. om dit er doorheen te krijgen.

De heer **Bosman**: (buiten de microfoon). Het administratieve deel?

De heer **Dissel**: Je zit dan in dit soort bedragen. Ik heb er een tekeningetje van gemaakt, maar met alle toelatingsprocessen die je daar moet halen, is veel geld te verdienen. Dat wil ik graag meegeven. Daarnaast overhandig ik mede namens de heer Janssen een stukje leeswerk. Wij hebben de afgelopen weken wat tijd geïnvesteerd om een

soort whitepaper te schrijven over de thematiek die er is en de discussies die wij de afgelopen weken hebben gevoerd. Het is een naslagwerk dat ook antwoorden bevat ten aanzien van level 2 versus level 3. Er staat in wat er volgens ons in Nederland moet gebeuren. Het is dus ons stuk. Het geeft een beeld van hoe wij naar treinbeveiliging en ETCS voor Nederland kijken.

De **voorzitter**: Er zit geen offerte bij?

De heer **Dissel**: Nee. Dat hebt u mij niet gevraagd.

De **voorzitter**: De heer Van Hijum vroeg het al even, maar ik wil het nogmaals heel concreet vragen. Stel dat ik de minister of ProRail was, of wie dan ook maar de opdrachtgever mag zijn, en ik zeg: Siemens, ik vind u fantastisch, doe mij een offerte. Welk prijskaartje zou daar dan aan hangen voor de uitrol van ERTMS level 2 op de belangrijkste hoofdspoorwegen?

De heer **Dissel**: U begrijpt waarschijnlijk dat ik daar niet zo een-twee-drie op kan antwoorden. Dat ga ik ook niet doen, want het zou verkeerde getallen opleveren. Zoals ik net al aangaf in het kader van Mistral, denk ik dat wij wel degelijk kunnen aantonen dat wij een competitieve aanbidding kunnen doen ten opzichte van de oude technologie, zelfs gezien het feit dat ProRail naar mijn mening op dit moment appels met peren vergelijkt. Dat is ook in de eerste hoorzitting aan de orde geweest, niet alleen bij mij maar ook bij mijn collega's.

De **voorzitter**: In december is het bedrag dat men in Denemarken moet neertellen, out in the open. Bent u dan in staat om een percentage terug te vertalen naar de Nederlandse markt?

De heer **Dissel**: Wat bedoelt u met terugvertalen? Dat er een stukje benefit in zit voor Nederland?

De **voorzitter**: Nee. Het blijft nattevingerwerk, maar bent u dan in staat om op basis van dat bedrag een inschatting te maken van: binnen dit percentage zou dan ook voor de Nederlandse markt die range zitten?

De heer **Dissel**: Ik heb dan waarschijnlijk nog wel wat extra gegevens nodig, maar ik denk dat wij daartoe vrij snel in staat zijn met de kengetallen die wij daar hebben. Ik moet ook budgetteren tot 2017. Ik ga dan ook uit van datgene wat Nederland gaat doen. Dat doe je dus ook op basis van grote kengetallen.

De **voorzitter**: Dat zou wel prettig zijn. Zoals u weet hebben wij in januari te rapporteren. Als de cijfers er in december zijn, zou het ons enorm helpen als u met ons wilt meedenken over de schatting van dat bedrag. Naast allerlei processen gaat de discussie natuurlijk continu over de vraag hoeveel geld zoiets nu kost. Het Cisio-rapport is ongeveer het enige wat wij hebben. Daarvan hebben velen, onder anderen u, gezegd dat het eigenlijk geen reëel bedrag is.

De heer **Dissel**: Dat klopt. Ik wil best meewerken aan een dergelijk verzoek. Ik heb daar nog wel wat zaken voor nodig. Het is zo gevaarlijk om een prijs neer te zetten. Wij doen nu ook een tender met ProRail. De prijs wordt niet alleen bepaald door het component, maar ook door de vragen die daarbij worden gesteld en die te maken hebben met zaken zoals

randverplichtingen en 25 jaar garantie. Weet u wat wij 25 jaar geleden leverden? Dat was een heel ander tijdperk. Dat zijn facetten die op dit moment ook aan de orde zijn en die moeilijk te calculeren zijn. Als het erom gaat, het raamwerk van Denemarken te nemen en dat over Nederland heen te leggen, kunnen wij dat heel snel doen, denk ik.

De **voorzitter**: Hartstikke fijn. Ik dank u beiden hartelijk voor uw aanwezigheid en voor de tijd die u voor ons heeft uitgetrokken. Ik denk dat dit in ons gezamenlijke belang is. Het helpt ons weer verder in de gesprekken die wij nog gaan voeren om straks, in januari, tot een mooi eindrapport te komen. Heel hartelijk bedankt.

Sluiting 15.20 uur.

VERSLAG VAN EEN BESLOTEN GESPREK IN HET KADER VAN DE TIJDELIJKE COMMISSIE ONDERHOUD EN INNOVATIE SPOOR

Vrijdag 28 oktober 2011
Aanvang 15.25 uur

Gehoord worden: de heer S.H. van Royen, Directeur, en de heer B. van Schijndel, Manager Business Development, BAM Rail bv

Voorzitter: mevrouw A. H. Kuiken

Verder zijn aanwezig de leden van de commissie: Van Bommel, Bosman en Van Hijum,
alsmede de heer F.H. Mittendorff, griffier, en de heer R.J. de Bakker, onderzoekscoördinator

De **voorzitter**: Goedemiddag. Ontzettend fijn dat u er bent! Wij hebben niet heel veel tijd en wij gaan daarom voortvarend van start. Dat zeg ik niet, omdat wij niet uren met u zouden willen praten, maar omdat wij negen hoorzittingsdagen hebben en in die negen dagen echt heel veel gesprekken moeten voeren.

Ik zal eerst onszelf voorstellen en daarna iets zeggen over het doel van het gesprek. Mijn naam is Attje Kuiken. Ik ben voorzitter van deze tijdelijke commissie. Verder ziet u rechts van mij Jhim van Bommel en links van mij André Bosman en Eddy van Hijum. Paulus Jansen is vanmiddag helaas verhinderd, maar hij wordt uiteraard volledig geïnformeerd over dit gesprek.

De tijdelijke commissie is in opdracht van de Tweede Kamer in het leven geroepen om onderzoek te doen naar onderhoud en innovatie van het spoor. Wat kunnen wij beter doen om optimaal gebruik te maken van het spoor en om de veiligheid waar mogelijk te verbeteren? Een ander belangrijk aspect van onze onderzoeksopdracht is uiteraard de besteding van de gelden. Vandaag richten wij ons vooral op het onderhoud en de kosten die daarmee gemoeid zijn.

De procedure is als volgt: de heer Van Bommel zal u als eerste een aantal vragen stellen. Eventueel zullen de andere leden u ook vragen stellen. Dat hoeft echter niet.

Ik herinner u eraan dat dit gesprek besloten is, maar niet per se geheim dan wel vertrouwelijk. Als u geheimhouding of vertrouwelijkheid op enig moment noodzakelijk vindt, moet u dat expliciet aangeven. Hoe meer er openbaar kan, hoe makkelijker het voor ons is om straks stevige eindconclusies te trekken en aanbevelingen te doen.

Het woord is aan de heer Van Bommel.

De heer **Van Bommel**: Welkom bij onze commissie! Ik zal het gesprek met u voeren aan de hand van drie blokjes: uw marktpositie, de onderhoudssituatie en innovatie. Voordat ik met mijn vragen begin, stel ik u uiteraard in de gelegenheid om u voor te stellen.

De heer **Van Royen**: Mijn naam is Sebald van Royen. Ik ben directeur van BAM Rail. Ik werk eigenlijk al mijn hele leven in de bouw, de laatste tien jaar alleen in de spoorsector. Ik heb vooral veel ervaring opgedaan door als projectdirecteur de bovenbouw van de HSL te realiseren. Ik ben sinds 2007 directeur van BAM Rail en als zodanig eindverantwoordelijke voor het bedrijf.

Ik vind het toch ook leuk om u te melden wat mij zo boeit in het spoor. Dat is vooral de gedrevenheid en de passie die mijn mensen aan de dag

leggen om het spoor goed te laten functioneren. Daarmee worstelen wij als bedrijf overigens ook, want op dit moment gaan wij met onze mensen echt tot de grenzen van wat nog verantwoord is. Dat is voor mij een groot dilemma.

De heer **Van Schijndel**: Ik ben Ben van Schijndel. Ik werk ook bij BAM Rail. Ik ben daar als mt-lid verantwoordelijk voor business development, een stafafdeling binnen BAM Rail. Ik houd mij onder andere bezig met innovatie: nieuwe technologieën en nieuwe projecten. Kortom, het innovatieve gedeelte van onze werkzaamheden.

De heer **Van Bommel**: Mijnheer Van Royen, u leidt een internationaal bedrijf dat in vijf landen actief is. Misschien kunt u mij zeggen waar ik uw bedrijf moet positioneren? In welk segment van de onderhoudsmarkt bent u werkzaam? Legt u ook nieuwe infrastructuur aan?

De heer **Van Royen**: Ik kan daar uiteraard kort op ingaan. De BAM Groep is actief in vijf landen. BAM Rail focust zich hoofdzakelijk op Nederland. De laatste jaren ontwikkelen wij ook spoorbouwactiviteiten in de landen waar de BAM Groep actief is. Dat zijn België, Ierland en het Verenigd Koninkrijk. Ongeveer 80 tot 85% van onze omzet realiseren wij in Nederland.

In Nederland behoren van wij oudsher tot de drie grote spoorbouwbedrijven: Strukton, Volker Wessels en BAM. De laatste tijd zijn er wel een aantal nieuwe toetreders. Wij zijn in 1997, toen het onderhoudsdeel van het spoor verdeeld werd, vanuit de kleinste positie gestart. Op dit moment bestaat ongeveer twee derde van onze omzet in Nederland uit projectmatige werkzaamheden en een derde uit klein onderhoud. Dat is bij ProRail gerelateerd aan de projecten die zij zelf specificeren. Technisch gezien moet je daarbij denken aan klein onderhoud, waarvoor mensen 24 uur per dag beschikbaar moeten zijn, bijvoorbeeld om de wissels netjes te laten lopen en om kleine gebreken op te lossen. Projectmatig onderhoud bestaat uit grote vernieuwings- en vernieuwbouwactiviteiten. Ik zei al dat de HSL een van onze projecten was. Wij doen dus ook aan nieuwbouwprojecten. De HSL was natuurlijk een heel groot project, maar wij doen ook kleinere, bijvoorbeeld de Betuweroute en de Sloelijn. Het overgrote deel van onze projecten bestaat uit functiewijzigingen en bovenbouwvernieuwingen.

De heer **Van Bommel**: Doet u dat zelf of werkt u met onderaannemers?

De heer **Van Royen**: Wij werken zeker met onderaannemers en leveranciers. In de bouwmarkt gaat in het algemeen ongeveer 60% tot 65% van de omzet die wij genereren, door naar leveranciers van materialen en gespecialiseerde onderaannemers. Vergeleken met de civiele bouw en de wegenbouw hebben wij relatief veel eigen personeel in dienst. De reden daarvoor is dat alle functies in het spoor specialistisch zijn en mensen een hoge opleiding nodig hebben om die functies uit te kunnen voeren.

De heer **Van Bommel**: Dat is duidelijk. Ik wil u iets vragen over uw concurrentiepositie. Is het een typisch Nederlandse aangelegenheid of hebt u last van buitenlandse concurrenten, bijvoorbeeld bedrijven die meedingen naar opdrachten van ProRail?

De heer **Van Royen**: De grote hoeveelheid werk die ProRail in de markt zet, zit voornamelijk bij Nederlandse bedrijven. De markt waar wij uit putten, is ongeveer 650 mln. groot: 400 mln. op projectgebied en 250 mln.

op het gebied van klein onderhoud. Daarvan wordt zo'n 60% tot 70% door Nederlandse aannemers uitgevoerd. Er is de laatste tijd zeker druk van buitenlandse aannemers die naar Nederland komen. Naar ons idee werden die in het verleden overigens wel erg uitnodigend ontvangen, maar hoe het ook zij: een aantal partijen heeft een zodanige positie verworven op de Nederlandse markt dat ze mee kunnen dingen. Onze zorg daarbij is dat deze partijen – laat ik het netjes zeggen – de krenten uit de pap halen. Ze halen er vaak de mooie projecten uit, projecten waar goede marges op te halen zijn, terwijl wij een fullservice-provider zijn. Dat betekent dat onze mensen en machines er moeten staan als het sneeuwt of als er storingen zijn. Daarvoor heb je natuurlijk een bepaalde continuïteit nodig, anders is het niet rendabel te exploiteren.

De heer **Van Bemmel**: Kunt u een voorbeeld geven van een mooi project dat onderhoudsarm is en veel oplevert?

De heer **Van Royen**: Ik denk dan vooral aan grote machines. Voor bovenbouwvernieuwingen heb je grote machines nodig. Ik begrijp natuurlijk dat die machines in Nederland niet rendabel te maken zijn en dat het daarom een Europese aangelegenheid is om die machines op het spoor te exploiteren. Wij hebben die grote machines niet, maar wel wat kleinere en die willen wij natuurlijk graag aan de praat houden door deel te nemen aan bovenbouwvernieuwingprojecten. Tegen die grote machines concurreren op specifieke projecten wordt steeds lastiger.

De heer **Van Bemmel**: Er wordt steeds meer openbaar aanbesteed door ProRail. Men zou daarbij bewegen in de richting van functioneel aanbesteden in plaats van te werken met allemaal ingewikkelde specificaties. Hoe werkt dat? Kijkt men hoofdzakelijk naar de prijs of speelt de kwaliteit de belangrijkste rol? Als er naar de prijs wordt gekeken, heeft dat dan invloed op de onderhoudssituatie van het Nederlandse spoor?

De heer **Van Royen**: Dat is een vrij brede vraag. In mijn ogen wordt er voornamelijk naar de laagste prijs gekeken. Ik realiseer mij dat ProRail een aantal mechanismes heeft ingebouwd om te voldoen aan de zogenaamde EMVI-criteria (economisch meest voordelige inschrijving). Een heel goed streven daarbij was de CO₂-prestatieladder. Alle spooraannemers zitten op dit moment echter op het hoogste niveau. Dus aan de hand van dit criterium kan er geen onderscheid meer worden gemaakt. Wat er dan nog overblijft aan mee te wegen prestaties, heeft een vrij beperkte invloed. De bottomline van dit verhaal is dat de projecten weggaan tegen de laagste prijs.

Dat heeft in mijn optiek zeker consequenties voor het onderhoud en de manier waarop wij met elkaar het spel spelen. Om uit te leggen hoe dat werkt, ga ik even terug naar de manier waarop de markt is georganiseerd. Wij werken in een imperfecte, onvolkomen markt met één dominante opdrachtgever – 80% van de omzet van mijn bedrijf komt bij ProRail vandaan – en een beperkt aantal spelers. Ik vind het van groot belang dat ProRail zich realiseert dat de markt niet volkomen is en daar ook op acteert.

Ik gaf het voorbeeld van buitenlandse bedrijven die grote bovenbouwprojecten verwerven. Het heeft natuurlijk gevolgen voor onze investeringen in nieuwe machines als wij die opdrachten niet binnenhalen. Wat mij betreft zal er dus een systeem moeten worden gevonden dat recht doet aan die imperfecte markt en de zorgen die wij daarover hebben.

Als u mij toestaat, wil ik dat toelichten aan de hand van een voorbeeld. Ik heb dat voorbeeld op papier uitgewerkt en ik wil de bijbehorende grafiek

graag aan u overhandigen. Op het stuk staat «vertrouwelijk» en ik zou dan ook graag zien dat het als zodanig wordt behandeld.

(De heer Van Royen overhandigt de grafiek.)

De heer **Van Royen**: Bovenaan ziet u de omzet over de periode 2009–2011 van BAM Rail bij projecten van ProRail staan. Dat is uiteraard concurrentiegevoelige informatie. Ik zeg «projecten» en dat betekent dus dat het niet om klein onderhoud gaat. Waar ik naartoe wil, is de verdeling van de omzet over de kwartalen. De cijfers die u ziet staan, zijn niet cumulatief. Het is de omzet per kwartaal. Het is al jaren een probleem dat de omzet zich concentreert in de laatste twee kwartalen. Het leidt er namelijk toe dat wij in de eerste helft van het jaar mensen thuis hebben zitten en machines stil hebben staan. Zeker in de laatste 2 kwartalen van 2011 wisten wij van gekkigheid niet hoe wij het werk op een goede manier op elkaar moesten laten aansluiten. Ik lig daar 's nacht echt wakker van, want daardoor moet ik heel veel buitenlandse partijen en onderaannemers inhuren. Verder moest ik hierdoor mensen ook extreem veel diensten laten draaien. Dit punt is al een paar keer besproken met ProRail. ProRail realiseert zich ook dat het een probleem is. Maar hier moet de markt elkaar wel gaan vinden. De keten moet elkaar gaan vinden, want als wij deze werklust over het jaar heen zouden kunnen uitvlakken, dan zouden wij niet alleen efficiënter kunnen werken, maar zeker ook op een meer verantwoorde manier. Wat wij op dit moment aan het doen zijn, is bijna onverantwoord.

De **voorzitter**: Voor het verslag. De grafiek is vertrouwelijk, maar de opmerkingen die u hierover maakt, mogen wel openbaar worden gemaakt?

De heer **Van Royen**: Absoluut, zolang de getallen maar niet in de openbaarheid komen.

De heer **Van Schijndel**: De heer Van Bommel vroeg wat wij functioneel aanbesteden. Misschien kunnen wij die vraag ook nog even beantwoorden?

De heer **Van Royen**: Er wordt bij de grotere projecten steeds vaker functioneel aanbesteed, natuurlijk voor zover dat bij het spoor mogelijk is. Ik zeg dat zo nadrukkelijk, omdat het spoor een bestaand systeem is en functioneel aanbesteden daardoor niet altijd mogelijk is. Ik ben mij er ook goed van bewust dat ProRail niet zomaar kan zeggen dat er een wissel in moet. Als er straks honderd verschillende types spoorwissels liggen, wordt het wel heel ingewikkeld om onderhoud te plegen. Er wordt dus wel degelijk functioneel aanbesteed, maar door de achterliggende techniek en de eisen die eraan worden gesteld, is het erg moeilijk om dat heel ver door te voeren.

De heer **Van Bommel**: Ik ga maar meteen door met mijn vragen over het onderhoud. ProRail werkt, zo blijkt uit de cijfers, behoorlijk efficiënt. Wij zien behoorlijk lage onderhoudsbestedingen per spoor. Wat vindt u daarvan? Is het misschien een gevolg van onderbesteding? Kunt u verder ook kort wat zeggen over de huidige situatie van de Nederlands infrastructuur? Zo ja, dan krijg ik graag een paar concrete voorbeelden.

De heer **Van Royen**: Over de vraag of ProRail haar budgetten juist en conform de budgetten besteed, kan ik moeilijk iets zeggen. Ik merk wel dat

er op dit moment projecten worden doorgeschoven of uitgesteld. Omdat wij in een imperfecte markt opereren, heeft dat voor ons ingrijpende gevolgen. U kunt zich dat voorstellen. Een van de meest herkenbare voorbeelden is de ombouw van de sporen in Den Haag Centraal. Daarvoor kregen wij de opdracht, maar die opdracht was nog niet verstrekt of de zaak werd een jaar stilgelegd. Bij zo'n grote opdracht heeft dat enorme impact op de manier waarop ik mijn mensen en middelen kan inzetten. Het heeft mijn bedrijfsvoering dan ook behoorlijk verstoord. Wij zien dat op vele fronten gebeuren. Overal wordt de planning van projecten doorgeschoven. Wij zijn al een paar keer uitgenodigd om mee te denken over Mistral en ERTMS. Daarvoor zijn plannen gepresenteerd, maar die worden vervolgens of verschoven of gecancelled en op een andere manier weer opgetuigd. Wij zijn daarover met ProRail in gesprek en dat zijn goede gesprekken, maar de slagvaardigheid van ProRail en de besluitvorming bij ProRail zorgen er nog steeds voor dat wij met dit soort problemen worden geconfronteerd. De besluitvorming verloopt te traag en de slagvaardigheid van ProRail is te klein en daardoor kampen wij met dit soort exploitatieproblemen.

De heer **Van Bommel**: Mag ik de conclusie trekken dat het tot onveiligheid op het Nederlandse spoor kan leiden?

De heer **Van Royen**: Een terechte vraag, maar nee. Het leidt niet tot onveiligheid. Daarvoor zijn de passie en het commitment van onze mensen die werken aan het spoor, te groot. Deze mensen zullen nooit ergens een onveilige situatie laten ontstaan. Anders ligt het bij de beschikbaarheid, want daarbij doen zich af en toe echt problemen voor. Soms vinden wij dat een bovenleidingrijdraad moet worden vernieuwd en dat gebeurt dan niet, omdat de besluitvorming heel traag verloopt of omdat ProRail ons advies naast zich neerlegt. Daardoor kan het gebeuren dat er zaken misgaan en het spoor tijdelijk niet beschikbaar is.

De heer **Van Bommel**: Innovatie en ERTMS. Wij horen hierover verschillende opvattingen. Soms horen wij dat het onderhoud aan het spoor met ERTMS goedkoper is en dan weer het tegenovergestelde. Hoe beoordeelt u dit? Welke ervaringen hebt u hiermee opgedaan?

De heer **Van Royen**: Dat kan ik uitstekend vergelijken. Wij onderhouden namelijk samen met Siemens de HSL, naast onze onderhoudswerkzaamheden aan het reguliere spoor. Uit ons werk als procescontractaannemers voor de HSL blijkt dat ERTMS vele malen simpeler te onderhouden is. Wij hoeven daarvoor bijna niet naar buiten. Er zijn daardoor weinig buitendienststellingen nodig. Het is verder vele malen simpeler dan het onderhoud aan de ATB-veiligheidssystemen en aan alle varianten daarop in het basisspoor. De invoering van het ERTMS betekent minder werk voor BAM op het reguliere spoor, maar is tegelijkertijd een enorme vooruitgang voor de veiligheid op het spoor.

De heer **Van Bommel**: Dank u wel.

De **voorzitter**: Hoe groot kan die besparing zijn?

De heer **Van Royen**: Daar kan ik moeilijk een concreet antwoord op geven. Wij doen het onderhoud aan de seinen. Daarmee is niet extreem veel geld gemoeid. Je zult altijd storingsploegen stand-by moeten houden, maar dat doen wij ook in het geval van de HSL. Ik kan moeilijk in cijfers vangen wat het op zou kunnen leveren.

De **voorzitter**: Ik kan mij voorstellen dat u met deze ontwikkeling rekening hebt gehouden in uw meerjarenprognoses.

De heer **Van Royen**: Nee. Daarmee hebben wij nog geen rekening gehouden. Zoals ik zojuist al zei, schuiven de plannen die ProRail ons heeft voorgelegd, zo vaak in de tijd dat wij moeite hebben om ons hierop voor te bereiden.

Als wij overgaan op ERTMS, moeten wij onze mensen daarvoor opleiden en trainen. De mensen die nu in het conventionele spoor de beveiliging onderhouden, hebben een andere opleiding en training gevolgd dan de mensen die je op ERTMS-spoorvakken moet inzetten. U moet zich realiseren dat die opleiding en training twee tot drie jaar duren. Pas daarna kunnen mensen zelfstandig met ERTMS opereren. Wij zitten op het vinkentouw om te weten hoe het allemaal gaat lopen. Maar tegelijkertijd zijn wij natuurlijk niet bereid om van tevoren te investeren in opleiding en training als wij niet zeker weten dat wij die mensen later daadwerkelijk kunnen inzetten. Wij hebben hiervoor dus nog geen concrete plannen liggen, omdat de planvorming van ProRail voor ons niet concreet genoeg is.

De heer **Van Schijndel**: Aanvullend: het is belangrijk om te weten dat het heel moeilijk is om mensen voor dit vak binnen te halen. Mensen met een elektronicaopleiding werf je echt niet zo makkelijk, omdat ze op meerdere vakgebieden hun expertise kwijt kunnen. Je moet deze mensen echt met een loep zoeken. Het is daarom voor ons heel erg belangrijk om het ruim van tevoren te weten. De heer Van Royen wees er terecht op dat wij alleen dan mensen kunnen gaan omscholen of gaan werven. Dat lukt echt niet van vandaag op morgen.

De **voorzitter**: Mijnheer Van Royen, u begon met een hartenkreet toen u zei dat uw bedrijf tegen zijn grenzen aanloopt. Ik kan mij daar van alles bij voorstellen, maar misschien kunt u het wat uitdiepen.

De heer **Van Royen**: Graag. De werkzaamheden worden steeds meer verschoven naar de nachten en de weekenden. Buitendienststellingen staan onder enorme druk, zowel vanuit de reizigers als vanuit de politiek. Die druk leidt ertoe dat het allemaal in zo kort mogelijke tijd en meestal op voor mijn mensen vervelende momenten moet worden uitgevoerd. Mijn mensen gaan echt tot het uiterste om deze klussen te klaren en zo nu en dan zie ik zelfs dat mensen over de door ons gestelde grenzen heen gaan om overlast voor reizigers te voorkomen.

De **voorzitter**: Over grenzen heen?

De heer **Van Royen**: Ja. Er zijn voorbeelden van veiligheidsincidenten, doordat mensen onbeveiligd het spoor op gaan om te zien of er problemen zijn. En wij willen niet dat mensen dat onbeveiligd doen. Overigens wil ProRail dat ook niet. Als ik die mensen aan mijn bureau haal, zeggen ze: «Ik heb de keuze om het treinverkeer een kwartier stil te leggen bij Den Haag CS of om zelf even te gaan kijken. Dat kan ook, want ik weet hoe ik dat veilig kan doen.» Ik moet die mensen dan toch op het hart drukken dat ze echt te ver gaan in hun enthousiasme voor het spoor. Maar zo werkt het nu eenmaal bij die mensen. Een en ander geldt ook voor de buitendienststellingen. In een buitendienststelling moet er vaak wel heel veel werk uitgevoerd worden. Men zet het soms echt op haren en snaren om het maar vol te kunnen plannen. Meestal lukt het allemaal wel, maar wij merken desondanks dat het

enthousiasme om in deze branche te komen werken afneemt. De oorzaak daarvan is het enorme beroep dat wij op mensen doen door ze bij nacht en ontij en in de weekenden te laten werken.

Er zijn prognoses opgesteld, overigens samen met de vakbonden, en dan zie je dat het specialistische personeel in aantal zal afnemen. Daardoor lopen wij tegen het probleem aan dat wij in de komende jaren misschien niet meer genoeg mensen beschikbaar hebben. Ook in de politiek wordt weleens gesteld dat het niet zo kan zijn dat die drieduizend man die het spoor onderhouden, bepalen wanneer treinen wel of niet rijden. Als wij op deze manier doorgaan, ben ik bang dat wij op een gegeven moment met tekorten te kampen krijgen en dan gaat dat daadwerkelijk gebeuren. Dan kunnen wij het spoor niet meer op de juiste manier onderhouden.

De voorzitter: Als u het voor het zeggen had, hoe zou u het werk dan inrichten?

De heer Van Royen: Ik zou het werk graag veel gelijkmatiger verdelen over de dag, de nacht en het weekend. Verder zou ik graag ruimere mogelijkheden krijgen om het onderhoud en het werk aan het spoor uit te voeren. Ik zou niet langer proberen om in extreem korte buitendienststellingen werkzaamheden te verrichten.

De voorzitter: Dat betekent dus een daling van de spoorcapaciteit.

De heer Van Royen: Dat zou kunnen betekenen dat een spoor soms langer buiten dienst is voor onderhoud, maar u moet niet vergeten dat er nog heel veel met technologische innovatie kan worden gedaan. De mogelijkheden om veilig tussen de treinenloop door te werken benutten wij nog lang niet allemaal. Technologische innovaties hebben wij zeker ook nog niet allemaal benut. Er is nog veel meer mogelijk.

De voorzitter: Zoals?

De heer Van Royen: Ik denk dan aan buitendienststellingen die elektronisch genomen worden zodat mensen kort het spoor in kunnen gaan. Verder is er de mobiele werkplaats. Dergelijke mogelijkheden zijn er echt. Ze zijn alleen nog niet volledig ingevoerd in het reguliere proces.

De voorzitter: Hoe komt dat?

De heer Van Royen: Dat komt voor een deel doordat mensen meegenomen moeten worden om op deze manier te gaan werken en voor een ander deel doordat de besluitvorming bij ProRail en NS zo complex is dat die heel traag verloopt. Zo'n mobiele werkplaats moet door de verkeersleiding op de juiste manier ingelegd worden. Wij werken daar nu al drie jaar aan en men heeft het nog steeds niet goed onder de knie.

De voorzitter: Tot wie wendt u zich eigenlijk met dit soort klachten en met klachten over de aanbestedingsprocedures?

De heer Van Royen: Misschien mag ik deze vraag via een omweg beantwoorden.

Een van de problemen die ik zie, is dat deze onvolkomen markt ervoor zorgt dat het lerend vermogen van de branche beperkt is. Dat is heel eenvoudig te verklaren door het gegeven dat wij heel terughoudend zijn met het geven van kritiek. Wij hebben één opdrachtgever en die opdrachtgever komen wij vandaag en morgen, 's ochtends en 's avonds tegen. Het

is best moeilijk om dan nog op een goede, open, constructieve manier met elkaar te praten.

Ik heb dat aan den lijve ondervonden toen ik bij de Tweede Kamer heb gesproken over het winterweer. Ik heb toen openhartig mijn verhaal gedaan en dat is mij absoluut niet in dank afgenomen. Ik heb het gevoel dat hieraan door de wisseling in het management van ProRail een positieve wending is gegeven. Maar die verandering moet natuurlijk wel eerst alle lagen van het bedrijf bereiken. Ik hoop echt dat wij de komende jaren stappen kunnen zetten die leiden tot een klankbord bij ProRail voor dit soort zaken en vervolgens tot daadkrachtiger optreden. ProRail erkent al drie jaar dat er sprake is van een scheve verdeling, maar het probleem is nog steeds niet opgelost.

De voorzitter: De heer Van Bommel zei al iets over de organisatiestructuur en dan vooral over de verdeling infra, onderhoud en ministerie. Wat is volgens u de beste structuur?

De heer Van Royen: Op de vraag over de relatie met het ministerie moet ik u een antwoord schuldig blijven. Ik heb echter niet het beeld dat die zou moeten worden veranderd. Volgens mij werkt dat op zichzelf goed. Bij ProRail kunnen er nog enorme slagen worden gemaakt en dan vooral door te zorgen voor betere afstemming tussen inframanagement en infraprojecten enerzijds en tussen centraal en decentraal anderzijds. Als wij met een voorstel komen voor de vervanging van een rijdraad, dan merken wij dat dit voorstel eerst van decentraal naar centraal gaat en vervolgens van inframanagement naar infraprojecten. Het duurt daardoor heel lang voordat het tot een aanbesteding kan komen. Er moet echt heel wat worden verbeterd, voordat men dit soort zaken snel en voortvarend kan oppakken.

De voorzitter: Helder. Ik spring een beetje van de hak op de tak, maar ik wil nog even terug naar het aanbestedingstraject. Ik hoop dat u mij dat niet kwalijk neemt.

U zegt dat ProRail nu heel erg op de prijs zit. Dat kun je ook positief uitleggen: misschien is het wel goed dat ze u dwingen om te concurreren en scherp aan de prijs uw producten weg te zetten?

De heer Van Royen: Dat is ook zo. Met uw onderzoeksvraag heb ik dan ook wel even geworsteld, want wat is «effectief besteden»? Als men de meeste waar voor zijn geld wil, dan is de manier waarop ProRail projecten in de markt zet en onderhoudsgebieden aanbesteedt, heel goed. Het leidt immers tot extreem lage prijzen. Het is dan natuurlijk nog wel de vraag of men met het geld de juiste dingen doet. Worden de juiste acties wel ingezet? Dat is eigenlijk het verschil tussen efficiënt en effectief. Ik denk dat er op dat punt nog wel het een en ander kan worden verbeterd. Men moet er, door in de keten veel beter samen te werken, voor zorgen dat de juiste dingen worden gedaan. En soms betekent dat niet tegen de laagste prijs, maar tegen een goede prijs.

In het strategisch platformoverleg spreken wij met ProRail overigens ook over de vraag hoe wij de keten beter kunnen integreren. Wij willen onze ideeën om het spoor goed te laten functioneren, op een efficiëntere manier inbrengen bij ProRail. Daarvoor zijn nu de eerste kinderstapjes gezet.

De voorzitter: Doen ze het in het buitenland beter?

De heer **Van Royen**: Nee. Het onderhoud in de landen waar wij werken, is nog heel vaak in handen van de netwerkbeheerders. Wij verrichten daar ook geen onderhoudswerkzaamheden, maar vooral projectmatige werkzaamheden. Ik denk dat wij in Nederland al een stuk efficiënter werken. Wij moeten er alleen wel voor zorgen dat het niet doorslaat. Vooral bij de aanbesteding in de onderhoudsgebieden zie je enorme prijsdalingen. Die dalingen komen na een tijd dat er werd aanbesteed in een een-op-eenrelatie. Op dit moment slaat men echt door. Er wordt ver onder de kostprijs aanbesteed. Oorzaak daarvan is de onzekerheid in de markt en de afhankelijkheid van mensen van deze aanbestedingen: als je een onderhoudsgebied niet binnenhaalt, heb je eigenlijk een reorganisatie aan je broek.

Hierdoor zijn partijen bereid om ver te gaan. Het zet echter wel de relatie onder druk. Door dit soort contracten komen relaties op scherp te staan en het is de vraag of de kwaliteit van het spoor daardoor uiteindelijk niet lager wordt. Ik zeg daar wel meteen bij: op veiligheidsgebied zal dat niet gebeuren.

De **voorzitter**: Mijn laatste vraag. Welke aanbevelingen zou u de Kamer doen als u in onze schoenen stond?

De heer **Van Royen**: Ik zou de aanbeveling doen om bij ProRail heel sterk te sturen op het primaire proces: het onderhoudsmanagementproces en het projectmatig uitvoeren van werkzaamheden. Als men dat op een hoger plan tilt, leidt dat tot aanzienlijke verbeteringen. Men moet dat dan wel samen met de keten en samen met de toeleveranciers van ProRail doen. Op die manier kun je ervoor zorgen dat de behoeftes van de keten in die imperfecte markt zo worden ingevuld dat bedrijven een vitaal bestaan kunnen lijden.

De **voorzitter**: Is dat een rol voor ProRail of moet het ministerie de leiding nemen?

De heer **Van Royen**: De manier waarop de minister ProRail aanstuurt, is een beetje een ver-van-mijn-bed-show. Uit bedrijfsmatig oogpunt bezien denk ik dat het een heel belangrijke taak van ProRail is om ervoor te zorgen dat haar interne processen op orde zijn.

De **voorzitter**: Mijnheer Van Schijndel, mag ik u dezelfde vraag stellen? Wat zou u doen als u in onze schoenen stond?

De heer **Van Schijndel**: Ik begin dan met een aanvulling op wat de heer Van Royen zei. Ik zie af en toe hoe ProRail worstelt met zijn relatie met het ministerie. Als ik zou zeggen «ik kan een CO₂-vriendelijker stuk spoor bouwen, maar dat is wel duurder», dan zie je die worsteling heel duidelijk. Van het ministerie heeft ProRail immers de opdracht gekregen om de overheidseuro zo goed mogelijk uit te geven. Soms is een bepaalde investering beter voor de reiziger en de eindgebruikers, maar kan ProRail daar maar heel moeilijk of niet toe beslissen. Voor ons is het daardoor af en toe moeilijk om te doorgronden wat het ministerie nu precies wil. De bezettingsgraad van het Nederlandse spoor is heel hoog. Bij spoorontwerpen moeten wij dan ook veel meer rekening houden met het onderhoud. Als wij de onderhoudswerkzaamheden buiten de nachten en de weekenden willen verrichten, moet je daarmee rekening houden bij de aanleg van nieuw spoor en bij grootschalige vernieuwingen. Soms moet je echt een inhaalspoor aanleggen, maar er zijn soms ook andere technische oplossingen mogelijk. Die zijn echter allemaal duurder. En wij

kennen het aanbestedingsbeleid van ProRail: daar zijn ze niet voor aangenomen. Maar alleen als wij zo'n extra investering doorrekenen over een levenscyclus van dertig jaar, kunnen wij bepalen wat het efficiëntst is. «Penny-wise and pound-foolish», om het in goed Nederlands samen te vatten.

De **voorzitter**: De corridorgedachte is u dus een doorn in het oog, omdat die eigenlijk alleen maar druk legt op het onderhouds- en vervangingsvraagstuk?

De heer **Van Schijndel**: De corridorgedachte juichen wij wel toe, maar de vraag is hoe je die aanbrengt. Houd je daarbij rekening met het onderhoud? Dat is de vraag waarop men een antwoord zal moeten geven. Neem dat punt mee en besef dat het geld zal kosten als je het doet bij de eerste aanleg.

De heer **Van Royen**: Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer krijgt vorm. Dat is voor ons best een probleem, want alles wat wij daar nu nog overdag kunnen doen, is straks natuurlijk verleden tijd als er om de tien minuten een trein rijdt. Wij zullen echt met ProRail moeten overleggen over een structurele oplossing voor dit probleem, hetzij in de infrastructuur, hetzij in de werkprocessen. Doen wij dat niet, dan krijgen wij straks alleen maar met nog meer nachtwerk te maken.

De **voorzitter**: Dat is tot op heden nog niet gebeurd?

De heer **Van Royen**: In de eindfase wordt daarover overlegd, maar ik zou veel liever zien dat daarover vanaf het begin structureel werd overlegd.

De **voorzitter**: Onze tijd is bijna op, maar ik zie dat de heer Bosman u ook een vraag wil stellen.

De heer **Bosman**: Ik keek naar uw staatjes en daaruit blijkt inderdaad dat u aan het begin van het jaar mensen thuis hebt zitten en aan het einde van het jaar mensen moet inhuren. U hebt met andere woorden wel voldoende capaciteit om het werk te doen. Probleem is dat het oneerlijk is verdeeld.

De heer **Van Royen**: Dat klopt. Wij werken sowieso altijd met inhuur, omdat het werk ontzettend veel pieken en dalen kent. Mijn gemiddelde werknemer kan in het weekend drie keer acht uur werken. Hij heeft dan 24 uur gemaakt en dan moet ik nog 16 uur invullen. Dat lukt mij bij een aantal mensen, maar niet bij de hele groep. Wij werken daarom in de weekenden en op hoogtijdagen altijd met inhuurpersoneel. Daarmee middelen wij het zo goed mogelijk uit. Aan het begin van het jaar heb ik echt te veel mensen met leegloop als gevolg en aan het eind van het jaar is de inhuur zo groot dat wij het eigenlijk niet meer goed bemand krijgen.

De heer **Bosman**: In het rapport van de Rekenkamer staat dat volgens ProRail het capaciteitsgebrek bij aannemers een van de oorzaken voor vertragingen in projecten en voor onderbesteding van budgetten is. Bent u dat met ProRail eens?

De heer **Van Royen**: Nee, daar kan ik mij weinig bij voorstellen. Tot nu toe hebben wij alle projecten die uitgevraagd en aanbesteed zijn, op een goede manier kunnen invullen. Wij zijn deze zomer negen weken 24 uur per dag bezig geweest om Arnhem om te bouwen. En dat hebben wij op

een goede manier kunnen invullen. Ik heb nog geen project meegemaakt dat werd gedwarsboomd door capaciteitsgebrek bij mijn bedrijf.

De heer **Bosman**: ProRail kan het geld dus goed bij u kwijt. Wat zou het u besparen als je het vierde kwartaal kon uitvlakken over de andere drie? Hebt u daar een getal voor?

De heer **Van Royen**: Daar heb ik geen getal voor.

De heer **Van Hijum**: Nog snel een paar korte vragen. Ik kan mij herinneren dat er in het verleden kritiek is geweest door de aannemersbranche op de positie van ProRail tussen het ministerie met zijn beperkte onderhoudsbudget en de aannemers die het werk moeten doen. Er zou te weinig geld van het onderhoudsbudget doordruppelen naar de aannemers. Kunt u hieraan een getal verbinden?

De heer **Van Royen**: Dat vind ik heel moeilijk. Zoals ik al zei, putten wij uit een budget van ongeveer 650 mln. Daaruit moeten wij in Nederland ons werk halen. Hoe zich dat verhoudt tot de kleine 2 mld. die ProRail in totaal besteedt, vind ik moeilijk in te schatten, want daaruit moeten ook onderzoek en civiele constructies worden gefinancierd. De civiele constructies zijn de betonnen constructies, constructies waar wij als spoorbouwer niet in zitten. Ons zusterbedrijf BAM Civiel zit daar wel in, maar die getallen heb ik niet paraat. Het stoort ons wel enigszins – u kunt zich dat vast voorstellen – dat wij het de afgelopen tijd met steeds minder mensen moeten doen. Wij hebben in de laatste vier jaar met hetzelfde werk 20% van ons personeelsbestand moeten afbouwen. Wij moesten dus veel efficiënter gaan werken, terwijl de omvang van het personeelsbestand van ProRail in die periode met 20% tot 30% groeide. Het komt steeds vaker voor dat wij met drie mensen naar een bespreking gaan om vervolgens acht mensen tegenover ons te zien zitten.

De heer **Van Hijum**: Een interessante indicatie. Werkt u op basis van prestatieafspraken? Dat wil zeggen op basis van het aantal storingen? U zegt dat de kwaliteit er af en toe onder lijdt. Kunnen wij dat terugzien in het aantal storingen dat in uw gebied plaatsvindt?

De heer **Van Royen**: Nee, of het aantal storingen toeneemt zien wij nog niet meetbaar terug in onze resultaten. Wij hebben nog geen nieuw onderhoudscontract verworven. Onze concurrenten Strukton en Volker Wessels hebben dat al wel, maar wij nog niet. Ik heb dus nog geen vergelijkingsmateriaal tussen het aantal storingen in een gebied dat op de oude manier wordt onderhouden en een gebied waar men werkt met een nieuw contract.

De heer **Van Hijum**: De nieuwe contracten zijn meer prestatiegerelateerd?

De heer **Van Royen**: Ter toelichting. De oude contracten zijn in 1997 een-op-een doorgezet naar de zittende aannemers. ProRail bouwt dat op dit moment af en men noemt dat PGO's (prestatiegerichte onderhoudscontracten). Daarin wordt met specificaties als het maximale aantal storingen gewerkt.

De heer **Van Hijum**: Een allerlaatste vraag. Is het gevoel in regio's als de Achterhoek dat men stiefmoederlijk bedeed wordt uit de onderhoudsbudgetten, terecht?

De heer **Van Royen**: Ook daar kan ik u helaas geen antwoord op geven. Onze onderhoudsgebieden zitten niet in de regio, maar louter en alleen in de ProRail-regio's. Ik ken het verschil dus niet. Misschien dat een van onze concurrenten u daar wel antwoord op kan geven.

De **voorzitter**: De tijd zit er helaas op. Ik bedank u heel hartelijk voor uw antwoorden. Die gaan ons enorm helpen bij de rest van onze werkzaamheden. Als u morgen bedenkt dat u toch iets vergeten bent, dan weet u ons te vinden! Ik hoop dat wij u op onze beurt ook kunnen bereiken voor aanvullende vragen.

De heer **Van Royen**: Uiteraard!

De **voorzitter**: Heel fijn. Hartelijk bedankt.

Sluiting 16.06 uur.

VERSLAG VAN EEN BESLOTEN GESPREK IN HET KADER VAN DE TIJDELIJKE COMMISSIE ONDERHOUD EN INNOVATIE SPOOR

Vrijdag 28 oktober 2011
Aanvang 16.15 uur

Gehoord worden: de heer J.J. Vos, algemeen directeur, en de heer R. Rijper, oud-algemeen directeur , VolkerRail Nederland bv

Voorzitter: mevrouw A. H. Kuiken

Verder zijn aanwezig de leden van de commissie: Van Bommel, Bosman en Van Hijum,
alsmede de heer F.H. Mittendorff, griffier, en de heer R.J. de Bakker, onderzoekscoördinator

Gesprek met:

- **de heer J. Vos, algemeen directeur VolkerRail, en**
- **de heer R. Rijper, oud algemeen directeur VolkerRail.**

De **voorzitter**: Goedemiddag heren. Welkom bij de Tijdelijke commissie spoor. Mijn naam is Attje Kuiken. Ik ben voorzitter van deze tijdelijke commissie. Rechts van mij zit Jhim van Bommel en links van mij zitten André Bosman en Eddy van Hijum. De heer Paulus Jansen heeft u ontmoet. Hij moet zich vandaag helaas verontschuldigen. Hij is al vrij goed op de hoogte en hij wordt uiteraard bijgepraat naar aanleiding van de gesprekken van vanmiddag.

De tijdelijke commissie is in het leven geroepen door de Tweede Kamer om onderzoek te doen naar het onderhoud van het spoor, naar de innovatie en het geld dat daaraan besteed wordt. Vandaag richten wij ons op de staat van het onderhoud en de aanbesteding daarvan. Ons hoofddoel is, erachter te komen hoe wij een zo slim mogelijk ingericht spoor kunnen krijgen waarbij de middelen juist besteed worden.

Dit gesprek heeft een besloten karakter, maar is niet geheim. Als u zaken met ons wilt delen die een vertrouwelijk karakter hebben, moet u dat melden. Het is voor ons makkelijker om door te vragen op niet-vertrouwelijke informatie.

Jhim van Bommel zal als eerste de vragen stellen.

De heer **Van Bommel**: Welkom bij onze commissie. Wij gaan proberen om een beeld te krijgen van het onderhoud van het Nederlandse spoor, uw visie daarop en uw ervaringen met ProRail. Allereerst geef u ik beiden de gelegenheid om zich kort voor te stellen.

De heer **Vos**: Ik ben Jan Vos. Vanaf 1 oktober ben ik directeur van VolkerRail. In die hoedanigheid ben ik de opvolger van Richard.

De **voorzitter**: En daarvoor?

De heer **Vos**: Ik kom van buiten het spoor en van buiten de aannemerij. De afgelopen vijftien jaar heb ik een groot aantal rollen vervuld binnen de uitgeverij, nationaal en internationaal.

De heer **Rijper**: Ik ben Richard Rijper. Ik ben van 2005 tot afgelopen oktober algemeen directeur van VolkerRail geweest. Ik ben op dit moment directeur van KWS, de wegenbouwclub van VolkerWessels. Ik heb eigenlijk een transfer binnen het concern gemaakt. Gelet op de achtergrond, leek het ons handig om beiden hier te verschijnen. Ik heb zes jaar ervaring met VolkerRail en de samenwerking met ProRail. Jan is nu verantwoordelijk. Het is misschien leuk om te weten dat ik in de gelegenheid ben geweest om de zaak van beide kanten te bekijken. Voordat ik bij VolkerRail in dienst kwam, heb ik lang bij ProRail gewerkt. Ik heb de wereld van het spoor vanuit verschillende perspectieven kunnen waarnemen.

De heer **Van Bommel**: Dat is heel mooi. Ik begin met de ontwikkeling van het onderhoud van het spoor en dan met name als gevolg van de aanbestedingsmethodes. Vroeger werd er met een procesgerichte aanpak gewerkt en nu is de aanpak prestatiegericht. Kunt u in het kort schetsen wat dat voor invloed op de stand van het onderhoud heeft?

De heer **Vos**: Ik veronderstel dat het mechaniek van beide contractvormen bekend is. De procescontracten of OPC-contracten zoals wij ze noemen, zijn vastgestelde onderhoudscontracten. Daar staat in dat je een aantal keren per jaar bepaald onderhoud uitvoert. De nieuwe contracten, de PGO-contracten, zijn alleen maar gericht op het in stand houden van een bepaalde kwaliteit. De aannemer wordt geacht om dat te kunnen monitoren en waar nodig te onderhouden. Daar komt bij dat de PGO-contracten met nadruk op prijs worden aanbesteed. Dat merken wij in de markt en ook in de contacten met ProRail.

Wat heeft dat voor effect op de onderhoudssituatie? Naar onze mening heeft een PGO-contract op termijn misschien een minder goede invloed op de onderhoudssituatie dan de OPC-contracten. Uiteindelijk is het niveau van het spoor gedefinieerd als een leidraad. Alles wat daaronder komt, moeten wij herstellen. Dat leidt tot de tendens dat wij de dingen doen die wij moeten doen – dat is ook de contractvorm – maar niet meer dan dat. Er is contractueel afgesproken dat wij het spoor op een bepaald niveau houden. Zolang het boven dat niveau is, is het oké. In de oude OPC-contracten werd het spoor veel vaker onderhouden. De prijzen lagen ook hoger, dus dat kon ook. Gemiddeld genomen, hield je daardoor het spoor op een iets hoger niveau. Nu wil ik niet zeggen dat het spoor in de nieuwe stijl, de PGO-stijl slechter wordt. Het is nog steeds adequaat. Het is nog steeds op het niveau dat het zou moeten zijn. Wij vermoeden dat op termijn de gemiddelde kwaliteit van het spoor tendeert naar een adequaat niveau, terwijl het in het verleden misschien een wat hoger niveau had.

De heer **Van Bommel**: U heeft ook internationale ervaring. Wat is het niveau van onderhoud van het spoor vergeleken met het buitenland?

De heer **Vos**: Ik heb geen internationale spoorervaring, maar ik heb veel gebruikgemaakt van het openbaar vervoer in het buitenland. Mijn persoonlijke observatie is dat het in Nederland wel heel goed geregeld is. Ik heb met name in de VS en in Engeland heel veel in de trein gezeten. De gemiddelde snelheid op het spoor ligt daar veel lager. Dit geldt ook voor de betrouwbaarheid en de frequentie.

De heer **Rijper**: Ik heb een iets ander beeld, ook uit persoonlijke ervaring. Nog niet zo lang geleden nam ik de trein van Frankfurt naar Utrecht. In Duitsland is het redelijk strak en blijft je koffie redelijk rustig staan. Voorbij

Emmerich begint het toch wel te schommelen. Het spoor in Duitsland wordt op een hoger niveau gehouden dan in Nederland. Dat wil niet zeggen dat het onveilig is, maar ik denk wel dat het er in Duitsland strakker bij ligt.

De heer **Van Bommel**: Uit het rapport van de Algemene Rekenkamer wordt duidelijk dat er bij ProRail sprake is van onderbestedingen bij het onderhoud. Ik citeer: «ProRail stelt dat de onderbesteding van onderhoud en aanleg deels wordt veroorzaakt door een groeiende efficiency, een beter aanbestedingsresultaat en scherpere inzichten in de prioriteiten.» Is dit ook uw beeld?

De heer **Rijper**: Jan heeft al gezegd dat het kostenniveau van een OPC-contract veel hoger is dan dat van een PGO-contract. Dat is niet omdat wij meer aan OPC-contracten verdienen, maar omdat wij daarbij veel meer werk verzetten in een bepaald gebied. De belangrijkste stap is dat er bij de OPC-contracten jaarlijks bepaalde dingen moeten worden geproduceerd. Die contracten zijn historisch vastgesteld. Bij het prestatiegericht onderhoud is het natuurlijk toestandsafhankelijk. Het simpelste voorbeeld is dat voor een gebied in een OPC-contract op historische basis is voorgeschreven dat er tien keer per jaar een stopmachine overheen moet. In het prestatiegericht onderhoud monitoren wij de ligging van de baan zeer nauwkeurig. Zodra de situatie buiten de specificatie dreigt te vallen, sturen wij er een stopmachine op af. Aan het eind van het jaar blijkt er dan misschien vier keer een stopmachine over het traject te zijn gegaan. De vraag is natuurlijk wat uiteindelijk het verstandige getal is. Bij prestatiegericht onderhoud houden wij het spoor in conditie binnen een zeer smalle bandbreedte rond de specificatie, maar niet meer dan dat. Ik neem even een voorschotje op de ontwikkelingen. Dit geldt overigens ook voor het vervangen van spoorstaven. Als een spoorstaaf nog net binnen de specificatie valt, laten wij hem liggen. Alleen als die vervangen moet worden, doen wij dat. Wij vervangen 60 meter als dat moet, maar ook 3 meter als dat nodig is. In de oude situatie werd sneller overgaan tot vervangen door nieuwe materialen en over grotere lengtes. Nu gaat het allemaal op de vierkante millimeter en zeer toestandsafhankelijk. Het klopt dat PGO een ander prijskaartje heeft dan OPC. Daarmee is het wellicht een stuk doelmatiger, want misschien waren die tien stopbeurten in het voorbeeld wel niet per se noodzakelijk. Dat bewijzen wij als het ook met vier kan. Het werk wordt aanbesteed in een zeer concurrerende spoormarkt. Het prijsniveau is scherp. Wij staan daar positief tegenover. De concurrentie is nodig om de markt scherp te houden en om de partijen uit te dagen tot innovatie. Wij vinden dat prima. De concurrentiedruk leidt tot aanbestedingsresultaat.

De heer **Van Bommel**: U zegt eigenlijk dat ProRail zijn werk goed doet. Het bedrijf laat genoeg concurrentie ontstaan. U wordt onder druk gezet om een zo goed mogelijk product tegen een zo laag mogelijke prijs te leveren.

De heer **Rijper**: Ja. U gaf de onderzoeksvraag aan ons mee of dit een efficiënt proces is. Het aanbesteden van het onderhoud is zeker een zeer efficiënt proces. Wij voeren wel veel gesprekken met ProRail over de vraag waar dit op lange termijn toe zal leiden. Daar hebben wij wel zorgen over.

De heer **Van Bommel**: Dat was mijn volgende vraag. Kunt u daar iets over zeggen?

De heer **Rijper**: De vraag is of het spoorstelsel uiteindelijk gebaat is bij een PGO-constructie. Die heel scherpe prijsconcurrentie zien wij ook bij de aanbesteding van vernieuwingsprojecten. Is het spoor er uiteindelijk bij gebaat dat het altijd maar gaat om de laagste prijs en dat de markt gevraagd wordt om de infrastructuur prestatiegericht op specificatie te houden? Daarbij houden wij het spoorstelsel in een zeer smalle bandbreedte op de minimumspecificatie. Daarmee wordt het een broek met veel verstelde lappen om het simpel te zeggen. Ergens zal dat een keer gaan knellen. Ik wil niet zeggen dat het onderhoud van de spoorinfrastructuur op de oude manier veel meer verborgen kwaliteit had, maar er werd wel veel meer onderhouden dan nu. Er gingen ook veel meer nieuwe spullen in.

De heer **Van Bommel**: Is veiligheid een issue?

De heer **Rijper**: Is het dan niet veilig, is de voor de hand liggende vraag. Ik denk dat het veilig is omdat wij het spoor op specificatie houden. In Nederland werden vroeger de gebieden die degenereren compleet vernieuwd en op een hoog niveau gebracht. Daarna trad door de jaren heen slijtage op. Nu houden wij het spoor in heel Nederland binnen die nauwe bandbreedte op specificatie. Die specificatie is op zichzelf veilig, maar wij zullen beleven wat dit op lange termijn betekent. Er is nog geen referentie omdat wij nog maar net met PGO zijn begonnen.

De heer **Van Bommel**: Wat is volgens u de lange termijn?

De heer **Rijper**: Ik kan mij voorstellen dat wij dat pas over een jaar of tien met elkaar meemaken.

De heer **Van Bommel**: Komen wij dan in de situatie dat het potentieel ... Ik ben een beetje bezorgd over de tweedehands spullen die u gebruikt. Daar sla ik op aan.

De heer **Rijper**: Dat begrijp ik.

De heer **Vos**: Potentieel onveilig, zou kunnen, maar wij denken veel meer in de volgende termen. Bij gebrek aan volwaardig preventief onderhoud moet je het spoor op de minimumspecificatie houden. Wij hebben daar zo veel mogelijk geïnspecteerd. Wij zijn nagegaan welke wissels er liggen en of ze nog voldoen. Als ze net nog wel voldoen, dan laten wij ze liggen. Op termijn breng je zo de gewogen gemiddelde kwaliteit van het spoor naar minimumniveau. Wij vermoeden dat je op termijn hogere onderhoudskosten krijgt en meer incidentele storingen. Ik kan de veiligheid niet beoordelen. Wij denken veel meer in termen van storingen, dus dat er bijvoorbeeld een heel emplacement uitvalt en dat de storing niet snel en simpel te verhelpen is.

De heer **Van Bommel**: Zijn er behalve de prijs andere prikkels? Wordt u gestimuleerd om innovatief te zijn of efficiënter te werken?

De heer **Vos**: Weinig voor zover ik nu kan beoordelen. De prikkels zijn voornamelijk op de prijs gericht. Wij werken ook met andere opdrachtgevers, ook binnen de overheid. Dan merken wij dat wij ook op een element zoals kwaliteit worden beoordeeld. Bij ProRail merken wij heel

sterk: dit is het bestek, dit is de prijs en dat is de einde van de onderhandeling. Wij merken wel dat het eenzijdig is.

De heer **Van Bommel**: Wilt u dit nog aanvullen, mijnheer Rijper?

De heer **Rijper**: ProRail vindt dat het op de economische meest voordelige inschrijving gunt. In de eerste PGO-aanbesteding was er nog ruimte voor verbetervoorstellen. Nu zijn wij bij de zevende aanbesteding en zijn die ruimtes inmiddels dichtgezet. Je mag nu wel zeggen dat het een slag is om de laagste prijs. Daarbij komt dat er overcapaciteit is bij de sporaannemers doordat het werkvolume de afgelopen jaren aanzienlijk is teruggelopen. Een sporaannemingsbedrijf is een capaciteitsbedrijf met veel mensen en middelen. Zo'n bedrijf heeft volume of dekking nodig. In de schaarse markt is het ook een kwestie van overleven. Dat nodigt uit dat bedrijven kijken naar hun eigen efficiency en kostenniveau. Op zich is dat gezond, maar het zet ook het proces onder druk.

De heer **Van Bommel**: Werkt u veel met ingehuurd krachten? Zit er veel verschil in het personeelsbestand tussen hoogtij en laagtij qua onderhoud?

De heer **Vos**: Er staat druk op de werkvolumes en de werkvolumes zijn niet stabiel. Wij hebben ongeveer 1200 mensen fulltime in dienst, waarvan ongeveer de helft technisch personeel is dat aan de baan werkt. Over het algemeen zijn dit geschoolde mensen – niveau mts-plus – die door jarenlange opleiding en ervaring een hoog technisch niveau hebben bereikt. Het is een categorie mensen die je in Nederland heel moeilijk kunt vinden. Dat wordt steeds moeilijker. Ze moeten ook nog bij nacht en ontij werken. Onderhoud aan de baan gebeurt altijd 's nachts. ProRail maakt meerjarenprognoses. Het jaar 2012 is een dip. Voor 2013 is het ietsje beter en in 2014 gaat het weer omhoog. Als commercieel bedrijf moeten wij onze bezetting daar op de een of andere manier op aanpassen. Daarbij komt dat wij weten dat wij in 2013 en 2014 deze categorie mensen niet meer kunnen vinden. Er is eigenlijk maar één aanbieder. Het is een imperfecte markt. Daardoor kunnen wij haast geen kant op. Wij zitten in een enorm dilemma. Wij hebben een schaars goed dat kritisch is voor ons bedrijf. Economisch gezien, willen wij geen verlies gaan maken, zouden wij er afscheid van moeten nemen, gegeven de volumes voor 2012 en 2013. Praktisch gesproken kan dat echter niet omdat wij die mensen straks niet meer binnen kunnen krijgen. Dat is een zeer lastige afweging.

De heer **Van Bommel**: Bent u nog wel in staat om het onderhoud uit te voeren of moet u op een gegeven moment bepaalde trajecten afstoten?

De heer **Vos**: De onderhoudsflow is relatief stabiel. Alle grote aannemers werken met een onderhoudstak en een projectentak, waarbij onderling mensen worden uitgewisseld. Die schommelingen in de markt geven ons grote problemen, ook gelet op de mensen die wij in dienst hebben.

De **voorzitter**: U zei al dat ProRail de grootste opdrachtgever is. Wat betekent die afhankelijkheidsrelatie voor u?

De heer **Vos**: Ik kom vers in deze markt. Tevoren vroeg ik mij ook af hoe dat zou werken. Ik moet zeggen dat ProRail er professioneel mee omgaat. Het zou kunnen zeggen: wij doen geen zaken meer met VolkerRail want die mogen wij niet zo. In de commerciële sfeer zijn dergelijke reacties

gebruikelijk. Als een bedrijf iets niet goed doet of als je er heel veel ruzie mee hebt, zeg je: even een jaartje niet. Het is mij opgevallen dat ProRail dat niet doet. Je kunt een arbitragezaak of een rechtszaak tegen ProRail hebben lopen, maar zolang je netjes offreert en tegen de juiste prijs, krijg je gewoon je opdrachten binnen. In die zin speelt ProRail een professionele rol in de aanbidding. Ons grote probleem zijn de grote schommelingen in het volume. Met één aanbieder is dat lastig op te vangen.

De heer **Rijper**: Even ter aanvulling. Wij hebben overleg met ProRail. We praten veel over die afhankelijkheid. Een aspect van die onvolkomen markt is dat wij afhankelijk zijn van ProRail, maar omgekeerd is ProRail ook afhankelijk van ons. Wij onderhouden wel een groot stuk van het spoor in Nederland. Het uitvoerend personeel zit bij de aannemers en niet bij ProRail. Wij dagen ProRail vaak uit om vanuit die relatie verantwoordelijkheid te nemen voor zijn supply chain. In die wederzijdse afhankelijkheid is het belangrijk dat ons bedrijf binnen de wereld van concurrentie, mededinging en gezonde marktwerking gezond blijft, zodat het nu en in de toekomst ProRail kan blijven bedienen. Dat betekent dat ProRail een beetje moet sturen in de wijze waarop het werk op de markt zet. Het ene jaar niks en het andere jaar heel veel is in die onvolkomen markt niet handig, niet slim. Hetzelfde geldt voor de verdeling van het werk binnen het jaar. Wij hebben vaak heel veel werk in het tweede en vierde kwartaal en heel weinig in het eerste kwartaal. Het weer speelt in die zin mee dat vorst een issue is, maar in veel gevallen is dit volgens mij gewoon het gevolg van kasritme. Je zou meer kunnen doen om je strategische leveranciersketen gezond te houden. Ik heb het dan niet alleen over Volker, maar ook over de andere aannemers.

De **voorzitter**: U herkent zich dus niet in de uitspraak van de Algemene Rekenkamer dat er te weinig aannemers zijn voor het aanbod van het werk?

De heer **Rijper**: Nee. Wij zeggen vaak dat er te veel aannemers zijn. Zo werkt de markt.

De **voorzitter**: Hoeveel is het werkvolume de afgelopen jaren afgenomen?

De heer **Rijper**: Ik spreek nu over het projectenvolume. Wij maken een strikt onderscheid tussen onderhoud, dus OPC en PGO, en het groot onderhoud en vernieuwing van bovenbouw. Dat is allemaal aanbesteed werk. De afgelopen jaren was het volume van het groot onderhoud en bovenbouwvernieuwing en de MIRT-projecten – dus de echte nieuwbouw – opgeteld 450 mln. Ik denk dat dit in totaal nu ongeveer 350 mln. is.

De **voorzitter**: Wat is het aandeel van het onderhoud daarin?

De heer **Rijper**: Dat is helemaal geen onderhoud. De budgetregel van ProRail voor onderhoud is 240 mln. Wij maken nu een slag naar 200 mln. Als alle regio's zijn aanbesteed, zitten wij op 150 mln. Dat is onze verwachting.

De **voorzitter**: En de ontwikkelingen op het gebied van het Europese beveiligingssysteem. Wat betekent bijvoorbeeld level 2 voor u?

De heer **Rijper**: Dat betekent dat er een deel van het werk uitgaat. Veel van het onderhoud en verbouwingen aan de relaisbeveiliging is werk voor ons als spooraanneemers. Op het moment dat ERTMS over Nederland is uitgerold en de stap om de oude ATB er helemaal uit te halen is gezet – dat is nog een migratievraagstuk – zal het werk afnemen. Wij houden ons bezig met verschillende disciplines in het spoor, zoals energievoorziening, bovenleiding, spoor en seinwezen. Van het element seinwezen gaat dan misschien 10% af.

De **voorzitter**: 10% van die 350 mln.?

De heer **Rijper**: Nee, 10% van de 240 mln. ERTMS is een computergestuurd beveiligingssysteem dat door bepaalde leveranciers wordt geleverd. Ik verwacht dat de traditionele spooraanneemer die onderhoud doet, hooguit het eerstelijns onderhoud aan alle baangerelateerde zaken uitvoert. Ik heb het dan over bakens en dergelijke. Enkele installaties buiten in de infra zullen wel in onderhoud blijven, maar het grote werk aan de computer zal bij de leverancier blijven.

De **voorzitter**: ProRail heeft hard aan de weg getimmerd wat betreft efficiënter aanbesteden. Wij moeten afwachten waar dat toe leidt. Vindt u dat ProRail zelf voldoende prikkels heeft om efficiënter te gaan werken?

De heer **Vos**: Voor zover ik dat als nieuwkomer in de markt kan beoordelen: niet. Ik zie dat niet zo gauw gebeuren. Ik zou niet weten waar die prikkel vandaan zou moeten komen. Ik zie wel dat ProRail die prikkel bij ons neerlegt. Intern zien wij een groeiende organisatie met regio's waar wij af en toe lastig doorheen komen. Ik ben daar twijfelachtig over.

De heer **Rijper**: Ik denk het ook niet. De efficiëncyslag bij de buitenwereld leidt er alleen maar toe dat ProRail budget overhoudt. Dat maakt het voor het bedrijf zelf minder spannend. Het bedrijf wordt afgerekend op de totale beschikking. Bij nieuwbouw is er werk voor de aannemer en het ingenieursbureau. Daarnaast spelen grondverwerving en allerlei juridische zaken. ProRail zelf heeft natuurlijk algemene kosten. In de dialoog met het ministerie zal het vaak over het totaal gaan en niet over wat er op deelbudgetposten gebeurt. Het is niet voor ons zichtbaar dat er door het ministerie wordt gestuurd op de jaarlijkse onderhoudsstromen.

De **voorzitter**: U moet onderhoud plegen en daarbij gelden veiligheidseisen. Wat kan er beter?

De heer **Vos**: Bij veiligheid denken wij aan de veiligheid van onze onderhoudsmedewerkers en niet die van de treinenloop zelf. De veiligheid van onze medewerkers zou een wat meer integraal onderdeel kunnen worden van de plannen van ProRail. Dit wordt nog te veel aan de aannemers overgelaten. Onze suggesties voor verbetering worden lang niet altijd meegenomen.

De **voorzitter**: Zoals?

De heer **Vos**: Ik geef een simpel voorbeeld. Je kan een spoor buiten dienst nemen met een kortsluitlans. Keyrail, de exploitant van de Betuwelijn, heeft die dingen over de hele lengte van het spoor liggen en die kunnen op afstand in- en uitgeschakeld worden. Onze mensen nemen voor het gewone spoor twee of drie van die dingen mee en zetten daarmee het spoor uit en aan, met alle risico's van dien. Je kan een verkeerd spoor

buiten werking zetten of verkeerd onderhoud plegen. Wij hebben ProRail gesuggereerd om daar wat aan te doen, maar daar horen wij weinig van. De veiligheid van onze spoorwerkers is belangrijk. Wij proberen daar veel aandacht aan te besteden, maar ProRail zou daar wat meer zijn steentje aan kunnen bijdragen.

De heer **Rijper**: ProRail heeft veiligheid ook hoog in het vaandel, maar de infrastructuur van nu is de optelsom van vijftig jaar klussen aan het spoor. Grotendeels gaat het nog om installaties die met Marshallhulp in elkaar zijn gezet. In die tijd werd er nog niet nagedacht over onderhoudsvriendelijk en veilig. De deuren van veel relaiskasten staan naar het spoor toe in plaats van van het spoor af. Ze staan ook nog eens dicht bij het profiel van de vrije ruimte. Ze staan er niet in, maar wel dicht op. Monteurs die eraan werken, bevinden zich in de invloedszone van de treinenloop. Je zou stappen kunnen zetten om infrastructuur onderhoudsvriendelijker te maken en ook onderhoudsruimer. Dat is een thema waar wij met ProRail al jaren over praten, maar waarop heel moeilijk beleid wordt gemaakt. Iedere keer komt in de discussie naar voren dat het om veel kilometers gaat. Dit speelt ook bij ERTMS. Als je daar fundamenteel iets aan wilt doen, heb je het gelijk over hele dure programma's. Daar moet je veel voor bouwen. Het is jammer dat ook bij nieuwe infrastructuur die specificaties niet worden meegenomen. Dat is een gemiste kans. Daar valt nog wel iets in te doen.

De heer **Bosman**: U zei dat u onderzoek heeft gedaan naar de wissels en het spoor bij Den Bosch. Gebruikt u daarbij ook het activaregister van ProRail? Dan weet u wat er ligt en welke status dat heeft of hoe oud dat is.

De heer **Rijper**: Nee, daar krijgen wij absoluut geen toegang toe. ProRail stelt zich altijd op het standpunt: ga zelf maar kijken wat er buiten ligt. Dat is onze eigen verantwoordelijkheid. Bij een klus zoals bij Den Bosch is dat niet zo spannend, want daar is het vaak een kwestie van vernieuwen. Laatst heeft Volker het onderhoud van Zeeland gewonnen. Dat is een zeer uitgestrekt gebied waarvan ProRail zelf ook niet weet in welke conditie het spoor daar is. Dat vinden wij niet helemaal fair, maar dat is niet anders. ProRail weet dat wij er zo over denken. Dat is geen geheim. Het is niet al te netjes ten opzichte van de markt om tegen de aannemers te zeggen: ga zelf maar kijken hoe het erbij ligt. Als je er fouten in maakt, is het jouw risico. Wij hebben geen toegang tot het register. Ik weet ook niet of het betrouwbaar is. Als ProRail partijen vraagt om te vernieuwen is de eis in de nieuwe prestatiegerichte wereld altijd dat de partijen zelf moeten vaststellen hoe het erbij ligt en wat eraan gebeuren moet.

De heer **Bosman**: Wat is de reden dat er een activaregister is?

De heer **Rijper**: Dat zal ProRail voor zijn balans, voor zijn financiële administratie nodig hebben.

De heer **Bosman**: Als dat belangrijk is voor de financiële administratie moet je ook weten wat de ouderdom en de status is. Oud spoor heeft volgens mij een andere waarde dan nieuw spoor of zie ik dat verkeerd?

De heer **Rijper**: Dat denk ik ook. Ik denk ook dat het activaregister wordt gebruikt om de waarde van de infrastructuur bij te houden. Eigenlijk kan ik er niks over zeggen, want ik weet het gewoon niet.

De heer **Bosman**: Is het geheim, is het niet toegankelijk?

De heer **Rijper**: Het wordt in de processen tussen opdrachtgever en aannemer niet ter beschikking gesteld om kennis te nemen van de waarde. Misschien is ProRail ook niet overtuigd van de betrouwbaarheid van het register en willen zij er niet later op aangesproken worden.

De heer **Bosman**: U zei dat de kwaliteit van het spoor daalt van goed naar adequaat. Het betere moet natuurlijk niet de vijand van het goede worden. In hoeverre is een adequaat niveau voldoende? Is dat veilig, bruikbaar voor efficiënt vervoer, zonder dat er extreem veel onderhoud nodig is? De bekende badcurve moet voorkomen worden, namelijk dat de kosten voor het onderhoud aan het eind van een periode steeds verder omhoog gaan.

De heer **Vos**: Net als overal geldt ook hier dat het bij te weinig onderhoud later te duur wordt. De standaarden voor adequaat of goed genoeg voldoen aan alle eisen van veiligheid et cetera. Wij zeggen ook niet dat het op dit moment een probleem is. Omdat wij in de PGO-sfeer minder aan het spoor doen dan in de OPC-sfeer vermoeden wij dat op langere termijn de kwaliteit van het spoor naar een lager niveau tendeert. Het is moeilijk in te schatten welke effecten dat heeft. Wij denken dat dit op termijn zal leiden tot hogere onderhoudskosten en duurdere incidenten. Ik heb het dan niet zozeer over incidenten in verband met de veiligheid als wel incidenten op het gebied van de dienstregeling. De tijd zal leren of dat ook waar is. Zo lang zijn wij nog niet met PGO-contracten bezig.

De heer **Bosman**: U moest een offerte voor Zeeland doen. U had geen idee van de stand van onderhoud van het spoor. ProRail had dat ook niet, althans dat bedrijf zei dat niet tegen u. Zat er een marge in de offerte in verband met de onzekerheden? Of ging u uit van een redelijke conditie van het spoor?

De heer **Rijper**: In de concurrentiedruk is er helemaal geen ruimte voor marges. Dat is een risico. Wij gaan er natuurlijk ook niet helemaal blind in. Wij hebben een inspectietrein over het traject laten rijden. Ik neem aan dat de andere partijen dat ook doen. Op basis van video-opnames en metingen kunnen wij een soort status vaststellen. Dat geeft ons een beeld van hoe de infrastructuur erbij ligt. Dat regelen wij dan zelf.

De heer **Van Hijum**: Mijnheer Vos, u plaatste vraagtekens bij de efficiency van ProRail. U had het over een groeiende organisatie met regio's. Iedere euro op de begroting voor beheer en onderhoud gaat via ProRail naar de aannemer. Durft u een inschatting te maken hoeveel er onderweg aan de strijkstok blijft hangen en hoeveel er bij u doordruppelt?

De heer **Vos**: Nee, dat durf ik niet. Ik heb daar geen inzicht in.

De heer **Van Hijum**: Kunt u er kwalitatief iets over zeggen? Hebt u de indruk dat er een wanverhouding is? Kan de verhouding wat meer in de richting van het uitvoerende werk komen te liggen?

De heer **Rijper**: Ik kan hiervoor uit mijn tijd bij ProRail putten. Ik weet dat niet voor onderhoud en beheer. Ik weet wel dat aan de nieuwbouwkant, als ProRail een beschikking bij het ministerie aanvraagt voor een nieuwbouwwerk, er een begroting is met 5% tot 8% algemene kosten voor de organisatie van ProRail. ProRail stuurt niet alleen de onderhoudsaannemer aan, maar is ook verantwoordelijk voor het beheer, de verkeersleiding en de capaciteit. Veel diensten van ProRail zijn niet gerelateerd aan het aansturen van de onderhoudsaannemer.

Wij verbazen ons wel over de omvangrijke organisatie die ProRail in de benen roept om bijvoorbeeld de PGO-contracten aan te sturen. Ik heb daar een mooi voorbeeld van. Voor de Veluwe gold het eerste prestatiegerichte onderhoudscontract. Bij de kick-off meeting voor dat contract – wij moeten alles doen voor dat contract omdat wij de prestatiegerichte onderhoudsaannemer zijn – verschijnen dan zes mensen van VolkerRail en tien van ProRail. Er is een uitgebreide pool van mensen met de functie toetser of administratief controleur. ProRail heeft een heel grote organisatie opgelijnd om die prestatiegerichte onderhoudscontracten strak aan te sturen. Die contracten zijn behoorlijk juridisch van aard. Door het prijsniveau wordt het best wel een pittig gesprek. Dan zie je dat er door ProRail menskracht wordt gemobiliseerd om dat in hun perspectief in de tang te houden.

De heer **Van Hijum**: Wat is de termijn waarop het beheer en onderhoud plaatsvindt? Als de termijn maar lang genoeg is, loop je bijna vanzelf tegen een soort optimum aan. Dan kan je preventief blijven investeren.

De heer **Rijper**: De contractduur is vijf jaar. Veel van de life cycle-afwegingen gaan die termijn ver te boven. De afweging of wij moeten vernieuwen of niet, maken wij alleen voor de dingen op korte termijn. Voor de langere termijn gaat dat niet.

De heer **Van Hijum**: Zou verlenging van die termijnen een optie kunnen zijn?

De heer **Vos**: Ja, maar dan zou je ze wel heel lang moeten maken. Wil je onderhoud in spoorbanen terugverdienen, dan moet je zeer lange contracten hebben.

De heer **Rijper**: Bij Rijkswaterstaat maakt men de stap naar DBFM-contracten met een looptijd van 25 jaar. Dan heb je wel die hele afweging in de hand.

De heer **Van Hijum**: Deelt u de indruk dat regionale gebieden, zoals de Achterhoek, bij de budgetten voor beheer en onderhoud onderbedeeld worden ten opzichte van de intensiever gebruikte delen van het land?

De heer **Rijper**: Nee. Ik denk eerder dat ProRail beter zou moeten sturen op het benutten van budget met het oog op de vervoerswaarde. Die beweging wordt volgens mij ook door ProRail gemaakt. ProRail is bezig om bij de verdeling van budgetten rekening te houden met de drukte en de zwaarte van het baanvak. Daarbij is Groningen–Roodeschool van een andere orde dan Amsterdam–Utrecht.

De **voorzitter**: Gelet op de tijd moeten wij nu afronden. Ik wil u heel hartelijk danken voor uw aanwezigheid en voor de informatie die u ons heeft verstrekt. Mocht er volgens u nog iets zijn blijven liggen dat u de commissie niet wilt onthouden, dan houden wij ons warm aanbevolen.

Sluiting 16.50 uur.

VERSLAG VAN EEN BESLOTEN GESPREK IN HET KADER VAN DE TIJDELIJKE COMMISSIE ONDERHOUD EN INNOVATIE SPOOR

Vrijdag 28 oktober 2011
Aanvang 17.00 uur

Gehoord worden: de heer D.K. Schonebaum, Directeur, en mevrouw K. Haaksman, Hoofd Externe Betrekkingen, Strukton Rail BV

Voorzitter: mevrouw A. H. Kuiken

Verder zijn aanwezig de leden van de commissie: Van Bommel, Bosman en Van Hijum,
alsmede de heer F.H. Mittendorff, griffier, en de heer R.J. de Bakker, onderzoekscoördinator

De **voorzitter**: Goedemiddag. Ik begin met het voorstellen van de leden van de commissie. Mijn naam is Attje Kuiken. Ik ben voorzitter van deze tijdelijke commissie. Rechts van mij zit Jhim van Bommel en links van mij André Bosman en Eddy van Hijum. De heer Paulus Jansen, ook lid van deze commissie, is helaas vanmiddag verhinderd. Deze commissie is in opdracht van de Tweede Kamer in het leven geroepen. Wij doen onderzoek naar onderhoud en innovatie van het spoor en naar de besteding van de gelden. Vandaag kijken wij met name naar het onderhoud, de aanbestedingen en de onderhoudskosten. Wij doen dit natuurlijk om zicht te krijgen op manier waarop wordt omgegaan met het spoor en om een antwoord te krijgen op de vraag hoe wij er zo slim en handig mogelijk mee om kunnen gaan.

Dit gesprek heeft een besloten karakter. Dit betekent niet dat het geheim is. Als u vertrouwelijke zaken met ons wilt delen, moet u dat expliciet aangeven. U begrijpt dat hoe meer er in openbaarheid gezegd kan worden, hoe handiger dat voor ons is. Wij kunnen uw informatie dan gebruiken bij andere gesprekken en ook is het dan beter mogelijk om stevige eindconclusies te trekken.

De procedure is als volgt. De heer Van Bommel begint met het stellen van vragen. Hij zal u ook vragen om u even voor te stellen. Daarna sluiten wij daarbij waar nodig aan.

De heer **Van Bommel**: Nogmaals, welkom in onze commissie. Wij proberen de onderhoudssituatie in kaart te brengen en met name uw rol en die van ProRail hierin. Eerst geef ik u beiden de gelegenheid om u voor te stellen.

Mevrouw **Haaksman**: Mijn naam is Karin Haaksman. Ik ben verantwoordelijk voor public affairs binnen Strukton Rail. Ik heb dit gesprek samen met mijn directeur voorbereid. Hij zal veelal het woord voeren.

De heer **Schonebaum**: Mijn naam is Diederik Schonebaum. Ik werk sinds 1996 bij Strukton Rail. Ik ben een van de drie directieleden en verantwoordelijk voor Strukton Nederland. Strukton werkt in zes landen en heeft een ruime internationale ervaring. Ik zou u willen vragen of ik in het kort de visie van Strukton op de spoorsector mag toelichten. Ik heb die visie op papier bij mij. Als u wilt, kan ik het stuk uitdelen. De reden hiervoor is dat ik mijn antwoord in het grotere verband van die visie wil geven. Is dat mogelijk?

De **voorzitter**: Dat kan zeker, maar ik vraag u wel om dat zeer beknopt te doen, want wij hebben beperkt de tijd en wij willen zo veel mogelijk vragen aan u kunnen stellen.

De heer **Schonebaum**: Ja, dat begrijp ik. Ik zal het snel doen. Wij merken dat er in deze maatschappij – niet alleen in Nederland, maar ook in Europa – een steeds grotere visie komt op duurzaamheid. Een heleboel grote bedrijven en de overheid houden zich ermee bezig. Ik doel op het hergebruik van schaars materiaal et cetera. De CO₂-uitstoot is daar een zeer belangrijk thema in. Wij zien dat grote bedrijven bekijken of zij goederenstromen over het spoor kunnen vervoeren. Ook willen veel bedrijven het personeel met de NS businesscard laten rijden. Wij zien dat dit voor de spoorsector een heel mooie kans is. De CO₂-uitstoot per treinkilometer en tonkilometer is een factor vier lager dan bij het wegvervoer. Dus dat is voor ons als spoorsector een heel mooie propositie. Dat betekent dat er een heel groot groeiperspectief is, maar het betekent meteen ook dat wij dat als spoorsector moeten waarmaken. Wij moeten ervoor zorgen dat de klanten tevreden zijn, dat wij groei kunnen accommoderen. Willen wij dat bereiken, dan is het ontzettend belangrijk dat de totale spoorsector, die sinds 1997 is gesplitst, goed samenwerkt, dat iedereen daarin zijn eigen stukje doet. Dat moet slagvaardig en op een efficiënte manier gebeuren. Daarbij is innovatie belangrijk. Het moet gericht zijn op oplossingen en resultaten. Ook transparantie vinden wij heel belangrijk. Er moet onderling vertrouwen zijn. Het spoorstelsel moet van topkwaliteit zijn. Er moeten hoge veiligheidseisen aan worden gesteld. Wij vinden het ook belangrijk dat er, met het oog op concurrentie, goed geselecteerd wordt op kwaliteit, dat die goed wordt nageleefd. Wij moeten die kwaliteit als sector constant willen verbeteren. Dat is zo'n beetje het kader waarbinnen wij willen werken. Verder heeft Strukton Rail een visie op ERTMS. Daar hebben wij veel ervaring mee.

De heer **Van Bommel**: Als ik u mag onderbreken, wellicht komen wij later op deze onderwerpen. Als u naar aanleiding van de vragen nog aanvullende informatie hebt, horen wij dat vanzelf.

De heer **Schonebaum**: Ik zal de visie aan u overhandigen.

De heer **Van Bommel**: Dan delen wij die later uit. Ik wil eerst inzoomen op de rol van ProRail en de contacten met Strukton. Er wordt tegenwoordig functioneel aanbesteed. Er wordt met PGO's gewerkt. Hoe werkt dit uit op de kwaliteit van het spoor? Is dat een prikkel om beter onderhoud te plegen of is juist de prijs belangrijk en komt de kwaliteit daardoor onder druk te staan? Wat is uw mening daarover?

De heer **Schonebaum**: Het grote voordeel van het PGO is dat ProRail echt aan de markt overlaat hoe het onderhoud op de beste manier kan gebeuren. In feite is de hele incentive een prijs-kwaliteitsverhaal. Je kunt precies die kwaliteit leveren die nodig is. ProRail specificeert heel duidelijk welke kwaliteit vereist is. Waar in het verleden bij wijze van spreken tien keer per jaar een wissel gesmeerd werd – wat eigenlijk helemaal niet nodig was, maar ja, het gebeurt nu eenmaal – kunnen wij met heel nauwkeurige methoden vaststellen dat het bijvoorbeeld voldoende is om de wissel drie keer per jaar te smeren. Bedrijven kunnen zich daarin onderscheiden. Je moet natuurlijk wel goede technieken hebben om objectief te kunnen meten en die kwaliteit vast te stellen. Je kunt dan veel dichter op de grens van de kwaliteit zitten. Daarbij geef ik aan dat ProRail

heel duidelijk een bodemniveau heeft gespecificeerd. Daar moet het altijd aan voldoen. Als je tegen die grens aanloopt, moet er onderhoud gebeuren. Dat moet gemeten en uitgevoerd worden. Daaronder zit nog een lager niveau. Dat is dan het veiligheidsniveau, maar daartussen zit nog een buffer. Ik durf te stellen dat met de wijze van aanbesteden er een heel goede methode is om de markt zijn expertise in te laten brengen. Dat is aan de orde omdat iedereen zijn stuk van de cake wil hebben nadat twaalf jaar op een andere manier is gewerkt met onderhoudscontracten. Er is natuurlijk heel scherpe concurrentie. Dus het prijsniveau is enorm uitgehold. Dat brengt bijvoorbeeld het risico met zich dat partijen opportunistisch denken: nou jongens, ik doe het maar even wat minder, want ProRail ziet dat toch niet. Daarom is het heel belangrijk dat ProRail erop toeziet dat de juiste kwaliteit wordt geleverd. We kunnen natuurlijk niet hebben dat er ergens een trein ontspoord omdat een van de partijen zijn werk niet goed doet.

De heer **Van Bommel**: Het is belangrijk dat ProRail dat doet natuurlijk, maar is dat daadwerkelijk zo? Het gaat ons met name om de praktijksituatie.

De heer **Schonebaum**: De praktijksituatie is dat ProRail de middelen daarvoor heeft. ProRail huurt ook de bedrijven in om het spoor objectief te meten. ProRail heeft in principe de systemen op orde om dat te controleren. Ik moet er wel bij zeggen dat dit ook voor ProRail een nieuwe manier van werken is. Op de vraag of dit overal op een adequate manier gebeurt, weet ik het antwoord niet. Dat kunt u het beste aan ProRail vragen.

De heer **Van Bommel**: Is het dan zo dat ProRail de expertise aan u overlaat en zich niet met de details bemoeit?

De heer **Schonebaum**: Laat ik het zo zeggen, het is een output-procescontract. Dus ProRail stelt de kwaliteitseisen en laat verder aan ons over hoe wij dat invullen. Wij verwachten natuurlijk wel dat ProRail op basis van die kwaliteitseisen controleert. Voor zover ik het kan inzien, doet ProRail dat ook.

De heer **Van Bommel**: Ik heb hierover een vraag aan u. Ik citeer Strukton: «Het overzicht van welke functionaliteit er uiteindelijk moet komen, ontbreekt binnen ProRail. Men zegt: ik wil graag deze spoorstaaf, deze dwarsligger.» Met andere woorden: het lijkt erop alsof ProRail zich er heel detaillistisch mee bemoeit. Verder wordt gezegd dat het inzicht in wat zij exact willen ontbreekt. Het lijkt een beetje in tegenspraak.

De heer **Schonebaum**: De vraag is even waar het citaat uitkomt en van wanneer het is.

De heer **Van Bommel**: Het is een citaat van de heer Schoots van Strukton. De datum weet ik niet.

De heer **Schonebaum**: Drie of vier jaar geleden schreef ProRail alles zelf voor, met name in het onderhoud, en liet ons relatief weinig ruimte. Maar ook in de contracten die voor de vernieuwingen op de markt zijn gezet, de zogenaamde UAV-contracten, zat eigenlijk weinig vrijheid voor ons. De laatste jaren is de trend dat ProRail steeds meer op design and construct – nu is dat in de echte spoorvernieuwing wat beperkt, maar dat heet dan engineering construct – ons een grotere vrijheid geeft. Ik wijs erop dat het

van belang is dat wij in Nederland een partij hebben die ervoor zorgt dat er een bepaalde standaard is. Het kan natuurlijk niet zo zijn dat er in de ene hoek van Nederland het ene type wissels ligt, met de benodigde reserveonderdelen, en in de andere hoek van Nederland een ander type. Dus wij vinden het wel belangrijk dat ProRail een bepaalde mate van standaardisatie aanhoudt. Het antwoord op uw vraag is dat er de laatste drie jaar een enorme ontwikkeling gaande is waarbij de markt veel meer ruimte krijgt.

De heer **Van Bommel**: Oké, ik begrijp dat dit verbeterd is. Ik weet inmiddels van wanneer het citaat is. Het komt uit het rapport *Op de Rails* uit 2005.

De heer **Schonebaum**: Dat is zes jaar geleden.

De heer **Van Bommel**: Dan is dat verbeterd. Ik heb een andere vraag. Er is sprake van onderbestedingen. ProRail stelt dat die onderbestedingen voor onderhoud en aanleg worden veroorzaakt door een groeiende efficiency en betere inzichten. Is uw beeld ook dat de efficiency is verbeterd?

De heer **Schonebaum**: Op het moment dat je gaat aanbesteden, moet je natuurlijk scherper aan de wind varen. Zolang de concurrentie gezond is, is dat echt een goede impuls. Ook de manier waarop ProRail die contracten op de markt zet, geeft ons de mogelijkheid om zelf bijvoorbeeld te bepalen wanneer een wissel moet worden gesmeerd. Vroeger moest het tien keer en nu doen we het bij wijze van spreken nog maar drie keer. Dat is wel zeven keer minder. Ik wil hiermee zeggen dat in het onderhoud de efficiency op een maximum zit. Ik wijs erop dat wij in 2010 als Strukton Rail onze organisatie, in Nederland, bestaand uit 2000 man, met ongeveer 200 mensen hebben afgebouwd. Dat kon mede omdat het efficiënter ging. Ik wijs erop dat wij nu op een grens zitten. Wij moeten ervoor oppassen dat wij de organisatie nu niet nog scherper maken. Dat is inderdaad een van de redenen waarom de besteding gunstiger uitviel dan voorzien. Ik wijs er wel op dat ProRail, die een paar jaar geleden bezig was met die organisatieontwikkelingen, op een goed moment besloot om de projecten via een andere afdeling uit te geven. Daarbij bleek dat er tussen afdelingen meer afgestemd moest worden. Dat geeft dan echt een dip in het volume, omdat ProRail bij wijze van spreken een halfjaar extra intern aan het studeren was. Daar hebben wij als markt natuurlijk wel last van gehad. Daar hebben wij met ProRail over gesproken. Zij hebben toen ook wat werk naar voren gehaald. Dat fenomeen speelde toen. In de huidige situatie zien wij dat er werken naar achteren geschoven worden. Dat heeft doodeenvoudig de reden dat wij er met elkaar voor gekozen hebben dat het spoor robuuster moet worden. Dat betekent dat nodeloze wissels eruit gehaald worden. U kunt zich voorstellen dat als men van plan is om volgend jaar wissels te vernieuwen en het ernaar uitziet dat die wissels een halfjaar later niet meer nodig zijn, ik het verantwoord vind dat ProRail eerst onderzoekt of die wissels überhaupt nog vernieuwd moeten worden. Dat moet dan wel op een slagvaardige manier gebeuren, want als daar te lang op wordt gestudeerd wordt het spoor niet vernieuwd en kunnen wij onze capaciteit niet efficiënt inzetten. Uiteindelijk heeft dat ook effect voor de reiziger. Wij snappen dat er redenen zijn om werk op te schuiven, maar wij verwachten wel dat ProRail dat resultaatgericht en slagvaardig oppakt. Dat sluit ook aan bij onze visie.

De heer **Van Bommel**: Ik heb een vraag over de onderhoudskosten. Ik pak twee trajecten waar Strukton zich mee bezighoudt. Ik noem de Hanzelijn en een lijn waar ik zelf vroeger vaak gebruik van maakte namelijk Leiden–Gouda. Kunt u een verschil aangeven in de onderhoudskosten tussen die twee lijnen? Uiteraard wel in verhouding, want de ene lijn is langer dan de andere.

De heer **Schonebaum**: De hanzelijn wordt nog niet onderhouden, want die is nog in de aanlegfase. Overigens is de lijn wel geheel gereed. De lijn Leiden–Gouda loopt door een relatief slecht gebied. Ik woon zelf in Reeuwijk, dus ik weet alles over de zetting daar van het spoor. Wij doen het onderhoud van de lijn Leiden–Gouda. Wij hebben dat contract nu een halfjaar.

De heer **Van Bommel**: Als ik u mag onderbreken, het gaat mij om het verschil tussen een ERTMS-traject en een conventioneel traject. Ik wil graag weten wat de verschillen in de onderhoudskosten zijn.

De heer **Schonebaum**: Dat is nog een beetje moeilijk te zeggen. ERTMS op de Hanzelijn is nog niet gereed. Wij doen wel ERTMS op de lijn Breukelen–Amsterdam. Dat is wel efficiënt. Het hele ERTMS levert uiteindelijk lagere onderhoudskosten op omdat een aantal gevoelige componenten in de baan ontbreken. Maar dan moet je wel een volledig ERTMS hebben. Wanneer er een dubbel systeem is, zoals op de lijn Amsterdam–Utrecht, werkt dat natuurlijk enorm kostenverhogend. Dat wordt vaak als voorbeeld gegeven om aan te tonen dat het allemaal zo duur is. Een component die veel storing en onderhoud veroorzaakt: de zogenaamde geïsoleerde lassen in het spoor. Die kosten veel onderhoud.

De heer **Van Bommel**: U had het over volledig ERTMS. Op welke versie doelt u dan?

De heer **Schonebaum**: Dat moet ik vragen aan onze deskundigen. Er is een level 2 met een softwareversie 2.3. Dat is het niveau dat nu de standaard is. Naar onze mening is dat niveau stabiel. Ik begrijp dat versie 3.0 bijna gereed is. Daar zit extra functionaliteit op. Op de Betuweroute doen wij ook het onderhoud van ERTMS. Daar zijn relatief veel kinderziekten geweest, maar de industrie leert, en dat is nu een stuk stabiel geworden. Uiteindelijk zijn de onderhoudskosten met alleen ERTMS op een baanvak beduidend lager. Dat is ook één van de bezwaren van de vakbond, die zegt: ja, dan hebben wij als aannemers niets meer te doen. Maar als wij daarmee een goed systeem hebben dat de positie van het spoor in Europa en stuk beter maakt en als daardoor groei ontstaat, is het voor ons wel degelijk interessant. Dan gaan we andere dingen onderhouden. Overigens behoeft ERTMS ook altijd onderhoud.

De heer **Van Bommel**: U weet als geen ander hoe dat uitwerkt op het onderhoud. Gesteld dat ERTMS in Nederland integraal uitgerold zou zijn, kunt u een percentage aangeven wat dat zou schelen qua onderhoud? Misschien kunt u bedragen noemen.

De heer **Schonebaum**: Het totale onderhoudsbudget – maar ik verzoek u die getallen bij ProRail te verifiëren – is naar mijn informatie ongeveer 270 mln. Dan praat ik over het dagelijks onderhoud in de storingsopheffing. Dat is het stuk dat bij ons soort bedrijven weggezet wordt. De seinwezen component beslaat ongeveer 15%. Ik denk dat het straks met ERTMS, want je hebt dan nog steeds onderhoud nodig, 10% zal zijn. Dus

dat zal misschien 5% op het totaal schelen. Daar staat tegenover dat het voor de functionaliteit en de betrouwbaarheid enorme voordelen biedt.

De heer **Van Bommel**: Zou u, gezien uw internationale ervaring, zeggen dat de Nederlandse situatie beter of slechter is dan in andere landen?

De heer **Schonebaum**: U bedoelt op ERTMS-gebied?

De heer **Van Bommel**: Ik heb het over de onderhoudssituatie.

De heer **Schonebaum**: In Zweden doen wij ook het onderhoud. Zweden is het enige andere land in Europa dat het onderhoud aan de markt heeft uitbesteed. Zij doen het al wat langer dan Nederland. Wij hebben nu vijf jaar ervaring met procescontracten. De markt in Nederland is instabiel. Dat betekent lage prijzen. In Zweden zitten we nu in de tweede ronde en er is een stabilisering in de markt te zien. Zweden spreekt partijen er keihard op aan als zij hun werk niet goed doen. Als je niet de kwaliteit levert die een spoorstelsel nodig heeft, rekent het Zweedse ProRail partijen er op af. Dat betekent dat de onderhoudssituatie in Zweden hartstikke goed is.

De heer **Van Bommel**: U zegt eigenlijk dat u in Zweden meer prikkels krijgt om goed werk af te leveren dan in Nederland?

De heer **Schonebaum**: Laat ik het voorzichtig zeggen: in Zweden heeft men meer ervaring. Wij hebben in Zweden ook daadwerkelijk gezien dat een partij erop aangesproken wordt als het werk niet goed is. Die partij wordt gewoon verplicht om zich aan die bodem en veiligheidswaarden te houden.

De heer **Van Bommel**: En dat is in Nederland dus niet zo?

De heer **Schonebaum**: In Nederland is het nog niet voorgekomen dat een partij aantoonbaar zijn werk niet deed. Ik hoop ook niet dat dat gebeurt. Ik hoop dat onze collega-bedrijven dezelfde kwaliteit leveren als wij, want dat is uiteindelijk voor de hele spoorsector het beste. Over het algemeen is de onderhoudssituatie van het Nederlandse spoor uitstekend.

De **voorzitter**: In het rapport van de Algemene Rekenkamer dat onlangs is verschenen, zegt ProRail: een van de redenen waarom wij ons geld niet altijd kwijt kunnen is doordat er te weinig aannemers zijn of mensen die via de aannemers het werk moeten doen. Wat vindt u van die duiding?

De heer **Schonebaum**: Dat zou ik in een breder verband willen zien. Het is belangrijk dat de hele keten goed functioneert. Willen wij als bedrijven goed kunnen functioneren, dan hebben wij goede machines nodig en goed opgeleide mensen. In de spoorsector kun je niet een paar mensen bij Randstad Uitzendbureau bestellen die morgen aan de slag kunnen. Je hebt mensen met opleiding nodig die onder zware veiligheidseisen kunnen werken. Het is echt specialistisch werk. Over het algemeen hebben we drie jaar nodig om mensen op te leiden. Daar zitten behoorlijke kosten aan vast. Het is voor ons als bedrijf van groot belang dat wij een toekomstperspectief hebben, dat wij weten wat het werkaanbod de komende jaren is. Dan maakt het mij niet uit hoe hoog het is. Daarnaast maken wij een inschatting van de concurrentie. Dat is natuurlijk een commerciële afweging die wij sowieso moeten maken. Op basis daarvan kunnen wij schatten hoeveel omzet wij in Nederland zullen maken en

hoeveel wij in mensen en machines moeten investeren. Dan is het belangrijk dat ProRail enigszins ...

De **voorzitter**: Ik onderbreek u en ik zal mijn vraag specifiekere formuleren. Is het wel eens gebeurd dat u tegen ProRail moest zeggen: ik kan niet voldoen aan uw vraag, want ik heb de mensen niet?

De heer **Schonebaum**: Op dat punt kom ik. Het is heel belangrijk dat het werkaanbod in bepaalde mate constant is. Als er te grote pieken en dalen zijn, bijvoorbeeld wanneer ProRail in één jaar opeens veel minder doet, moeten wij reorganiseren, terwijl er in het volgende jaar misschien meer mensen nodig zijn. Dan hebben wij inderdaad te weinig mensen. Wij krijgen goede overzichten van ProRail. Wij weten bijvoorbeeld dat 2012 een slecht jaar wordt, maar dat 2014 een piekjaar wordt. Dus wij vragen ProRail nu al om dat een beetje te spreiden.

De **voorzitter**: Luistert ProRail daarnaar?

De heer **Schonebaum**: Ja, het is namelijk ook in het belang van ProRail dat er een stabiele markt is. Je kunt wel een heleboel partijtjes naar Nederland halen, maar de vraag is wat je dan voor kwaliteit krijgt. Dat zijn natuurlijk niet echt duurzame verhalen. Bedrijven in de spoorsector moeten echt topkwaliteit leveren.

De **voorzitter**: Het valt me wel op dat u heel aardig bent voor ProRail. Zijn er ook zaken die ProRail beter zou moeten doen?

De heer **Schonebaum**: Die zijn er zeker. Zoals ik zei, is het in de spoorsector van enorm belang dat iedereen in de keten zorgt dat er slagvaardig gewerkt wordt, met die toekomstvisie. Wat ik bij ProRail nog een beetje mis, is inderdaad de groeiambitie, niet alleen de komende vijf jaar maar ook later. Ik doel met name op het duurzaamheidsvraagstuk. Ik vind dat heel belangrijk voor het spoor. De NS heeft een contract gesloten met MVO Nederland. U hebt de advertenties misschien wel gezien dat je 91 gram CO₂ bespaart als je met de trein gaat. Ik zou het heel mooi vinden als ProRail, een heel belangrijke schakel in de keten, dat uitdraagt. Sterker nog, het zou mooi zijn als ProRail er in Den Haag voor zorgt dat daar de juiste aandacht voor het spoor is.

De **voorzitter**: Dus dat is duurzaamheid. Zijn er nog andere zaken?

De heer **Schonebaum**: Dan is het ook belangrijk dat ProRail de markt beweegt om zo snel mogelijk op een efficiënte manier in te spelen op veranderingen. Dus zo'n robuust spoor is een prachtige ontwikkeling. Men moet er natuurlijk niet twee jaar op studeren. Het moet zo snel mogelijk worden ingevoerd. Dat betekent dat ProRail slagkracht moet tonen en dat missen wij nogal eens. Dus die organisatie moet gewoon resultaatgericht en efficiënter werken.

De **voorzitter**: U moet onderhoud plegen. Het vraagt nogal wat van de mensen die aan het spoor werken. Wat vindt u van de manier waarop ProRail rekening houdt met de veiligheid van uw mensen? Wat kan daarin verbeteren?

De heer **Schonebaum**: Op dit punt heeft ProRail enorme stappen voorwaarts gemaakt. U hebt ook de heer Smolders gehoord in deze commissie. Hij is echt een voorvechter van veiligheid aan het spoor. Hij

stelt de veiligheid van onze mensen absoluut centraal. Recent heeft Strukton een ernstig incident meegemaakt. Dan kom ik op het continu verbeteren. Nu is het niet meer zo dat wij er alleen voor staan. ProRail is dan ook echt bereid om het gevecht aan te gaan met de vervoerder om voor ons de werkgebieden te krijgen die we nodig hebben. Ook hier geldt weer dat de houding van ProRail prima is, maar we moeten natuurlijk wel resultaten zien. We moeten wel zien dat we over een halfjaar die betere werkgebieden krijgen. Mijn zorg zit meer in de vraag of ProRail dit efficiënt voor elkaar krijgt dan in hoe het bedrijf erin staat.

De **voorzitter**: ProRail is bezig met die efficiëntieslag. Zij doet aanbestedingen om ervoor te zorgen dat zij meer value for money krijgt. Vindt u dat ProRail voldoende doet om zelf efficiënter te werken?

De heer **Schonebaum**: Ik hoor ze daar wel over, maar ik zie er nog weinig van.

De **voorzitter**: Wat verwacht u in dat opzicht?

De heer **Schonebaum**: Ik verwacht dat als wij in deze sector efficiënter willen werken, het aantal mensen waar ProRail mee werkt omlaag gaat. Het gekke is dat daarmee de slagkracht juist een stuk hoger zou kunnen worden. Ik denk dat ProRail intern aan de slag moet. Het is natuurlijk een complexe organisatie. Men moet concessies en dergelijke regelen, maar een verkeersleiding, een projectenclub, een onderhoudsclub ... Ik verwacht dat die een aantal processen verder stroomlijnen. Dan wordt het voor ons ook gemakkelijker. Ik wil één voorbeeld noemen: het aanvraagproces voor buitendienststelling als wij werken. Dat gaat over een heleboel schijven. Wij zijn van mening dat het efficiënter kan. ProRail zou iets minder krampachtig zijn rol moeten pakken en ons moeten toestaan om af en toe rechtstreeks contact te hebben met vervoerders. Ik geef als voorbeeld het onderhoud op de Maaslijn. Wij hebben rechtstreeks contact met de heer Van Setten van Veolia, die ons zegt waar wij kunnen werken en wanneer. Ook met Keyrail gaat dat gemakkelijk. Nu zijn dat wel allemaal kleinere organisaties, maar het is een voorbeeld van hoe zaken efficiënter kunnen.

De **voorzitter**: Heeft ProRail u benaderd voordat u hier het gesprek aanging?

De heer **Schonebaum**: Nee, andersom. Ik vind het belangrijk dat wij in de sector elkaar kunnen zeggen wat er is. Daarom heb ik er geen probleem mee dat dit gesprek transparant is. Een jaar of twee geleden was ProRail erg met zichzelf bezig. Dat is niet goed, want je moet elkaars problemen begrijpen. Het is gewoon niet goed als onze mensen alleen maar 's nachts werken. Ik merk in ieder geval wel dat ProRail daarin een stuk verbeterd is. Maar ook hier geldt weer het resultaat: in hoeverre wordt de markt betrokken bij het robuuste spoor? Dat is belangrijk.

De heer **Bosman**: De commissie heeft al een aantal gesprekken gevoerd over kwaliteit. U zei zelfs dat de kwaliteit van het spoor in Nederland uitstekend is. Dat is goed om te horen. Wel krijg ik de indruk dat de kwaliteit kan verslechteren door de nieuwe manier van onderhoud. Bent u daar ook bang voor?

De heer **Schonebaum**: Ik ben daar niet zo bang voor omdat ik het vertrouwen heb dat ProRail er goed naar kijkt. Bovendien heeft ProRail een systeem om bedrijven te erkennen. De bedrijven die op dit moment aan het spoor werken, kennen wij goed. Wij zijn ook in het verband van bouwland Nederland met elkaar verbonden. Er is natuurlijk onderling een bepaalde verantwoordelijkheid. Wanneer bijvoorbeeld een collega-bedrijf een groot veiligheidsincident veroorzaakt op het spoor spreken wij elkaar daarop aan. Wij zien dat er op dit moment gewoon goed gewerkt wordt.

De heer **Bosman**: Dan kom ik toch bij de toetsing uit. U had het over een bodem en dat daaronder nog een veiligheidsniveau zit. ProRail is verantwoordelijk voor het meten. Klopt dat?

De heer **Schonebaum**: ProRail moet toetsen, maar wij doen zelf ook al die metingen. Als wij ons werk heel nauwkeurig willen doen, moeten wij natuurlijk precies weten wat de conditie van het spoor is. Strukton heeft daar allerlei systemen voor ontwikkeld: meettreinen, videoschouwtreinen, wisselmonitoring. Daarmee kunnen wij het onderhoud scherp aan de wind doen, precies op tijd. Wij doen dat overigens ook voor Keyrail. Dus in eerste instantie meten wij het zelf. Dat zijn de controles. Maar goed, ProRail controleert ook.

De heer **Bosman**: U had het over Zweden en over partijen die het niet zo goed gedaan hadden. Wie controleert in Zweden de kwaliteit van het spoor?

De heer **Schonebaum**: Trafikverket.

De heer **Bosman**: Dat is een andere partij? Ook een private?

De heer **Schonebaum**: Nee, in Zweden zijn Waterstaat en ProRail samengevoegd. Dat is één grote entiteit. Trafikverket controleert zelf en op het moment dat een partij zijn werk niet goed doet, is de consequentie dat zo'n partij zijn brieven moet pakken en het contract terug moet geven. Dus dan is het spoor veilig gebleven, maar de consequentie is dat partijen niet meer opportunistisch inschrijven voor een lage prijs. Zij weten dat zij die kwaliteit moeten leveren.

De heer **Bosman**: Maar u acht ProRail zeker in staat om die kwaliteit te borgen en te toetsen.

De heer **Schonebaum**: Ja, daar acht ik ProRail toe in staat.

De heer **Bosman**: Heeft ProRail contact met Zweden? Misschien is dat wel handig.

De heer **Schonebaum**: Wij hebben zowel ProRail als NS wel eens meegenomen naar Zweden in het kader van de winterproblematiek. Dat was een heel interessante uitwisseling.

De heer **Van Hijum**: Ik heb een vraag over het prestatiegerichte contract. Ik begrijp dat de beheerstermijn op dit moment vijf jaar is. Loopt u met dat strakke sturen op de ondergrens niet het risico dat u in de sfeer van preventief onderhoud – de life cycle gedachte – de middelen suboptimaal besteedt?

De heer **Schonebaum**: In principe is spoor zoals wij dat in Nederland hebben hartstikke robuust. Waar wij vroeger houten dwarsliggers hadden, zijn het nu steeds meer betonnen dwarsliggers en wissels van beton. Het is in principe een stevige kwaliteit, maar het kan nog een stuk robuuster. Het is altijd de vraag voor ProRail hoe je de berekeningen maakt. Wil je een maximale beschikbaarheid en een betrouwbaar spoor, dan moet je in robuustheid investeren. Dat betekent dat de bodem- en veiligheidswaarden daarmee steeds stabiel worden, want robuust spoor gaat veel langer mee. Het zal veel langer duren voordat het op een kritische waarde komt. Ik denk dat eerder de trend zal zijn dat de onderhoudskosten dan nog lager worden. Ik denk dat de systematiek er dan niet zo toe doet. Het voordeel van het PGO is dat je dan niet toch maar de spoorstaaf gaat poetsen omdat we dat nu eenmaal tien keer per jaar deden, maar dat je het echt alleen doet als het nodig is.

De heer **Van Hijum**: Is er aan de andere kant genoeg ruimte om met echt innovatieve dingen te komen die op de wat langere termijn rendement opleveren?

De heer **Schonebaum**: Dat is wel een van de punten van kritiek op ProRail. Het is ontzettend moeilijk om een nieuw product erdoorheen te krijgen. Er zijn bepaalde zaken die het spoor een stuk robuuster maken. De reden is dat je wel zeker moet weten dat een product echt goed is voordat je het in het spoor in gaat bouwen. Dat is gewoon lastig. Dus het doorvoeren van innovaties bij ProRail is enorm lastig.

De heer **Van Hijum**: Hebt u daar een voorbeeld van?

De heer **Schonebaum**: Als ik bedenk hoe lang het geduurd heeft om video-inspectie erdoor te krijgen ... Dat is een heel nieuwe methode. Eerst liepen we langs het spoor. Het heeft jaren geduurd voordat ProRail dat accepteerde. Een ander voorbeeld heeft te maken met effectiviteit en veiliger werken. Dat zijn de zogeheten werkzoneschakelaars. Dat zijn schakelaars waarmee je een groot gebied op een efficiënte manier buiten dienst kunt stellen. Ik weet niet of u de technische feiten kent, maar wij moeten nu vaak met mensen op 30 plekken een kortsluitlans in spoor zetten. Dat kost tijd. Het is ook een potentieel risico, terwijl je met één schakelaar dat hele stuk kunt beveiligen. Daar praten we al heel lang over met ProRail, maar het blijft ontzettend moeilijk. Dat zijn voorbeelden van situaties waarin ProRail erg bureaucratisch is. Daar moet de slagvaardigheid echt verbeteren.

De heer **Van Hijum**: Dan ben ik nog benieuwd naar een ander punt. U zei dat ProRail best met wat minder mensen toe kan. Ik ben benieuwd of u dat in meer kwantitatieve zin kunt aangeven. Er is een onderhoudsbudget bij het ministerie. Dat moet naar werk door de aannemers vertaald worden. Daar zit een gedeelte overhead tussen. Hoeveel blijft er aan de strijkstok hangen?

De heer **Schonebaum**: Het moet niet zo zijn dat wij het met 20% minder moeten doen, terwijl ProRail het met 20% meer mensen gaat doen. Dat werkt niet.

De heer **Van Hijum**: Is dat realiteit?

De heer **Schonebaum**: Nou, dat weet ik niet zo nauwkeurig. Uit de getallen die ProRail produceert, is een enorme stijging in personeel te zien. Op zichzelf heb ik daar geen problemen mee, want als wij een groei van 30% de komende jaren realiseren, is het niet zo gek dat we meer mensen nodig hebben. Maar dan is de prijs per kilometer gunstiger. We moeten natuurlijk wel bekijken wat het goede instelniveau, het efficiënte niveau is. Ik denk dat er wat dat betreft echt nog wat moet gebeuren.

De heer **Van Hijum**: Klopt de constatering dat er voorheen met externe inhuur werd gewerkt bij ProRail? Was de afhankelijkheid van externe deskundigheid groter?

De heer **Schonebaum**: Daar lees je natuurlijk wel het een en ander over in de krant en we horen ook dat, als er een nieuwe president-directeur is, daar dan weer op gesneden wordt. Ik kan het niet direct beoordelen. Ik denk wel dat ProRail relatief veel met bureaus doet. Ik zet er vraagtekens bij of die bureaus er echt op uit zijn om zo efficiënt mogelijk te werken opdat het spoorproduct er beter van wordt of dat zij proberen daar zo lang mogelijk te blijven.

De heer **Van Hijum**: Plus de factor van het borgen van kennis.

De heer **Schonebaum**: Dat ook ja.

De heer **Van Hijum**: Nog één vraag. Ziet u de verdeling van beheers- en onderhoudsbudgetten over de regio's als een aandachtspunt, in die zin dat sommige regio's onderbedeeld en andere overbedeeld zijn? Of gebeurt dat op een heel evenwichtige manier?

De heer **Schonebaum**: Ik moet heel eerlijk zeggen dat ik daar geen inzicht in heb. Ik zie alleen de stukken die wij doen. Duidelijk is dat een contract in Amsterdam intensiever is dan een contract in Zuid-Limburg. Dat soort verschillen zijn er natuurlijk wel. Of dat wel of niet in evenwicht is, kan ik niet beoordelen. Ik ken die getallen niet.

De **voorzitter**: Ik dank u heel hartelijk voor de informatie en voor de tijd die u eraan besteed hebt om hier te zijn. Mochten er nog zaken zijn die u met ons wilt delen, voelt u zich dan zeker vrij om met ons contact op te nemen. Ik hoop dat wij ook bij u aan mogen kloppen als er bij ons nog een vraag opkomt.

De heer **Schonebaum**: Natuurlijk. Ik wens u veel sterkte met het onderzoek.

De **voorzitter**: Heel hartelijk bedankt.

Sluiting 17.42 uur.

VERSLAG VAN EEN OPENBAAR GESPREK IN HET KADER VAN DE TIJDELIJKE COMMISSIE ONDERHOUD EN INNOVATIE SPOOR

Maandag 31 oktober 2011
Aanvang 11.00 uur

Gehoord wordt: de heer F.M. van Setten, Directeur Rail, Veolia Transport

Voorzitter: mevrouw A. H. Kuiken

Verder zijn aanwezig de leden van de commissie: Van Bommel, Bosman, Van Hijum en Paulus Jansen, alsmede de heer F.H. Mittendorff, griffier, en de heer R.J. de Bakker, onderzoekscoördinator

De **voorzitter**: Goedemorgen. Door vertraging zijn wij helaas niet toegekomen aan het eerste gesprek, dat met Syntus. De heer Van Setten van Veolia is daarom vandaag onze eerste gesprekspartner. Het is vandaag de vijfde dag van de hoorzittingen van de Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor. De Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor doet in opdracht van de Tweede Kamer onderzoek naar onderhoud en innovatie van het spoor. Het gaat om de vraag hoe wij het spoor met behulp van techniek dusdanig kunnen inzetten dat wij er beter gebruik van kunnen maken en in ieder geval de veiligheid kunnen bevorderen. Dat doen wij in opdracht van de Tweede Kamer. Daartoe organiseren wij in de maanden oktober en november 2011 een aantal hoorzittingen. Het is de bedoeling dat wij in januari 2012 rapporteren. De procedure voor vandaag is als volgt. Wij hebben tot ongeveer 11.55 uur tijd ingeruimd. De heer Van Bommel zal als eerste vragen stellen en de andere leden sluiten waar nodig aan.

De heer **Van Bommel**: Welkom bij onze onderzoekscommissie. Veolia is een regionaal vervoersbedrijf, maar opereert ook internationaal. Wij zullen graag kennis nemen van uw ervaringen en kennis op dat gebied en u daarover enkele vragen stellen. Ik geef u eerst de gelegenheid om u voor te stellen.

De heer **Van Setten**: Mijn naam is Frank van Setten. Ik ben directeur Rail bij Veolia Transport in Nederland. Wij verzorgen de regionale treindiensten Nijmegen–Venlo–Roermond en Maastricht–Heerlen–Kerkrade. Dat doen wij multimodaal, in een goede samenhang met het regionale busvervoer op die twee lijnen, zodat trein en bus zoveel mogelijk als eenheid opereren. Ik ben bezig met regionale spoorlijnen vanaf het moment waarop de eerste spoorlijn Almelo–Mariënberg eind vorige eeuw is aanbesteed. Daarna heb ik jarenlang mogen meewerken aan de inrichting en de opbouw van Syntus in de Achterhoek als eerste grote gebied waar een regionale vervoerder kon beginnen, tegelijkertijd met NoordNed in Noord-Nederland.

Veolia is ook in een aantal andere landen actief met het regionale spoor, vooral in buurland Duitsland, maar ook in Australië en Nieuw-Zeeland. Vooral van de ervaringen in Duitsland is veel te leren.

De heer **Van Bommel**: Wij proberen te kijken wat de ervaringen zijn met ProRail als regionale vervoerder. Wij kennen de problemen op de zogeheten Heuvellandlijn. Wat zijn uw ervaringen met de acties van

ProRail daar en met de communicatie met ProRail over de problemen die daar vorig jaar zijn geconstateerd?

De heer **Van Setten**: Wij hebben bijna een jaar geleden, toen het blad begon te vallen, een behoorlijk probleem gehad op de Heuvellandlijn.

De **voorzitter**: Voor de mensen die iets minder thuis zijn in de materie: dat is de lijn Maastricht–Heerlen–Kerkrade.

De heer **Van Setten**: Dat klopt. Het probleem zat vooral tussen Maastricht en Heerlen. Daar bleek door langdurige regen en het vallen van blad dat nog niet bevroren was geweest, de spoorlijn dusdanig aangetast te zijn dat er geen zekerheid was dat de baandetectie, waardoor de overwegen reageren op de aankomst van de trein of de seinen op elkaar reageren, goed werkte. Wij hebben die situatie meteen aangemeld bij ProRail. Met een reeks maatregelen hebben wij gekeken waar het aan lag. Eerst hebben wij de rails eenvoudig schoongemaakt. Toen kwam de vraag aan de orde of het lag aan het specifieke materieel dat door ons wordt ingezet en dat om energieredenen lichter is dan het materieel dat daarvoor was ingezet en dat inmiddels veertig jaar oud was. Een andere mogelijkheid was dat het aan de infrastructuur lag. Uiteindelijk is ervoor gekozen om het spoor grondig schoon te maken. Met een slijptrein is de hele baan van Maastricht naar Heerlen heen en terug opgeslepen, zodat zeker was dat alle vuil van de baan verwijderd was. Omdat in dezelfde periode de NS moest omrijden van Maastricht naar Sittard via Heerlen bleek gelukkig dat het niet aan ons materieel lag, want ook het zware dubbeldekmaterieel van de NS detecteerde op dat moment niet meer op de Heuvellandlijn. Ik kan niet anders zeggen dan dat ProRail in die periode uitermate collectief en hard heeft gewerkt om te onderzoeken wat er aan de hand was en hoe dat kon worden opgelost. Daarna is meteen gewerkt aan een aantal maatregelen. Wij hebben nog niet de zekerheid dat die werken, want het blad is nog niet gevallen in Zuid-Limburg, maar wij hebben wel de indruk dat die zouden moeten werken. In een behoorlijke baan om de spoorlijn heen zijn er radicaal bomen gekapt, waardoor er minder blad valt. De lijn komt vaker in een slijpprogramma. Dat heeft voor omwonenden het voordeel dat het qua geluid prettiger is, maar het komt zeker de detectie ten goede. Ook is er een aantal zogeheten pedalen geplaatst. Dat houdt in dat, naast het oorspronkelijke detectiesysteem, de trein bij een aantal probleemoverwegen die wij kennen uit de situatie van vorig jaar, aangeeft dat hij er is en na de overweg nog een keer aangeeft dat hij er is. Daardoor heb je een extra indicatie dat de veiligheid gewaarborgd en gegarandeerd is.

De heer **Van Bommel**: Het is een mooi en technisch verhaal. Begrijp ik eruit dat u best tevreden bent over het proactieve meedenken van ProRail en de acties die zijn uitgevoerd?

De heer **Van Setten**: Ja. Het zou niet terecht zijn om te klagen over de manier waarop ProRail de situatie rond de Heuvellandlijn heeft opgelost.

De heer **Van Bommel**: In eerdere gesprekken zijn er wel eens verwijten geweest dat ProRail Randstad-centristisch denkt. ProRail zou de Randstad prioriteit geven, terwijl de regio's er maar een beetje bij hangen. Hoe moet ik dat rijmen? Ik hoor immers een mooi verhaal, maar het lijkt erop dat dit in tegenspraak is.

De heer **Van Setten**: Dat lijkt elkaar tegen te spreken, maar dat doet het niet. Met de Heuvellandlijn hadden wij een heel specifiek project. Een situatie waardoor er negen dagen lang geen treinen op een baanvak rijden, is voor ProRail voldoende aanleiding geweest om deze maatregelen te nemen. Ik ben ervan overtuigd dat het heel serieus is opgepakt. Wij hebben zeker de indruk dat er met de regionale lijnen in het algemeen dingen aan de hand zijn. Sinds 1 januari 2011 hebben wij op beide lijnen 224 storingen aan de infrastructuur gehad. Ik weet van de collega's van Arriva dat zij vergelijkbare aantallen hebben op hun lijnen. Dat vind ik zorgwekkend. Er zijn dus ongeveer 260 storingen per jaar en dat betekent dat er bijna een keer per dag ergens een storing is. Het gaat dan om een wisselstoring, een seinstoring of een detectieprobleem waardoor een sein niet op veilig komt en je hele stukken veertig kilometer moet rijden omdat dat op dat moment een veilige snelheid is. Het is zorgelijk dat wij zoveel storingen hebben op die regionale lijnen.

De heer **Van Bommel**: Komt dat door gebrek aan onderhoud of een gebrek aan focus op deze lijn?

De heer **Van Setten**: Voor zover ik kan inschatten, komen die voor een belangrijk deel door het feit dat er sprake is van een oude infrastructuur. In een aantal gevallen zijn de systemen waarmee gewerkt wordt, verouderd. De lijnen zijn destijds ingericht voor minder gebruik. Sinds de regionale vervoerders, gemiddeld zo'n vijf tot zes geleden, maar bij Syntus is dat al tien jaar geleden, veel intensiever zijn gaan rijden, worden die lijnen intensiever gebruikt dan de lay-out van het veiligheidssysteem aankan. In veel gevallen hebben wij de frequentie verdubbeld en in een aantal gevallen rijden wij zelfs vier keer per uur in plaats van twee keer per uur. De infrastructuur krijgt het dus meer voor de kiezen. In 2006 of 2007 heeft de Kamer de opdracht gegeven voor een quickscan naar de staat en toekomstmogelijkheden van de regionale lijnen. Daaruit is een prima rapport gekomen met een aantal voorstellen om de regionale lijnen te verbeteren qua infrastructuur en qua mogelijkheden om de frequentie te verhogen. Wij moeten echter helaas constateren dat er al wel veel is gesproken over dat verbeterprogramma, maar dat er nog heel weinig van gerealiseerd is.

De heer **Van Bommel**: Op de frequentie kom ik straks terug. Veolia betaalt een gebruiksvergoeding aan ProRail. Veolia is een internationaal opererend bedrijf en heeft door alle verstoringen in Limburg waarschijnlijk schade opgelopen. Is daarover overleg met ProRail? Ziet u dat terug in die gebruiksvergoeding?

De heer **Van Setten**: Ja, wij hebben sowieso een vast tweemaandelijks overleg en wij hebben ook frequent overleg met de regionale posten van ProRail in Eindhoven. Vorig jaar hebben wij in de toegangsovereenkomst afgesproken dat, als treinen uitvallen en als er schade voor ons ontstaat, wij een korting krijgen, een terugbetaling van de gebruiksheffing. Ik heb die echter veel liever niet. Ik heb liever dat alles goed functioneert en betaal liever wat ik betalen moet dan dat ik zoveel storingen heb.

De heer **Van Bommel**: Hoe zijn uw ervaringen met Duitsland of andere landen ten opzichte van de onderhoudssituatie van de lijnen in Limburg?

De heer **Van Setten**: De ervaringen zijn verschillend. In Duitsland is DB Netz de grootste exploitant van het net. DB Netz is enigszins vergelijkbaar met ProRail, maar niet helemaal omdat het duidelijk een onderdeel is van

de Deutsche Bahn, terwijl ProRail echt zelfstandig is. In Duitsland wordt over het algemeen meer betaald voor het gebruik van het spoor. Daardoor zijn in een aantal gevallen de eisen die gesteld worden hoger. De hoeveelheid storingen in Nederland ligt beduidend hoger dan bij vergelijkingen met onze internationale zusterbedrijven.

De heer **Van Bommel**: Kunnen wij dat terugvoeren op de staat van onderhoud?

De heer **Van Setten**: Dat kan komen door de staat van onderhoud, maar nog belangrijker is de totale inrichting van de baanvakken. In een aantal gevallen is die ouderwets en niet meer passend bij de mogelijkheden van dit moment. In een aantal gevallen is er een modern beveiligingssysteem ingevoerd, maar als je dat optimaal zou benutten en afstemt met het materieel ten aanzien van rem- en optrekcapaciteit, zou je veel meer met dat baanvak kunnen dan je er nu mee doet, omdat het nu is ingericht op materieel uit de jaren vijftig.

De heer **Van Bommel**: Dat maakt een mooi bruggetje naar de hogere frequentie. Daarom zitten wij hier ook. Het Europese beveiligingssysteem is een manier om daar te komen. Er zijn ook plannen bij ProRail om het spoor beter te gaan benutten, onder andere in het kader van «kort volgen» en «robuust spoor». Zijn die mogelijkheden ook toepasbaar op uw net?

De heer **Van Setten**: Ja, die zijn goed toepasbaar. Op vrijwel alle lijnen hebben wij ATB-nieuwe situatie. Wij hebben een geavanceerder ATB-systeem dan op het hoofdnet in Nederland ligt. Je kunt daar veel meer mee als je de specificaties die erin zitten, werkelijk gebruikt. De uitrol is echter gebeurd op materieel uit de jaren vijftig. Op alle regionale lijnen rijdt inmiddels nieuw materieel, dat lichter is, dat veel sneller de topsnelheid kan bereiken, maar gelukkig ook sneller en adequater remt. Als je dat zou benutten en ten volle uit de ATB haalt wat erin zit, zou met die baanvakken meer mogelijk zijn dan nu. Wij komen bijvoorbeeld in Maastricht binnen vanaf halverwege Meerssen tot Maastricht met een snelheid van veertig kilometer, gedwongen door de snelheid die een goederentrein met veertig kolenwagons nodig heeft om te remmen. Onze trein, bouwjaar 2007, heeft een derde deel van die remweg, maar rolt heel langzaam zo'n groot station binnen. Datzelfde zie je ook in Nijmegen, Venlo en Roermond. Door een beter benutten van de capaciteit zou je sneller kunnen rijden en daardoor heb je een grotere herstelmogelijkheid bij vertragingen.

De heer **Van Bommel**: Ik wil even naar de kosten en baten kijken. Men zegt wel eens: realiseer gewoon een simpele spoorverdubbeling. Hoe ziet u dat?

De heer **Van Setten**: Ik proef wel eens dat altijd wordt gezocht naar een oplossing die het allermooiste is maar daardoor ook meteen onbetaalbaar. Daardoor wordt laaghangend fruit niet geplukt. Natuurlijk is het fijner als de hele Maaslijn over de gehele 85 kilometer dubbel spoor wordt. Ik weet echter zeker dat met alle procedures en het geld dat daarvoor nodig is, wij pas in 2040 daarvan de revenuen hebben, terwijl het vervoer nu nog steeds toeneemt. Door het aanpassen van de baanvaksnelheid en het aanpakken van de mogelijkheden die ATB biedt, kun je nu al veel meer bereiken met dat baanvak dan wanneer je niets doet omdat het enige doel dubbel spoor is en elektrificeren. Dat is een geweldige oplossing, maar dat duurt zo lang dat je nog twintig jaar tegen

je klanten moet zeggen dat het wel beter wordt. Dan zijn zij al lang met pensioen.

De heer **Van Bommel**: Vindt u in dit kader het Europese beveiligingssysteem nog vier stappen te ver?

De heer **Van Setten**: Ja, de ATB-nieuwe generatie die nu op de lijnen ligt, is ingebouwd tussen 1994 in de Achterhoek tot 1999 op de laatste lijn in Friesland. Dat systeem is in feite al ERTMS. ERTMS is meer een oplossing voor het hoofdnets dan voor de regionale lijnen. Op het hoofdnets zou je immers frequenter willen rijden omdat het vervoer dat nu eenmaal vraagt en de mobiliteit in Nederland nog meer spoorvervoer vraagt. Wij hebben een goed systeem en daar is meer uit te halen. Daarvoor zou ik in dit geval sterk pleiten.

De heer **Van Bommel**: Ik concludeer uit uw woorden dat u de rol van ProRail hierin als belangrijk ziet en dat die vooral zo moet blijven. Nu zijn er in Gelderland plannen van de provincie om het beheer van de lijnen helemaal in eigen hand te nemen. Hoe staat u daar tegenover? Is dat bij u niet nodig of denkt u daar wel eens over?

De heer **Van Setten**: Ik denk dat zulks gemakkelijker gezegd is dan gedaan. Ik zou daarop niet de focus willen leggen voor de oplossing van het probleem. Ik vind dat een gevaarlijke situatie. De Maaslijn loopt in drie provincies: een stuk door Gelderland tot de eerste keer de Maas over, dan wordt het Noord-Brabant en in Venray wordt het Limburg. Als je per provincie een ProRail hebt, heb je dus nog een keer twee afstemproblemen meer. Daar krijg ik geen warm gevoel bij. Het hebben van een ProRail met heel veel ervaring, kennis en mogelijkheden moet je niet zomaar weggooien. Mijn advies is dan ook om te proberen de sterke punten van ProRail beter te benutten en de zwakke kanten op te lossen.

De heer **Van Bommel**: Dan kom ik bij de kosten die ProRail in rekening brengt. Wij hebben gehoord dat een offerte werd gevraagd voor een wasstraat, waarbij ProRail een behoorlijk stuk duurder was. Kijkt u ook wel eens naar andere partijen ter vergelijking?

De heer **Van Setten**: Ja. Onze nieuwe treinen gingen in 2007 op de Maaslijn rijden. Volgens de nieuwe voorschriften hadden die treinen een toilet dat niet losde op de baan, maar in een tank. Op enig moment is die tank vol en dan moet je de inhoud kwijt. Wij hadden een jaar van tevoren al aangekondigd dat die treinen er zouden komen en dat wij graag in Venlo een installatie wilden hebben waar wij de inhoud kwijt konden in het rioolsysteem. Die installatie kwam er maar niet. Een week of vier na een aantal rappels van mijn kant aan ProRail, heb ik gezegd dat wij die zelf zouden maken. Je kunt immers niet hebben dat het toiletsysteem niet werkt. Wij hebben toen, burgerlijk ongehoorzaam, zelf in Venlo een installatie aangelegd, waar de inhoud kon worden geloosd en op een of andere manier in het riool kwam. Al met al hebben wij een paar maanden later hetzelfde in Heerlen moeten doen. Onze praktische oplossing met een plaatselijke aannemer en een plaatselijke loodgieter bleek ongeveer 30% te kosten van de door ProRail opgegeven prijs. Datzelfde gevoel hebben wij ook wel eens met eenvoudige stations aan regionale lijnen. Het is heel moeilijk om prognoses te maken op een prijs die ProRail waarschijnlijk in het systeem moet rekenen met een factor onvoorziën van ongeveer 50%. Heel vaak wordt het daardoor te duur, waardoor een situatie ontstaat dat je het nooit terugverdient. Dan kom je

in de situatie waarin volgens mij kansen worden gemist op het spoor. Er wordt namelijk altijd gezocht naar de meest geavanceerde mooie oplossing die daardoor onbetaalbaar wordt, waardoor die niet doorgaat. In heel veel gevallen blijkt dat een simpele oplossing ook goed werkt.

De heer **Van Bommel**: Zou je niet veel kunnen besparen als je zelf meer de markt op zou gaan? In Gelderland zie je die discussie ook. Men wil het spoor en de wissels immers up-to-date hebben.

De heer **Van Setten**: In een aantal gevallen, vooral bij zaken die rond het spoor zitten, kan een rechtstreekse relatie tussen een vervoerder en iemand die het werk uitvoert, zeker tot besparingen leiden. Je moet dan echter wel kijken of in het geld dat tussen een voorziening voor ons zit in de werkelijke kosten en de berekende kosten niet een deel van de kosten van ProRail zit, die je op een andere manier terugkrijgt. ProRail heeft een aantal kosten, die verrekend worden met werkzaamheden die men voor de vervoerders doet. Het is de vraag of het niet een communicerend vat is. Als je de kosten weghaalt op het ene punt, zouden ze op een ander punt, bijvoorbeeld in de gebruiksvergunning, terug kunnen komen. Ik denk, als ik zo vrij mag zijn, aan iets anders. Er zijn drie ProRails. Er is een ProRail Verkeersleiding die het werk zelf doet. Er is een ProRail die dienstregelingen en plannen beoordeelt en die doet het werk ook zelf. Het zijn goed werkende organisaties die de afgelopen tijd enorm veel geleerd hebben over klantwensen, hoe dingen beter kunnen en hoe men daarop kan inspringen. Bij de tak van ProRail die het onderhoud en de nieuwbouw doet, zie ik dat zij bedenken, beoordelen, nog een keer beoordelen, maar niets zelf doen. Als je de totale grip kwijtraakt op datgene waar je eigenlijk voor bent doordat er niemand is die het zelf kan en doet, met andere woorden volledig afhankelijk bent van aannemers, kom je in een positie terecht waardoor dingen vaak heel lang duren of heel duur zijn.

In het voorjaar hebben wij bijna drie weken lang een storing gehad die om de andere dag ongeveer rond 10.00 uur begon. Er vielen om de twee dagen vijf tot zes treinen uit. Men kan zich voorstellen hoeveel irritatie dat bij reizigers en personeel oplevert. Het duurde bijna anderhalve maand voordat iemand precies wist wat er was en wat er aan de baan mankeerde. Dan is de storing ineens weg en komt niet meer voor. Als je zelf een storing aan een trein hebt, iets wat wij zeker bij nieuw materieel ook wel eens hebben, en je ziet dat die om de zoveel tijd voorkomt, ga je zoeken waardoor het wordt veroorzaakt, bijvoorbeeld of het afhankelijk is van tijd. Als je meer zelf betrokken bent bij wat er allemaal langs het spoor ligt in plaats van dat je aannemers inhuurt, kun je veel sneller en adequater reageren.

De heer **Van Bommel**: Toen wij het gesprek begonnen, spraken wij even over de Heuvellandroute. Het leek er toen op dat er veel dingen afgestreept moesten worden. Men wist niet meteen waar het aan lag. Er werd gezocht naar de oplossing. Kan dat ermee te maken hebben dat er te weinig kennis binnen de eigen organisatie is, waardoor men afhankelijk is van de aannemer?

De heer **Van Setten**: Mijn ervaring is dat er ongelooflijk veel theoretische kennis is, maar weinig praktische kennis.

De heer **Van Hijum**: Ik wil op een aantal punten nader inzoomen. U stelt dat de regionale vervoerders belang hebben bij een goed opererend nationaal spoorbedrijf. Aan al te veel opknippen zit een aantal risico's.

Tegelijkertijd schetst u het beeld dat er voor de specifieke problemen in de regio meer aandacht zou mogen zijn, afgemeten aan het aantal storingen. Heeft ProRail voor problemen in de regio echt minder aandacht dan voor problemen in de Randstad? Kunt u iets scherper aangeven wat de oorzaak van die geringe aandacht is?

De heer **Van Setten**: Dat zal voor een deel worden veroorzaakt door het feit dat de aanrijdroutes naar een probleempunt langer zijn. De ploegen die voor de regionale lijnen beschikbaar zijn, zijn kleiner dan de ploegen die beschikbaar zijn voor het landelijke net. Dat is echter een veronderstelling.

De heer **Van Hijum**: Welke ploegen bedoelt u?

De heer **Van Setten**: De ploegen die storingen moeten verhelpen. Ik weet wel dat onze aanrijdtijden aanmerkelijk langer zijn.

De heer **Van Hijum**: Kunt u daar iets meer over zeggen?

De heer **Van Setten**: Er is een netwerk van storingsploegen. Als de ploeg bijvoorbeeld in Nijmegen zit en er is in Venray, ruim 55 kilometer verderop, iets aan de hand, duurt het langer voor je er bent dan wanneer je met diezelfde ploeg naar Elst moet, dat 10 kilometer verderop ligt. Aan de andere kant hebben wij het gevoel dat er door scherpe onderhoudscontracten bij de aannemers is bezuinigd, zodat zij minder mensen ter beschikking hebben om problemen op te lossen. De tendens met het grotere aantal storingen is immers op enig moment begonnen. Het aantal storingen is de afgelopen twee jaar aanmerkelijk gegroeid ten opzichte van de periode daarvoor. Dat geldt ook bij Arriva.

De heer **Van Hijum**: U legt de relatie met het beschikbare budget voor onderhoud door de aannemers. Wordt er in uw gebied al gewerkt met prestatiecontracten?

De heer **Van Setten**: Ja, sinds 2010 wordt gewerkt met prestatiecontracten.

De heer **Van Hijum**: Is er een rechtstreekse relatie met het prestatiecontract? Je zou denken dat het beter wordt als er gestuurd wordt op prestaties, maar u zegt dat het sindsdien slechter is geworden.

De heer **Van Setten**: Die conclusie heb ik getrokken.

De heer **Van Hijum**: Ik wil daar graag iets meer over weten. Het is toch juist de bedoeling dat je stuurt op het functioneren van de infrastructuur en dat je aannemers op die prestatie afrekent.

De heer **Van Setten**: In een aantal gevallen kan het financieel houdbaar houden van een contract dat heel scherp is afgesloten, wel eens liggen in het oplossen van veel storingen. Als u een te goedkoop huis laat bouwen en later een kamer te klein vindt of het dak iets hoger wilt, kost het verbouwen naderhand veel meer dan wanneer u het meteen bij de bouw regelt.

De heer **Van Hijum**: Dat is prachtig metaforisch, maar ik wil graag concreet weten welke prestaties er worden gevraagd. U zegt dat er een soort bodem wordt gelegd, maar dat niet naar het functioneren van het systeem als geheel wordt gekeken.

De heer **Van Setten**: Daarvoor ben ik bang. De prijs voor het onderhouden van de lijn is dermate kritisch dat er minder gebeurt in het onderhoud. Wij zien immers dat op enig moment het aantal storingen is toegenomen. Het zou wel eens interessant kunnen zijn om meerdere storingen te hebben om daarmee voldoende opbrengst te hebben op zo'n contract.

De heer **Van Hijum**: Dat lijkt mij een zorgwekkende conclusie ten aanzien van het fenomeen «sturen op prestaties». Welke conclusies moeten daaraan volgens u verbonden worden?

De heer **Van Setten**: De conclusie die wij trekken, is dat het aantal storingen duidelijk is toegenomen vanaf het moment dat het contract is veranderd. Er is kennelijk minder tijd om werkzaamheden uit te voeren en dat gaat ten koste van de kwaliteit.

De heer **Van Hijum**: Hoe moet dat anders worden opgepakt door het ministerie of door ProRail zelf om het niveau omhoog te krijgen?

De heer **Van Setten**: Een evaluatie van die baanvakken waar onderhoud wordt gepleegd op contractbasis is belangrijk. Men moet nagaan of de conclusie die de regionale vervoerders trekken juist is.

De heer **Van Hijum**: U pleit ervoor scherp te onderzoeken of die ervaring van uw kant klopt?

De heer **Van Setten**: Ja. Ik lees dagelijks de rapporten van ProRail zelf over wat er aan storingen in de infrastructuur is. Ik kan niet anders zeggen dan dat ik het schrikbarend vind hoe vaak treinen uitvallen of hoe vaak er vertragingen ontstaan door storingen aan de infrastructuur.

De heer **Van Hijum**: Heeft de situatie die u beschrijft ook te maken met de grotere afstand die er lijkt te zijn tussen regionale vervoerders en ProRail, vergeleken met de NS en ProRail? Hoe ervaart u uw contacten en ingangen bij ProRail, zowel beleidsmatig als in het geval van een calamiteit?

De heer **Van Setten**: Ik wil zeker niet de suggestie wekken dat wij slechter door ProRail worden behandeld dan de NS. Ten aanzien van verkeersleiding, planning van dienstregelingen en capaciteitsbeheer hebben wij een uitstekende relatie met ProRail. Wij maken ons zorgen over het beheer en het onderhoud van de infrastructuur. ProRail ontkent dat niet, maar ergens is er iets mis met de infrastructuur. De infrastructuur is ofwel voor een deel zwaar verouderd of wordt te intensief gebruikt. Het aantal landelijke storingen is te veel.

De heer **Van Hijum**: Dat gaat over de storingen. Als het om de ambities gaat, hoor ik u zeggen dat te veel concrete mogelijkheden niet worden opgepakt of dat het te duur is omdat er kosten worden opgevoerd die men niet kan dragen. Hoe strategisch en goed is die samenwerking?

De heer **Van Setten**: De quickscan inzake de regionale lijnen is heel voortvarend opgepakt nadat de opdracht is gegeven. Het ministerie is snel met een rapport gekomen waarin staat wat er exact moet gebeuren om de lijnen toekomstvast te maken en de verwachtingen van de regio's in te vullen. Dan stukt het echter. Er is iets waardoor de voorstellen niet snel worden gerealiseerd. Er komt eerst een commissie die gaat kijken of het allemaal wel kan, terwijl het gros van de voorstellen uit de quickscan van ProRail zelf komt. Dan zie ik een vertraging in de uitvoering van de plannen. Als wij vragen hoe het met de quickscan gaat, is het antwoord: goed. Als wij vragen wanneer de uitvoering komt, is het antwoord dat het nog tot 2013 of 2014 duurt. Wij kunnen niet zeggen waar het aan ligt of waar het mis gaat, maar er ligt heel veel tijd tussen het hebben en het realiseren van het plan.

De heer **Van Hijum**: Dingen gebeuren niet vanzelf. Daar moet toch iets aanwijsbaars voor te duiden zijn?

De heer **Van Setten**: Dat ben ik met u eens. Je zou inderdaad moeten kunnen zeggen waar het mis gaat. Ik weet het niet. Aan ons ligt het niet. Wij vragen voortdurend hoe ver het met de quickscan is en wanneer de maatregelen worden getroffen. De termijnen schuiven op. Wij komen er niet achter waarom het zo lang duurt. Heel vaak zijn het procedures of moet iemand er nog iets van vinden of is er meer onderzoek nodig. Ik weet niet of dat zo is of dat het in Nederland heel ingewikkeld is om iets te veranderen.

De heer **Jansen**: U hebt eerder in het gesprek gezegd dat ProRail strategisch kwetsbaar is voor wat onderhoudsactiviteiten betreft, omdat alle engineering en uitvoering aan- en uitbesteed wordt. Wij hebben vorige week een gesprek gehad met Infrabel, die veel in eigen huis doet, een groot deel van engineering en van onderhoud dat te maken heeft met veiligheid. Mijn indruk is dat er bij DB Netz dezelfde strategie is, namelijk om veel meer in eigen huis te doen. Zou dat een oplossingsrichting zijn die u ook voor de Nederlandse situatie logisch vindt?

De heer **Van Setten**: Ja. DB Netz doet heel veel dingen zelf, vooral kleine acute storingen. Ik weet niet of dat bij Infrabel ook het geval is. Ik ken het ook vanuit de situatie in Zwitserland, waar de SBB of de bedrijven het in veel gevallen ook zelf doen. Je ziet dat er dan een directere relatie is tussen uitvoering en onderhoud of het oplossen van storingen. Als je weet dat er iets mis is en je spreekt af wanneer je even twee treinen niet laat rijden om snel die klus te klaren, kun je veel sneller acteren. Wij spreken met ProRail en ProRail spreekt vervolgens met de aannemer, waardoor je altijd een schakel ertussen hebt. Als je rechtstreeks spreekt met degene die het oplost, kunnen zaken vaak heel snel gaan.

De heer **Jansen**: Ik begrijp dat dit probleem bij grotere nieuwbouwprojecten minder speelt en dat het specifiek te maken heeft met beheer en onderhoud.

De heer **Van Setten**: Exact. Dat ben ik helemaal met u eens.

De heer **Jansen**: U hebt ervoor gepleit om met simpele maatregelen het bestaande net beter te benutten. U kent waarschijnlijk vergelijkbare situaties als die bij de Maaslijn, enkelspoor diesel, waarbij er beter gebruik wordt gemaakt van de infrastructuur. Kent u een voorbeeld in het

buitenland waarbij een enkelsporig traject met dieseltractie intensiever wordt benut dan het uwe?

De heer **Van Setten**: Nee, volgens mij wordt de optimale benutting in kwartierdienst op enkelspoor nergens overtroffen. Wij doen dat tussen Nijmegen en Venray en Syntus doet dat tussen Zevenaar en Doetinchem. Ik kan het tijdens vakanties niet laten om rond te kijken, maar ik heb het nog nooit ergens gezien.

De heer **Jansen**: Is dan niet de logische consequentie dat wij met alleen een modern beveiligingssysteem en wat kleine optimalisaties een groot risico lopen bij verstoringen en dat het een heel kwetsbaar systeem oplevert?

De heer **Van Setten**: Het gekke is – maar ik spreek misschien voor mijn collega Bleeker die u straks nog spreekt – dat de eerste jaren de kwartierdienst tussen Zevenaar en Doetinchem in het oude onderhoudsregime en ook op de Maaslijn tussen Nijmegen en Venray vlekkeloos verliep. Er was wel eens iets. Aan een aanrijding kan niemand iets doen. Daarvoor kun je niemand een verwijt maken. Over het algemeen gingen er echter weken voorbij zonder dat er iets mis ging. Het is een kwestie van een goede afstemming tussen de verkeersleiding van ProRail die dat goed in de vingers heeft en de machinisten. Omdat wij over het algemeen met een kleine groep machinisten vast op zo'n lijn rijden, gaat zo'n kwartierdienst goed. Het gaat pas mis als je anderhalve maand lang om de andere dag om 10.00 uur een storing krijgt in het detectiesysteem.

De heer **Jansen**: Dank u wel.

De heer **Bosman**: U hebt gesproken over veel storingen en over een enorme toename daarvan. Kunt u dat concretiseren in een percentage of geval?

De heer **Van Setten**: Ja. De eerste drie jaar hadden wij nog niet de helft van het aantal storingen dat daarna is ontstaan.

De heer **Bosman**: U hebt gezegd dat er landelijk te veel storingen zijn. Wat is een acceptabel aantal storingen als je het vergelijkt met de omgeving?

De heer **Van Setten**: Als je een week met de trein reist, iets wat ik regelmatig doe, en je op drie van de vijf dagen ergens een halfuur of een uur vastzit omdat er ergens een storing is, vind ik dat veel te veel. Het stimuleren van het gebruikmaken van het openbaar vervoer wordt daardoor negatief beïnvloed.

De heer **Bosman**: Ten aanzien van de prestatiegerichtheid van de contracten neem ik aan dat daar een bepaalde winst door ProRail uit gehaald is. Is die winst doorberekend aan u? Hebt u daarvoor een korting gekregen?

De heer **Van Setten**: Nee.

De heer **Bosman**: Dus als er winst is geboekt op de contracten is die volledig voor ProRail en niet voor u?

De heer **Van Setten**: Ja of er wordt minder geld aan ProRail betaald door I en M.

De heer **Bosman**: Maar u hebt niets gemerkt van een efficiëntere manier van contracten?

De heer **Van Setten**: Nee.

De heer **Bosman**: Hebt u het idee dat het onderhoud in uw gebied daardoor minder is geworden? U zegt dat het meer gaat om reageren op storingen.

De heer **Van Setten**: Ik zei iets te direct «nee». Ik krijg het natuurlijk voor een deel wel terug. Als er veel storingen zijn, krijg ik korting op de gebruiksheffing. Ik zit daar echter niet op te wachten. Ik rijd veel liever 365 dagen stovingvrij.

De heer **Bosman**: Dat is mijn volgende vraag. U zegt dat betrouwbaarheid belangrijker is dan compensatie. U hebt liever dat die treinen altijd goed rijden. Zegt u dan dat dit te realiseren is door meer geld te investeren of door op een andere manier onderhoud te plegen?

De heer **Van Setten**: Beide. In een aantal gevallen is er echt sprake van verouderde systemen in Nederland. De deskundigen van ProRail kunnen perfect aangeven waar die stukken zitten. Als je oude dingen hebt, moet je die meer onderhoud geven. Daar is een parallel te trekken. Als je bijvoorbeeld op grote schaal investeert in een beveiligingssysteem, zit daar een inverteffect in. Doordat je het op grote schaal moet doen en er een enorm aantal treinstellen en locomotieven bij komt kijken als je een nieuw systeem invoert, is de stap ernaartoe moeilijk. Je lost dat alleen maar op door te zorgen dat je heel veel preventief onderhoud doet.

De **voorzitter**: U spreekt over een nieuw systeem. Gaat het dan over het Europese beveiligingssysteem, het ERTMS?

De heer **Van Setten**: Het ligt het meest voor de hand om dat toe te passen, want dat is Europees afgesproken. Je ziet nu dat de industrie het langzaam in de vingers krijgt en dat men dat kan leveren. Een geleidelijke overgang naar een systeem dat voor heel Europa hetzelfde is, is ver te prefereren boven een apart Nederlands systeem.

De **voorzitter**: Heeft Veolia dat zelf ook als een businesscase uitontwikkeld?

De heer **Van Setten**: Nee. Onze concessie in Limburg loopt tot december 2016. In de scope van de tijd waarin wij binnen de concessies rijden, hebben wij niet meegenomen dat wij in die tijd zouden overstappen naar ERTMS.

De **voorzitter**: Bent u op een of andere manier betrokken bij de discussies over het wel of niet invoeren en vooral het tijdspad dat daarbij zou moeten gelden en de wijze waarop het moet worden ingevoerd?

De heer **Van Setten**: Ja. De regionale bedrijven spreken met ProRail en NS ook over dit soort ontwikkelingen.

De **voorzitter**: Kunt u schetsen welke implementatiestrategie wat u betreft reëel zou zijn?

De heer **Van Setten**: Het huidige detectiesysteem is vlak na de oorlog ontwikkeld. Dat heeft een houdbaarheidsdatum die overschreden is. ERTMS lost, voor zover ik de theorie goed heb begrepen, beide dingen op. Het probleem is echter dat je meteen de baan en alle treinen moet aanpassen. Dat kun je natuurlijk langzaam opbouwen door baanvak voor baanvak te voorzien. Het betekent echter wel dat je alle treinen moet voorzien omdat het vrijwel onmogelijk is om, als je landelijk opereert zoals de NS doet, precies uit te zoeken welke treinstellen met een rode balk erop op die baanvakken mogen rijden. Je krijgt altijd een D-day waarop je iets invoert, terwijl je dan misschien nog maar honderd kilometer ERTMS hebt liggen. Je ziet dat andere landen dat doen als zij nieuwe baanvakken aanleggen. Ik heb begrepen dat het veel gemakkelijker is in te voeren als je een nieuw baanvak bouwt. Voor zover ik weet, is nergens in een van onze buurlanden ERTMS op grote schaal ingevoerd. Dat gaat altijd stapsgewijs en baanvakgewijs.

De **voorzitter**: Is er nog iets wat wij niet hebben gevraagd en wat u graag met de commissie wilt delen?

De heer **Van Setten**: Er is wel aandacht aan besteed, maar ik denk dat het een oplossing zou kunnen zijn als ProRail zelf meer zou doen. Ten aanzien van het onderhoud en beheer zou ProRail zelf meer met een stofjas aan langs de spoorlijn moeten lopen om te kijken wat er aan de hand is. ProRail zou het niet helemaal aan anderen moeten overlaten.

De **voorzitter**: Dat standpunt hebben wij goed genoteerd. Ik dank u hartelijk voor uw antwoorden. Wij gaan vijf minuten schorsen. Wij gooien onze dienstregeling om en gaan dan alsnog met de heer Bleeker van Syntus spreken. Om 13.10 uur spreken wij met de verkeersleiders en om 14.00 uur met ProRail.

Sluiting 11.55 uur.

VERSLAG VAN EEN OPENBAAR GESPREK IN HET KADER VAN DE TIJDELIJKE COMMISSIE ONDERHOUD EN INNOVATIE SPOOR

Maandag 31 oktober 2011
Aanvang 12.05 uur

Gehoord wordt: de heer W. Bleeker, Productie directeur, Syntus B.V.

Voorzitter: mevrouw A. H. Kuiken

Verder zijn aanwezig de leden van de commissie: Van Bommel, Bosman, Van Hijum en Paulus Jansen, alsmede de heer F.H. Mittendorff, griffier, en de heer R.J. de Bakker, onderzoekscoördinator

De **voorzitter**: Goedemiddag. Wij gaan verder met de hoorzitting van de Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor. De heer Van Hijum zal als eerste vragen stellen, waarna de andere leden, indien nodig, aansluiten.

De heer **Van Hijum**: Voorzitter. Ik wil graag specifieke vragen stellen over de prestaties van Syntus in de Achterhoek, alsmede een aantal algemene vragen stellen. Om te beginnen vraag ik de heer Bleeker zichzelf kort voor te stellen en zijn positie toe te lichten.

De heer **Bleeker**: Mijn naam is Willem Bleeker. Ik ben directeur Productie bij Syntus. Ik ben sinds 1999 werkzaam bij Syntus en heb daarvoor een lange carrière gehad bij de NS. Syntus rijdt op de spoorlijnen Arnhem–Winterswijk, Winterswijk–Zutphen, Zutphen–Oldenzaal, Hengelo–Bad Bentheim en Arnhem–Tiel. Een klein gedeelte Venlo tot Venlo–grens wordt door onze moeder gereden en wij zijn daarvoor verantwoordelijk.

De heer **Van Hijum**: Laten wij inzoomen op een van de belangrijkste lijnen, de lijn Arnhem–Winterswijk. Daar speelt al jarenlang het probleem van storingen. De Gelderlander kopte onlangs: «Wordt het ooit nog wat met de trein Arnhem–Winterswijk?» Wilt u die vraag beantwoorden?

De heer **Bleeker**: Graag. Ik zal een stukje historie schetsen. Van 1999 tot 2008/2009 hebben wij vrij redelijk kunnen rijden op het baanvak, een beetje onder het oude onderhoudsregime. In de laatste twee jaar hebben wij perioden gehad waarin het dramatisch was. Vorig jaar hadden wij een heel vervelende periode, een behoorlijk aantal maanden achtereenvolgend waarin wij zowel materiële problemen hadden als infrastoringen. Op dit moment nemen de storingen gelukkig af. Ik baseer dat op de vele storingen die wij hebben gehad. Wij hadden er niet een of twee per dag, maar vaak een handvol.

Wij zijn de laatste anderhalf jaar met ProRail intensief bezig om te achterhalen waar de problemen zitten. Tot op de dag van vandaag hebben wij heel veel gevonden, maar wij zijn er nog lang niet. Met betrekking tot het materieel heb ik immers nog dagelijks te maken met ATB-storingen. Wij weten niet zeker dat het alleen aan het materieel ligt. Het kan zelfs aan de bakens in het spoor liggen. Wij hebben veel wisselstoringen en vrij veel baanvakstoringen. Wij hebben nog niet echt achterhaald waar die vandaan komen.

De heer **Van Hijum**: U zegt dat het een combinatie is van materieel en infrastructuur. Kunt u iets zeggen over de verhouding tussen die twee?

De heer **Bleeker**: Nee, dat is het grote probleem. Het is een vermoeden. Wij gaan samen met ProRail externe mensen erbij betrekken, die er extra aandacht aan gaan schenken. Wij gaan kijken of wij boven water kunnen krijgen of het aan het materieel of aan de baan ligt. In dezen is niets zeker. Het is dagelijks zoeken waardoor een storing wordt veroorzaakt. De vermoedens dat het aan het verouderde baanvak ligt, zijn ook bij ons aanwezig. Wij hebben jarenlang geprofiteerd van het spoor in de Achterhoek. Wij zijn in 1999 met een klein aantal reizigers begonnen en in tien jaar tijd is er een toename geweest van 50% tot 60%. Wij hebben een behoorlijke frequentie. Het baanvak wordt intensief gebruikt, het wordt zwaar gebruikt. Het scheelt of je er met een lege trein over rijdt of met een trein vol mensen. Dat alles draagt ertoe bij dat er in mijn beleving veel meer zou moeten worden geïnvesteerd in de Achterhoek.

De heer **Van Hijum**: Ik wil daar toch even op doorvragen. U zegt dat het de laatste tijd beter gaat. U kent waarschijnlijk het staatje met het aantal storingen in verhouding tot de streefnorm van 95,7%. Ik vraag mij overigens af of die streefnorm overal in het land hetzelfde is of specifiek voor uw baanvak geldt.

De heer **Bleeker**: De norm van 95,7% is niet ons streefgetal. Ik weet niet waar die vandaan komt. Komt die bij ProRail vandaan?

De heer **Van Hijum**: Dat is een heel goede vraag. Het gaat over het percentage gerealiseerde treinpaden, dus over de inzetbaarheid van de infrastructuur van de dienst.

De heer **Bleeker**: Dan hebben we het over twee verschillende zaken. Dit zijn de gerealiseerde treinpaden en wij hebben als norm dat wij niet onder de 90% willen scoren op de punctualiteit. Het percentage gerealiseerde paden ziet er inderdaad niet slecht uit. Als er 4,3% niet wordt gerealiseerd, is dat echter op jaarbasis nog veel.

De heer **Van Hijum**: Vindt u dat ProRail de lat hoog genoeg legt? De storingen spelen al jaren en u zegt dat u er nog op studeert, maar er moet toch iets duidelijk zijn over de vraag of die te maken hebben met de intensiviteit van beheer en onderhoud of met de aandacht voor het baanvak.

De heer **Bleeker**: Ik ben niet gauw tevreden met een 8. Als ik een 10 zal halen, zal ik dat niet nalaten. Een score van 100% is een utopie, dat zullen wij nooit halen. Ik denk echter dat je daar wel heel dicht tegenaan moet zitten. 95,7% gerealiseerde treinpaden is veel, maar als je 4% van de duizend treinpaden niet hebt gerealiseerd, vallen er veertig weg. In mijn beleving zit je dan met 95,7% aan de lage kant.

De heer **Van Hijum**: Ik wil graag nader inzoomen op het aantal storingen. Hoe is uw inschatting van de reactie van ProRail daarop? Wordt er adequaat en snel gereageerd?

De heer **Bleeker**: Wij hebben de laatste anderhalf jaar een bijzonder goed contact met ProRail. Als wij uitval door infrastructuur hebben, is er een soort haat-liefdeverhouding. Dan zijn wij boos op elkaar, maar wij weten beide heel goed dat er iets moet gebeuren. Wij vinden dan altijd een

luisterend oor bij ProRail. Ik krijg sterk de indruk dat de mensen zich niet voor 100% maar voor 200% inzetten. Wij zijn er echter nog niet. Ik hoorde de heer Van Setten ook al zeggen dat het misschien beter is om alles weer in het beheer van ProRail te geven. Daarmee kan ik het volledig eens zijn. Wij zien immers de laatste twee jaar dat wij achteruithollen. In de periode 1999 tot 2008/2009 hebben wij een veel betere score gehad. De dramatische toestanden van vorig jaar – en dit jaar dreigden die zich te herhalen – kenden wij niet.

De heer **Van Hijum**: Wat er is de laatste twee jaar dan concreet veranderd? Er moet toch iets aanwijsbaar anders zijn waardoor die prestaties achteruithollen.

De heer **Bleeker**: Ik krijg sterk de indruk dat de technische kwaliteit die er in vroeger jaren was, niet meer aanwezig is. Ongeveer anderhalf jaar geleden is er een onderhoudsploeg verhuisd van Doetinchem naar Arnhem. Wij hebben jarenlang een onderhoudsploeg in Doetinchem gehad. Als er iets aan de baan was, waren de mensen direct ter plaatse. Nu moeten zij uit Arnhem komen. Wij hebben vaak problemen in de spits en dan zit je met de aanrijdcapaciteit van Arnhem naar de Achterhoek en komt men in de file te staan. Het zijn kleine dingen, maar van wezenlijk belang voor de juiste werkwijze van het spoor. Mensen moeten snel ter plaatse zijn.

De heer **Van Hijum**: Dus de afstand is groter geworden. U maakte ook een opmerking over de technische kwaliteit. Kunt u daar nog iets over zeggen?

De heer **Bleeker**: Dat is lastig te omschrijven, want het zijn vaak vermoedens. Wij baseren ons op wat wij in het verleden hebben meegemaakt. Vergeleken met de huidige tijd is er een levensgroot verschil. Als er een aantal jaren geleden iets werd gerepareerd, hadden wij werkelijk het idee dat het gemaakt was. Tegenwoordig wordt een storing verholpen, maar hebben wij een uur later weer dezelfde storing. Dat bedoel ik met mijn vraag of wij wel de juiste technische kwaliteit in huis hebben.

De heer **Van Hijum**: Is er een relatie met een verandering in het contract of in de afspraken die twee jaar geleden tussen ProRail en de aannemer zijn gemaakt?

De heer **Bleeker**: Voor zover ik weet, zijn er de nodige contracten veranderd, ook bij ProRail. Ik zeg niet dat het daardoor komt, maar er hebben wel veranderingen plaatsgevonden.

De heer **Van Hijum**: Dit gaat allemaal over de storingen en het prestatieniveau, maar ik kan mij ook voorstellen dat een ander aandachtspunt is de ambitie die je met elkaar wilt realiseren. Wat is daarvoor nodig qua infrastructuur en aanpassingen? Wat zijn de afspraken daarover met ProRail?

De heer **Bleeker**: Wij maken de laatste tijd wekelijks afspraken met elkaar. De communicatie en onderliggende contacten zijn heel goed. Op dit moment zijn die echter meer gebaseerd op de vraag wat de dag van morgen brengt. Als het niet goed gaat, worden daarover weer afspraken gemaakt. ProRail wil kost wat kost een score van 100% hebben en dat willen wij ook. Wij zijn gezamenlijk bezig om die te realiseren. Alleen de

weg ernaartoe is voor iedereen zoeken. Wij weten allemaal dat wij naar 100% willen, maar dat is gemakkelijker gezegd dan gedaan. Het liefst zou ik morgen op het hele baanvak nieuw spoor en een nieuwe beveiliging hebben. Het baanvak is immers al sinds mensenheugenis slecht onderhouden. Ook ProRail zit met dat probleem. Er wordt veel intern en extern over gesproken, maar wij kunnen de euro maar een keer uitgeven.

De heer **Van Hijum**: Dat is zeker waar. De heer Van Setten heeft eerder gezegd dat hij concrete mogelijkheden ziet om de prestatie te verbeteren, maar dat die niet worden aangegrepen. Hebt u dezelfde ervaring?

De heer **Bleeker**: Kunt u de vraag herhalen?

De heer **Van Hijum**: Hij zei dat men soms oplossingen presenteert die alleen tegen heel hoge kosten kunnen worden gerealiseerd, terwijl hij veel meer praktische mogelijkheden ziet om de prestaties te verbeteren. Die worden echter vaak onvoldoende opgepakt.

De heer **Van Setten**: Daar zit uiteraard een kern van waarheid in. Ik ben er echter niet van gecharmeerd om de kleine storingen aan de baan in mijn pakket te hebben. Als alle vervoerders dat zouden doen, versnippert de technische kennis immers. Ik heb vorige week met ProRail afgesproken dat wij voor 1 januari 2012 een systeem in het leven gaan roepen waarbij onze machinisten rechtstreeks contact hebben met ProRail teneinde de zaken die zich voordoen, zo snel mogelijk opgelost te krijgen. Daarin zie ik meer heil dan wanneer ik het zelf moet doen. Wij moeten wel de machinisten, het personeel erbij betrekken. Vaak is het zo dat machinisten die op een baanvak rijden en kleine dingen constateren, er niet bij nadenken dat zoiets kleins voldoende kan zijn om een storing op te lossen, is het niet aan het materieel dan is het wel aan de baan. Die afspraken hebben wij vorige week gemaakt en daarin zien wij heil. ProRail doet ook alle mogelijke moeite om de problemen op te lossen.

De heer **Van Hijum**: De nieuwe afspraken betreffen vooral intensieve contacten tussen verkeersleiders en machinisten op het moment waarop zich een probleem voordoet.

De heer **Bleeker**: Verkeersleiders moeten wij inderdaad niet vergeten, want dat zijn de ogen en oren van beide bedrijven, maar ik doel hier op rechtstreekse contacten met de mensen van ProRail zelf.

De heer **Van Hijum**: Enerzijds vindt u dat u de reiziger op dit moment niet genoeg kunt bieden. U zoekt waar het aan ligt. Dat lijkt mij prima, maar u kunt toch niet tevreden zijn met wat op dit moment geboden wordt? Kunt u iets scherper aangeven wat er moet veranderen om de prestaties op een hoger niveau te krijgen?

De heer **Bleeker**: Ik reageer eerst op uw eerste opmerking. Nee, wij zijn niet tevreden, nog lang niet, en ik vind het intriest dat wij veel te laag scoren in de Achterhoek. Wij doen onze uiterste best om de klanten tevreden te krijgen, want dat zijn zij zeker nog niet. Wij willen graag dat er meer technische kennis wordt geleverd, zodat wij zeker zijn van betere prestaties door ProRail. Ik wil geen verzachtende omstandigheden aanvoeren, want daarmee zou ik mijzelf ook tekortdoen. Wij realiseren ons echter dat wij met een heel oud baanvak te maken hebben. Wij hebben bij de provincie Gelderland ingebracht dat daarin behoorlijk moet worden geïnvesteerd wil je het voor de eerstkomende jaren optimaal krijgen.

De heer **Van Bommel**: Ik heb respect voor uw positieve houding. Er is sprake van ontevreden machinisten en conducteurs en van ontevreden reizigers. De provincie heeft zelfs een boete gegeven. Hoe is uw houding in relatie tot ProRail daarover? Krijgt u een bepaalde korting op de gebruiksvergoeding? Ik kan mij voorstellen dat uw bedrijf behoorlijk boos is hierover.

De heer **Bleeker**: De korting op de gebruiksvergoeding is zoals de heer Van Setten heeft gezegd. Eerlijk gezegd schieten wij daar niets mee op. De gebruiksvergoeding wordt door onze opdrachtgever betaald en de korting die wordt gegeven gaat terug naar de opdrachtgever. Wij hebben er alleen maar verlies door. Wij zetten bussen in voor onze klanten. Voor iedere trein die stil komt te staan, moet ik extra personeel oproepen. Ik huur bussen extern in. Als ik dus op jaarbasis bekijk wat het Syntus kost, geven wij al snel tussen de € 200 000 en € 300 000 aan dit soort zaken uit. Die kosten moeten wij maken.

Daarnaast hebben wij ook nog eens te maken met ontevreden personeel. Op dit moment is het gelukkig wat rustiger, maar vorig jaar hebben wij tijden gehad waarin machinisten niet meer durfden te rijden met de treinen, omdat zij bij treinuitval aan hun stropdas de trein werden uitgetrokken. Er is heel veel agressie geweest. Wij hebben extra mensen van beveiligingsbureaus moeten inhuren om op de stations in te zetten. Het klinkt dramatisch, maar dat is het ook geweest. Het personeel heeft op het punt gestaan om te staken. Wij hebben onze uiterste best gedaan om dat te voorkomen. Daarbij hebben ProRail en de onderhoudsbedrijven uitstekend geholpen. Wij hebben sessies georganiseerd om uit te leggen wat er daadwerkelijk aan de hand was en dat wij aan heel veel dingen niets konden doen. Dat heeft ertoe geleid dat de machinisten wel zijn blijven rijden. Je ziet echter dagelijks dat, als er een trein uitvalt om welke reden dan ook, mensen snel gestrest en geëmotioneerd zijn. Er zijn machinisten die bij ons ontslag hebben genomen en bij een andere vervoerder aan het werk zijn gegaan. Dat doet veel pijn.

De heer **Van Bommel**: Dat is behoorlijk ernstig. Ik lees in de krant dat ProRail het maximale uit deze lijn heeft gehaald. Men is het erover eens dat deze lijn behoorlijk wat onderhoud behoeft. Ik hoor graag uw mening over de plannen van de provincie om het beheer van de lijn zelf te gaan doen. Hoe staat u daarin?

De heer **Bleeker**: Met gemengde gevoelens. Ik denk dat het goed is om de technische kennis in één hand te houden, dus ook de onderhoudswerkzaamheden. Misschien kan het ertoe leiden dat wij allemaal wakker worden en meer gaan investeren in bijvoorbeeld de Achterhoekse lijnen. Wij moeten in ieder geval meer kijken wat er bij de regionale vervoerders nodig is en gedaan moet worden. Ik kan mij niet voorstellen dat de provincies zelf de lijnen gaan onderhouden. De kennis die in Nederland aanwezig is, gaat dan versnipperen.

De heer **Van Bommel**: U zegt echter tegelijkertijd dat die kennis bij ProRail ook niet voldoende aanwezig is.

De heer **Bleeker**: Daarom vind ik dat wij moeten investeren in een organisatie die vroeger de kennis had. Toen ging het wel goed. Als je de kennis weer terugbrengt in één hand, zijn wij daar allemaal bij gebaat.

De heer **Van Bommel**: Begrijp ik dat u vindt dat die kennis weer in eigen huis moet zijn en minder moet worden uitbesteed?

De heer **Bleeker**: Exact.

De heer **Jansen**: U hebt gezegd dat u een beschikbaarheid van 96% goed vindt. Als ik dat even snel uitreken, vallen er bij vier treinen per uur drie treinen per dag uit. Dat is voor de reiziger toch tamelijk dramatisch.

De heer **Bleeker**: Ik ben misschien niet duidelijk geweest. Ik heb gezegd dat men 95,7% misschien hoog genoeg vindt, maar dat ik eigenlijk niet tevreden ben als het percentage onder de 100% komt. Ik kan wel genoeg nemen met 99%, maar ik heb het liefste 100%.

De heer **Jansen**: Is dat percentage volgens uw observatie realistisch? U rijdt ook naar Gronau. Hoe ligt het percentage daar?

De heer **Bleeker**: Wij hebben op het baanvak Hengelo–Bad Bentheim een hogere score dan in de Achterhoek. Het baanvak is daar beter onderhouden en dat zie je meteen terugkomen. Infrastoringen komen daar niet of nauwelijks voor. Als er een storing is, is het een materieelstoring.

De heer **Jansen**: Uw collega van Veolia heeft gezegd dat hij denkt dat het met betrekkelijk eenvoudige verbeteringen, onder andere van het beveiligingssysteem, op een enkelsporig baanvak met dieseltractie mogelijk moet zijn om bedrijfszeker vier keer per uur te rijden. Ik vind dat nogal ambitieus, want hij kon geen buitenlands voorbeeld noemen waar dat kan. Kent u die buitenlandse voorbeelden wel en hoe kijkt u aan tegen die conclusie?

De heer **Bleeker**: Ik praat nogal eens met de heer Van Setten over dit soort zaken, met name over Zwitserland. Ik ken de voorbeelden. Het is frappant dat het in het buitenland stukken beter gaat. Ik wijs er echter wel op dat wij in Nederland een zeer frequente treinenloop hebben, zeker bij de regionale vervoerders. Ook bij onze regionale treindienst en het huidige baanvak kun je het nooit redden met een andere treinbeveiliging, want daar is het baanvak te oud voor. Je moet dan overgaan tot een totale vernieuwing van het spoor. Ik deel de mening van de heer Van Setten dus niet helemaal.

De heer **Jansen**: Verstaat u onder gehele vernieuwing ook gedeeltelijke verdubbeling, elektrificatie en dat soort zaken of gaat het alleen om modernisering en vervanging van alles wat er was?

De heer **Bleeker**: Het zou prachtig zijn als je het spoor in de Achterhoek moderniseert en een gedeelte dubbelspoor zou maken.

De heer **Bosman**: U hebt gezegd dat u externen moet inhuren voor het onderzoek naar de vraag of de problematiek wordt veroorzaakt door het materieel of door de infrastructuur. Wie betaalt dat onderzoek?

De heer **Bleeker**: Ik heb vorige week van ProRail de toezegging gekregen dat ProRail het wil bekostigen.

De heer **Bosman**: ProRail neemt de kosten volledig voor zijn rekening.

De heer **Bleeker**: Dat klopt.

De heer **Bosman**: Ziet u die kosten nergens terug?

De heer **Bleeker**: Dat mag ik hopen. Ik heb daar vertrouwen in.

De **voorzitter**: Wij gaan het gesprek afronden. Is er nog iets niet ter tafel gekomen wat u graag met de commissie wilt delen?

De heer **Bleeker**: Nee. Ik heb gezegd wat er gezegd moest worden.

De **voorzitter**: Hartelijk dank! Wij gaan schorsen en treffen elkaar weer in de openbare setting om 14.00 uur.

Sluiting 12.35 uur.

VERSLAG VAN EEN OPENBAAR GESPREK IN HET KADER VAN DE TIJDELIJKE COMMISSIE ONDERHOUD EN INNOVATIE SPOOR

Maandag 31 oktober 2011
Aanvang 14.00 uur

Gehoord wordt: de heer J. Pruntel, Manager treinbeveiligingssystemen, ProRail

Voorzitter: mevrouw A. H. Kuiken

Verder zijn aanwezig de leden van de commissie: Van Bommel, Bosman, Van Hijum en Paulus Jansen, alsmede de heer F.H. Mittendorff, griffier, en de heer R.J. de Bakker, onderzoekscoördinator

De **voorzitter**: Goedemiddag. Deze commissie doet onderzoek naar onderhoud en innovatie van het spoor en de besteding van de budgetten daarin. Simpel gezegd vragen wij ons af hoe het nu gaat en wat er eventueel beter kan, zodat we optimaal gebruik kunnen maken van het spoor, en het ook veilig is. We hebben tot 15.30 uur de tijd om met u te spreken. We spreken met name over twee projecten, te weten Mistral en BB21. Dadelijk zal worden uitgelegd waar die specifieke projecten voor staan. We zullen tussendoor een kleine pauze hebben om onszelf goed scherp te houden.

De heer Bosman zal beginnen met de vragen en waar nodig zullen de andere leden zich daarbij aansluiten.

De heer **Bosman**: Zoals de voorzitter al aangaf, is er ook een moment van terugblikken en dat willen wij graag met u doen. Ik mag beginnen met BB21, waarop wij ons even willen focussen. Voordat wij daarmee aan de slag gaan, wil ik u graag de gelegenheid geven om u kort voor te stellen en te vertellen wat uw positie is in het bedrijf.

De heer **Pruntel**: Dank u wel. Mijn naam is John Pruntel. Ik ben manager treinbeveiligingssystemen bij ProRail. Ik vervul deze functie sinds 1 oktober 2010. In mijn functie ben ik verantwoordelijk voor de ontwikkeling en het beheer van treinbeveiligingssystemen in Nederland. Daarbij moet u denken aan het monitoren van de prestaties van de systemen, het beleid in Brussel vanuit de optiek van ProRail en vooral de meerjarenvervangingsplannen. Dat is onder andere Mistral, waarover wij het straks zullen hebben.

Het programma BB21 was een programma dat primair ging over treinbeveiliging. Het heeft tot de periode 2008 gelopen, maar de producten die zijn voortgekomen uit BB21 zijn bij mijn afdeling binnengekomen als het treinbeveiliging betrof. Het programma Mistral is ontstaan vanuit de afdeling treinbeveiliging. In de periode 2007 tot en met 2011 is het een separaat programma geweest en daarna is alles weer teruggekomen in de lijn, waarbij de zaken die aan treinbeveiliging raken bij treinbeveiliging terecht zijn gekomen. Mijn verantwoordelijkheid voor Mistral gaat over het meerjarig vervangingsplan en vooral over het beschikbaar hebben van de juiste spullen en het treinbeveiligingsbeleid. Tevens heb ik nog twee andere dingen die ik graag wil benoemen. Ik zit in de Stuurgroep Betuweroute, waarbij ik samen met I en M, vervoerders en andere partijen kijk naar verbindingproblemen. Die hebben wij gezamenlijk opgelost.

Ik was vanochtend aanwezig en heb gehoord, dat veel is gesproken over Zevenaar–Winterswijk. Ik ben voorzitter van het lijnteam Zevenaar–Winterswijk, waarin samen met de provincie en Syntus de problemen worden aangepakt.

De heer **Bosman**: Dank voor uw toelichting. Voor de mensen die meekijken en -luisteren merk ik op dat BB21 natuurlijk heel mooi klinkt, maar voor ons is het ook nog een beetje de vraag wat het betekent. Het begon met Beheersen en Beveiligen 21 en vervolgens werd het Beter Benutten. Het heeft een aantal namen gehad. Kunt u, als u terugkijkt, aangeven wat nu precies de benaming is die de lading dekt, wat er uiteindelijk is uitgekomen en of de verschillende wisselingen in de benamingen ook een concrete wijziging hebben meegebracht ten aanzien van de invulling daarvan?

De heer **Pruntel**: Dat klopt. Het programma heeft een aantal verschillende namen gehad. Het programma is geëindigd met de naam «Besturen en Beveiligen». Tussendoor heeft het programma de naam «Beter Benutten» gehad. In de beginperiode was er het idee in Europa dat we heel veel en vooral beveiligingsproblemen op het spoor met level 3 van het nieuwe beveiligingssysteem konden verhelpen. Level 3 was echter nog een stip aan de horizon en de mensen wisten nog niet wat ERTMS was en wat we precies gingen doen.

Er is toen besloten dat wij gezamenlijk zouden gaan voor een nieuw beveiligingssysteem, primair gekoppeld aan de vier megaprojecten die toen in Nederland zouden worden gebouwd. We zouden ook kijken naar het rondnet. Rond 2002 is er een heroriëntatie geweest en daaruit bleek dat onze ambitie voor de beveiliging en vooral het Beter Benutten-deel niet klopte. Level 3 – en dat ging echt over het Beter Benutten-deel – bleek niet haalbaar. Toen is er een grote wijziging voor het project gekomen. We hebben gezegd dat we niet meer voor level 3 zouden gaan, maar ons zouden focussen op de twee megaprojecten, de Betuweroute en de lijn Amsterdam–Utrecht. Het Beter Benutten-deel is er daarbij grotendeels af gegaan. Op die manier is het project afgemaakt. Er is ook nog een GSM-R-systeem aangelegd, 25kV en een VPT-systeem. Indien nodig, kan ik dat toelichten, maar uw vraag ging over de andere zaken.

De heer **Bosman**: Dat is interessant. U praat nu heel snel over level 3, alsof level 3 de enige manier was om Beter Benutten tot zijn recht te laten komen. Is level 2 toen niet aan de orde geweest? Heeft level 2 niet zo veel meerwaarde in Beter Benutten als level 3?

De heer **Pruntel**: Voor het gemak pak ik ook level 1 er even bij, dan hebben we alle levels gehad. Er is gesproken over level 1, level 2 en level 3. Level 1 is een systeem dat vergelijkbaar is met het ATB-NG systeem, waarover vanochtend ook uitgebreid is gesproken. Daarvan is het zeker dat het geen capaciteitswinst oplevert. Dat kost 10% capaciteit en indien noodzakelijk kan ik uitleggen waarom. Voor level 2 en level 3 is het maar zeer de vraag of het extra capaciteit oplevert. In de jaren negentig was wel het beeld dat dit het geval zou zijn, maar in de praktijk is het nog nooit aangetoond. Het beeld dat we nu hebben, is dat level 2 wel extra capaciteit kan opleveren, maar dat komt vooral omdat je het beveiligingssysteem opnieuw aanlegt en optimaliseert. Het huidige ATB-beveiligingssysteem is eigenlijk one size fits all. Dat leg je neer in infra en daar kun je verder niet veel aanpassingen aan doen. Het ERTMS-systeem en ook het level 2-systeem gaan uit van de trein. Dat is meer maatwerk; afhankelijk van het traject waar je het gebruikt, kun je er

eventueel wat winst mee behalen. Daarover verschillen de meningen echter heel erg.

De heer **Bosman**: Wie verschilt er dan van mening?

De heer **Pruntel**: Dan heb ik het vooral over de specialisten. Ik heb een afdeling waar veel van deze specialisten werken. Het is afhankelijk van waar je het systeem uitrolt. Voor de ene situatie zou je misschien wel wat winst kunnen hebben, maar in een andere situatie heb je die winst helemaal niet. Als mensen over een eigen waarheid spreken, zie je dat je kampen krijgt. Het ene kamp zegt dat het wel winst oplevert en de andere zegt dat het geen winst oplevert.

De heer **Bosman**: Er zijn dus verschillende kampen, maar niet binnen ProRail. ProRail is een kamp en dan spreekt u over andere kampen buiten ProRail. Of zijn er binnen ProRail ook kampen?

De heer **Pruntel**: Dan heb ik me niet helemaal goed uitgedrukt. Afhankelijk van waar je ERTMS neerlegt, krijg je capaciteitswinst. Het is dus afhankelijk van de situatie waarover je spreekt of je capaciteitswinst kunt krijgen.

De heer **Bosman**: Dat lijkt me uitstekend, want dan heeft ProRail een berekening voor allerlei verschillende plekken waar je capaciteitswinst kunt halen. Daarmee is voor alle gebruikers duidelijk waar zij capaciteitswinst kunnen krijgen. Dat is dus zichtbaar bij ProRail.

De heer **Pruntel**: Wij hebben bijvoorbeeld naar Den Bosch gekeken; op bepaalde plekken zou je daar een capaciteitswinst van 15% kunnen bereiken als je ERTMS neerlegt. Je kunt echter ook optimaliseren met een beveiligingssysteem dat we al hebben, bijvoorbeeld ATB. Je kunt seinpalen verzetten, je kunt Beter Benutten, kort volgen. Daar worden verschillende termen voor gebruikt, maar daarmee kan ook capaciteitswinst worden behaald.

De heer **Bosman**: Ik wil terug naar de scope. U begon zelf met de vier grote projecten. De intentie was dat BB21 die vier projecten zou hebben en daar was een bepaald bedrag voor beschikbaar. Hebt u dat bedrag paraat?

De heer **Pruntel**: Volgens mij was dat 440 mln. gulden, dus € 200 mln. Het is afgesloten op € 270,9 mln.

De heer **Bosman**: Dat is wel interessant, want er is ondertussen ook een scopewijziging geweest. U praat over een totaalbedrag voor vier grote projecten, waarvan er maar twee van worden gedaan, terwijl het om hetzelfde bedrag gaat. Sterker nog, u geeft net aan dat er meer wordt uitgegeven. Is er dan sprake van meerkosten, waardoor het extra duur is geworden omdat we maar met twee projecten zijn gestart, of was het geld op en is er daarom maar voor twee projecten gekozen?

De heer **Pruntel**: Het totale bedrag waarover ik sprak, is niet volledig naar beveiliging gegaan. De beveiliging heeft – even uit mijn hoofd – € 115 mln. gekost. Het eerste deel was het ontwikkeldeel. Daarbij hebben we samen met de leveranciers gekeken hoe ERTMS in Nederland kan worden toegepast. Het eerste deel is dus in de ontwikkeling gaan zitten. Gezien onze ambitie voor level 3 is dat niet gelukt. Uiteindelijk is het

beveiligingsproject gekoppeld aan de uitrolprojecten van onder andere de Betuweroute. Daar zijn de extra kosten in gaan zitten en in overleg met het ministerie is daar extra geld voor vrijgemaakt. Van ontwikkelproject ga je dus naar een project om feitelijk infrastructuur aan te leggen. Daar zitten ook andere kosten bij.

De heer **Bosman**: Dat is helder, maar ik wil mij graag een beeld vormen. Ik begin met een project en daar zit een aantal projecten in, waarvoor ik een zak geld heb. Die zak met geld is voor vier projecten. Ik haal er twee weg, maar die zak met geld blijft hetzelfde. Ik ben toch heel benieuwd naar de oorzaak. Heb ik achteraf niet goed gerekend en zijn die vier projecten veel duurder geworden? Moet ik dus halveren? Wat is de keuze geweest?

De heer **Pruntel**: In die vier projecten zouden er sowieso twee beveiligingssystemen komen. Of je een beveiligingssysteem nu voor twee, drie of vier projecten maakt, is in feite even duur. We hebben nu gekozen voor twee projecten. Als wij de spullen van een van de leveranciers voor een ander tracé hadden willen gebruiken, had dat ook gewoon gekund. De meerkosten zitten in de tegenslagen in het project, omdat de ontwikkeling niet voorspoedig ging en wij voor de realisatie van de projecten zijn gegaan. Daar zitten de meerkosten in. Die zitten niet in het teruggaan van vier naar twee projecten.

De heer **Bosman**: Dus het werd zodanig duur dat u naar twee projecten moest gaan.

De heer **Pruntel**: Nee, dat heeft er niets mee te maken.

De heer **Bosman**: Dan moet u het op een andere manier uitleggen, want ik snap het niet. Het aantal projecten maakt niet uit. Ik heb 220 mln. en het aantal projecten maakt niet uit. Klopt dat?

De heer **Pruntel**: Voor het beveiligingssysteem was het uiteindelijk 115 mln. Of je een beveiligingssysteem nu op een, twee of drie banen neerlegt, maakt niet uit. Als je het kunt toepassen, kun je het toepassen.

De heer **Bosman**: U moet mij even helpen. Hoe moet ik dan rekenen? Reken ik 110 mln. voor twee baanvakken? Dan kan ik ook leren, want volgens mij was het de intentie om te leren met de verschillende baanvakken. Als ik nu maar een baanvak uit kan leggen voor de prijs die ik berekend had voor twee baanvakken, is het toch iets anders geworden?

De heer **Pruntel**: Ik zal het op een andere manier proberen. Het eerste deel van de kosten was voor de ontwikkeling en daar zaten tegenslagen in. De rest van het deel is naar de realisatie gegaan. Het had net zo goed uit de projecten zelf kunnen komen, maar er is voor gekozen om het te betalen vanuit BB21. Het eerste deel was een ontwikkeldeel voor een beveiligingssysteem dat niet alleen op vier projecten, maar ook in geheel Nederland kon worden toegepast. Daarna hebben we ze voor twee projecten gekoppeld aan de realisatie.

De heer **Bosman**: Nu heb ik ook begrepen dat heel veel gebruik is gemaakt van externe inhuur tijdens de projecten en dat daar heel veel geld naartoe is gegaan. De Telegraaf sprak zelfs over 4 mln. Kunt u aangeven hoeveel geld richting externen is gegaan?

De heer **Pruntel**: Dat zou ik moeten uitzoeken.

De heer **Bosman**: Maar loop je met inhuur van veel externen niet het risico dat je de kennis die je op de pilotprojecten opdoet ook weer kwijtraakt?

De heer **Pruntel**: Dat risico loop je absoluut. Zoals ook in het eindrapport van BB21 staat, was ongeveer 90% van de mensen ingehuurd. Die kennis zit momenteel in de branche. Een deel van de mensen die aan het project gewerkt hebben, werkt momenteel bij mij op de afdeling. De kennis die zij hebben meegenomen, is ingebed in mijn afdeling. Een deel zit nog bij de leveranciers en een deel werkt momenteel bij ProRail. De kennis is dus gewoon beschikbaar voor de BV Nederland.

De heer **Bosman**: Ik wil even terug naar de historie en ik hoop dat u mij daarbij wilt helpen. De ontwikkeling van ATB is begonnen in de vorm van ATB-NG, en uiteindelijk kwam er een nieuw systeem op de markt, het ERTMS. Wat is er toen gebeurd met de verdere ontwikkeling van ATB? Kunt u daar iets over vertellen?

De heer **Pruntel**: De ontwikkeling van ATB-NG is eigenlijk gelijk aan die van ERTMS level 1. Die is stopgezet. Die gebruiken wij momenteel voor de regionale lijnen en daar is niet verder in geïnvesteerd. We hebben gekeken naar ERTMS en voor de regionale lijnen voldoet ATB-NG gewoon prima. ATB is gebeven zoals het was – ATB-NG – maar wel heb je een gat onder de 40 km/u. ProRail heeft ATB-Vv ontwikkeld en dat wordt momenteel in Nederland uitgerold. Op de risicolocaties met een gat in ATB is ATB-Vv uitgerold. Dat is wat er is gebeurd.

De heer **Bosman**: Maar heb ik het correct dat alle inzet naar die projecten is gegaan om te kijken of daar ERTMS ingevoerd kan worden? U spreekt over de regionale lijnen, maar ook de rest van de lijnen in Nederland hebben niet de aandacht ten aanzien van beveiliging gekregen die zij hadden moeten krijgen.

De heer **Pruntel**: De tijdsbesteding aan de andere systemen is niet veranderd. Wij besteden evenveel aandacht aan de systemen die wij vanuit ProRail in beheer hebben. We zorgen gewoon dat het goed is. Als er dingen niet goed zijn in het systeem, passen wij die gewoon aan. Dat geldt voor ATB, maar dat geldt ook voor de rest.

De heer **Bosman**: U hebt dus geen filosofie meer ten aanzien van de invoering van ERTMS. U zegt dat gewoon ATB voldoet en de mogelijkheden die het biedt, zijn voldoende.

De heer **Pruntel**: Uw vraag was of ik een visie had op ERTMS. Daar begon u mee. Daarbij volgen wij de visie die in 2007 in de branche is ontwikkeld: eerst treinen aanpassen en daarna de infra. Vervolgens kijkt ProRail heel goed naar ERTMS. We hebben twee stromen. We bekijken enerzijds waar het wettelijk moet worden neergelegd – bijvoorbeeld de Betuweroute – en anderzijds waar het qua kosten en baten het beste systeem zou zijn. Daar leggen we het ook neer. Dat is op dit moment nog niet van toepassing.

De heer **Bosman**: Hoe worden die kosten en baten dan berekend? Over het onderhoud van de lijn Amsterdam–Utrecht wordt door de een over € 70 000 per jaar gesproken. Als je het later doet, wordt het 1,1 mln. per jaar. Die cijfers komen bij ProRail vandaan. Waarop is dat dan gebaseerd?

De heer **Pruntel**: Het is gebaseerd op het geld dat wij daadwerkelijk voor onderhoud betalen. De € 70 000 voor de lijn Amsterdam–Utrecht betaalden wij voor het conventionele systeem dat daar ligt. Voor het nieuwe systeem betalen wij 1.1 mln. voor het onderhoud.

De heer **Bosman**: Maar dan praat je niet alleen over systemen, maar ook over mogelijkheden. Zijn de mogelijkheden hetzelfde? Het verschil tussen € 70 000 en 1,1 mln. is wel heel veel. Als je echter 10 of 15 keer meer kan, worden bedragen wel helemaal anders. Ik mag dus aannemen dat er nog iets meer veranderd is.

De heer **Pruntel**: Met het systeem dat er nu ligt, kunnen we niet heel veel meer. We kijken naar de capaciteit die we nodig hebben om daar treinen te laten rijden. Dat is even veel onder ERTMS als onder het oude systeem. Je hebt het hier echt over onderhoudskosten. We kunnen daar niet veel meer mee.

De heer **Bosman**: Dus de invoering van ERTMS op dat stuk heeft niets opgeleverd voor capaciteitsverhoging.

De heer **Pruntel**: Dat is correct.

De heer **Bosman**: Een onderdeel van BB21 was ook het elektriciteitsnetwerk, namelijk om daar 25kV op te zetten. De bovenbouw Woerden–Gouda is voorbereid op 25kV. Klopt dat?

De heer **Pruntel**: Dat kan ik u niet vertellen. Dat weet ik niet.

De heer **Bosman**: Dan laat ik dat los. We hebben gesproken met een aantal makers van treinen, die hebben ingezet op verschillende projecten. Zij hebben gezegd dat je zo veel leert dat je de investering in en de kennis van de verschillende projecten een-op-een zijn terug te vertalen in projecten in de rest van Nederland. Nu zeggen zij dat wat zij in de pilotprojecten hebben opgedaan weliswaar interessant is, maar dat ProRail de specificaties verandert als zij dat willen inzetten bij andere projecten. Kunt u daar een toelichting op geven?

De heer **Pruntel**: Jammer genoeg ben ik niet aanwezig geweest bij die gesprekken. Ik begrijp niet precies waarop u doelt als u spreekt over het veranderen van de specificaties. Wel hebben wij met de leveranciers gesproken – dat geldt vooral voor het project Mistral – over wat wij er precies in willen terugzien als wij in Nederland de beveiliging verder gaan uitrollen. Wij hebben de leveranciers gevraagd wat zij ons konden leveren en wat wij daarvan nodig hebben. Daar hebben wij gesprekken over gevoerd. Wij hebben ervoor gekozen om de specificaties wat minder streng te maken, omdat de leveranciers ons hebben aangegeven dat zij de systemen goedkoper kunnen maken als wij wat minder vragen. Daar ben ik bij geweest en dat ken ik. Uw opmerking dat ProRail de specificaties verandert, kan ik niet goed plaatsen.

De heer **Bosman**: Goed, maar dan mijn laatste vraag: verandert ook de kosten-batenanalyse zodra de discussie over de specificaties gaat en de prijs verandert? Wordt het daarmee financieel of economisch misschien wel haalbaar?

De heer **Pruntel**: Dat zal absoluut het geval kunnen zijn. Als je de kennis die wij in het begin hebben opgedaan iets groter uitrolt, ga je het terugverdienen. Dat hebben we tot op heden niet gedaan. Dat geldt voor ERTMS, maar dat kan ook voor andere zaken gelden. Iedere keer zeggen zij dat zij goedkoper kunnen leveren, maar de offertes gaan niet naar beneden. Zodra deze wel naar beneden gaan, wij groter gaan uitrollen en de kosten dus naar beneden gaan, kan een kantelpunt voor de kosten en de baten worden bereikt.

De heer **Bosman**: Maar gaat u het gesprek met de leverancier aan als er zo'n offerte komt? Of zegt u dat u de offerte niet kunt halen?

De heer **Pruntel**: Wij gaan absoluut het gesprek met de leveranciers aan. Bij BB21 hebben wij dat natuurlijk ook gedaan. De laatste keer dat wij echt een gesprek met de leveranciers hebben gevoerd, was een jaar geleden nadat wij bij Mistral de aanbesteding zijn gestaakt. Wij hebben met alle leveranciers aan tafel gezeten en hen expliciet gevraagd hoe het goedkoper zou kunnen.

De heer **Van Hijum**: Wij voeren het gesprek in twee delen en wij lopen het risico dat het ook een beetje vooruitloopt op een aantal dingen waar we straks nog op terugkomen. Toch wil ik u naar aanleiding van uw opmerkingen over capaciteitswinst vragen of in algemene zin ERTMS naar uw mening het systeem van de toekomst is.

De heer **Pruntel**: Persoonlijk ben ik ervan overtuigd dat het dat zeker is. Nederland is een klein land en je moet zeker geen dingen ontwikkelen en iedere keer zelf de ontwikkelingskosten dragen. Binnen Europa hebben we deze afslag genomen. Daar zitten veel goede dingen in. Ik zie maar een stip aan de horizon en dat is ERTMS.

De heer **Van Hijum**: U zegt tegelijkertijd de capaciteitsvoordelen op alle plekken nog niet te zien. Er zijn echter ook andere aspecten die kunnen meewegen, bijvoorbeeld snelheid en veiligheid. Wat zijn nog meer redenen om het wel te overwegen?

De heer **Pruntel**: De hoofdreden om op ERTMS over te gaan, is dat het een interoperabel systeem is. Iedereen gebruikt het. Vervoerders die naar Nederland rijden, kunnen het gebruiken en wij kunnen systemen gebruiken die voor het buitenland zijn gemaakt.

De heer **Van Hijum**: Ziet u behalve capaciteitswinst ook voordelen op het terrein van veiligheid en rijsnelheid? Zijn dat ook zaken waarnaar gekeken is binnen ProRail?

De heer **Pruntel**: Wij kijken zeker naar de veiligheid. Daarbij vergelijken we het met het huidige systeem. De veiligheid van het Nederlandse spoornet is momenteel goed. ATB-EG in combinatie met ATB-VV levert absoluut een veilig spoorsysteem op.

De heer **Van Hijum**: Maar is nu juist daar niet de vraag hoe kan worden voorkomen dat treinen onder de 40 km/u af en toe doorschieten? Je kunt zeggen dat investeringen op risicovolle plekken in dat vernieuwd verouderde systeem op termijn toch een soort kapitaalvernietiging oplevert.

De heer **Pruntel**: U noemt het een vernieuwd verouderd systeem. In mijn optiek is het een zeer modern en goed systeem. Je moet jezelf alleen altijd wel afvragen waar het kantelpunt ligt. Het systeem in Nederland is op dit moment een goed systeem. Als je een sprong voorwaarts maakt, zoals we met ATB-VV gedaan hebben, wordt het een beter systeem en voldoet het aan de nieuwe eisen. Met ERTMS zou je dat ook kunnen doen, maar dan moet je wel alles vervangen. Dan heb je een behoorlijke kapitaalvernietiging.

De heer **Van Hijum**: U zei zojuist dat op bepaalde plekken wel capaciteitswinst kan worden behaald, zoals in Den Bosch. Is er binnen ProRail een overzicht beschikbaar van alle afwegingen die op dat punt gemaakt kunnen worden met het resultaat op capaciteitswinst per traject?

De heer **Pruntel**: Deze vraag gaat buiten mijn vakgebied. Ik weet dat er een afdeling is die zich daarmee bezighoudt. Er wordt heel goed gekeken naar waar wij extra capaciteit nodig hebben, maar vanuit het oogpunt van treinbeveiliging kan ik die vraag niet beantwoorden.

De heer **Van Hijum**: Maar als wij om zo'n overzicht zouden vragen, is dat binnen ProRail wel beschikbaar?

De heer **Pruntel**: Absoluut!

De heer **Van Hijum**: Wij zijn daar zeker geïnteresseerd. Kunt u iets aangeven waardoor het aanvankelijke enthousiasme bij ProRail – ook vanuit BB21 – om met het systeem aan te slag te gaan zich lijkt te vertalen in een veel terughoudender opstelling ten opzichte van het Europese beveiligingssysteem?

De heer **Pruntel**: Dat is te verklaren door het feit dat niet alleen ProRail maar ook alle partijen om ons heen – ook in het buitenland – aanvankelijk dachten dat ERTMS level 3 redelijk gemakkelijk maakbaar was. We zagen allemaal een stip aan de horizon en wij dachten allemaal dat we er heel snel zouden komen. Dat bleek echter niet het geval te zijn. Ik gaf aan dat ik in de Stuurgroep verbindingsproblematiek Betuweroute zit en daar zien we dat we heel veel problemen hebben gehad met de beschikbaarheid. Dat kunnen we ons nergens permitteren. Treinen staan gewoon stil. We hebben nu een goed systeem. Als je een voorsprong voorwaarts maakt die in het begin ook nog eens onzeker omdat het niet robuust is, moet je goed nadenken wanneer je die sprong maakt en of die nu wel gemaakt moet worden.

De heer **Van Hijum**: Leveranciers zeggen dat het heel robuust is. Het is van de plank te koop. In een aantal andere landen is Baseline 3 het uitgangspunt en daar wordt de stap gezet. Wat verklaart de terughoudendheid in Nederland?

De heer **Pruntel**: Wat ik al zei: bij de Betuweroute zien we heel veel strandingsproblemen. Dat geldt ook voor de HSL. Je kunt de producten inderdaad van de plank kopen en ik ben ervan overtuigd dat het heel betrouwbare producten zullen worden, maar we zijn nog op het punt dat dit inderdaad het geval is.

De heer **Van Hijum**: Op welke termijn is er naar uw mening sprake van een systeem dat robuust genoeg is en waarop het kantelpunt voor Nederland bereikt kan worden?

De heer **Pruntel**: Momenteel ligt er een beschikkingsaanvraag bij I en M om rond 2013 antwoord te geven op de vraag op welke wijze wij dat in Nederland kunnen doen. Er zal een pilot worden gehouden op het traject Amsterdam–Utrecht, zodat we met reizigerstreinen kunnen beproeven hoe het ervoor staat. Daar kunnen we ook goed zien hoeveel het kost en hoe het in het Nederlandse net werkt. Daarna kan de branche die vraag beter beantwoorden.

De heer **Van Hijum**: U was ook betrokken bij de regionale lijnen, maar mijn vragen daarover kan ik misschien beter aan het einde stellen.

De heer **Bosman**: U spreekt over een pilot op het traject Amsterdam–Utrecht. Hoe lang moet die pilot draaien voordat u goede getallen krijgt?

De heer **Pruntel**: Die vraag kan ik niet beantwoorden.

De heer **Bosman**: Dat lijkt mij een beetje vreemd. De pilot moet binnenkort beginnen. Ik mag aannemen dat u een idee heeft van het aantal treinbewegingen of de tijdsperiode. U maakt mij niet wijs dat u daar geen idee van hebt.

De heer **Pruntel**: Ik bedoel te zeggen dat er behalve ProRail veel meer partijen bij zijn betrokken. Voor de infra hebben we inderdaad een aardig beeld, dat wil zeggen ongeveer drie maanden. Van de treinen heb ik echter geen verstand. Die vraag zou u NS moeten stellen.

De heer **Bosman**: Dus als de pilot drie maanden draait, kunt u direct getallen vertalen om te kijken wat de efficiency is?

De heer **Pruntel**: Voordat we de pilot kunnen starten, moeten we eerst een aantal dingen voorbereiden. Je moet de treinen ombouwen, ook reizigerstreinen. Dat hebben we nog nooit gedaan in Nederland. Daar moet je ervaring mee krijgen. Over het technische systeem hebben we een goed beeld, maar voor de rest moet ik echt aan de NS vragen hoe lang dat moet zijn. Ik ben zelf niet betrokken bij de beschikkingsaanvraag. Ik kan geen details geven over het plan.

De heer **Bosman**: Het wordt wel kort dag als het plan er in 2013 moet liggen en het een jaar duurt, voordat we inzagge hebben in de getallen. Als er een pilotproject komt waarvan we nu al weten dat we 2013 eigenlijk niet halen omdat we de benodigde technische specificaties nog niet weten, moeten we elkaar ook niet gek maken en dat eerlijk zeggen.

De heer **Pruntel**: Het beschikkingsvoorstel dat bij I en M ligt, is een haalbaar voorstel. Dat heb ik van mijn collega's begrepen die ermee werken. De planning is absoluut haalbaar. Als wij ermee beginnen, kunnen wij in 2013 een goed antwoord geven.

De heer **Bosman**: Dat is vanuit ProRail gezien.

De heer **Pruntels**: Dat is vanuit de branche gezien.

De heer **Van Bommel**: Ik wil nog even terug naar uw visie op ERTMS. Ik hoor u spreken over ATB-VV en ik zie u blij kijken. Als het over ERTMS gaat, hebt u het over een stip op de horizon. Naar mijn mening verspillen we nu heel veel geld door niet duidelijk te kiezen. U zegt dat u onderweg een aantal problemen tegenkomt en dat we het op dit moment niet

moeten doen. Dat kan te maken hebben met al die wisselende specificaties, waarover zojuist werd gesproken, maar ook onduidelijkheden, bijvoorbeeld vier trajecten met vier verschillende systemen. ERTMS is juist interoperabiliteit in een systeem. Dat zou de kracht moeten zijn. Denemarken en België zetten vol in op ERTMS. Daar is bij ons absoluut geen sprake van, als ik het zo hoor. Hoeveel jaar is ermee gemoeid voordat u meent dat wij hieraan toe zijn? Of zegt u het niet zo gauw voor u te zien?

De heer **Pruntel**: Mijn ogen moeten ook glimmen als ik over ERTMS praat, want het is een heel mooi en goed systeem. Alle systemen zijn mij wat dat betreft even lief. De situatie in België was anders, omdat ze daar een veiligheidsprobleem hebben gehad. In 2010 is er in Halle een tragisch ongeval geweest en moest er echt wat aan de beveiliging worden gedaan. Denemarken had een zeer verouderd beveiligingssysteem. Daar was het kantelpunt gekomen en daar is men toen voor ERTMS gedaan. Het kantelpunt wordt bepaald door of de kosten en de baten – daar is Nederland nog niet – of wetgeving. Dan wordt door Brussel opgelegd dat je wat moet doen. Het kan ook een politiek besluit zijn. Ik ga over de meerjarenvervangingsplannen voor treinbeveiligingsystemen en daar hebben wij het kosten/baten-kantelpunt nog niet bereikt. Dan betrek ik het echt puur op de techniek.

De heer **Van Bommel**: Maar die kosten en baten worden ook veroorzaakt door het niet eenduidig kiezen. Omdat je maar half kiest of maar voor 10% wordt het natuurlijk ook weer veel duurder.

De heer **Pruntel**: Wat bedoelt u met niet kiezen? Het dubbel uitvoeren of helemaal overgaan op ERTMS?

De heer **Van Bommel**: Met een masterplan ga je er bijvoorbeeld het hoofdnet ermee uitrusten. Hier belanden we in de discussie of eerst het rijdend materieel moet worden aangepast en daarna de infrastructuur. Misschien zegt de NS dat het andersom moet. Daardoor kan het allemaal langer duren en veel duurder worden. Dat bedoel ik ermee.

De heer **Pruntel**: Als je gaat voor ERTMS moet je het samen doen. Een partij kan niet iets doen. ProRail kan niet het net uitrusten met ERTMS terwijl er geen treinen rijden. De branche heeft afgesproken dat er in 2013 een implementatieplan met een gezamenlijk voorstel bij de minister ligt. De basis is dat eerst de treinen worden uitgerust en dan de infra, omdat dit kostentechnisch efficiënter is. In 2013 ligt dat plan er.

De heer **Van Bommel**: Kunt u het met ons eens zijn dat er eerder voor gekozen zou zijn of dat het in ieder geval kostenefficiënter zou kunnen gebeuren als er een integraler en duidelijker visie was geweest?

De heer **Pruntel**: De implementatie met ERTMS is een moeilijke beslissing. Ik begrijp dat de branche daar tijd voor nodig heeft. Persoonlijk heb ik niet het gevoel dat wij geld verspild hebben. Wij hebben gekeken of wij in Nederland ERTMS kunnen uitrollen. Het antwoord daarop is ja. We hebben goede systemen beschikbaar. Dat hebben de leveranciers al uitgelegd. Vanuit mijn positie kan ik niet beoordelen of er getreuzeld is.

De heer **Jansen**: Ik wil nog even terugkomen op het budget voor BB21 en de afronding van het project. Ik begrijp dat we gestart zijn met een budget van 400 mln. gulden. Dat is in euro's ongeveer 180 mln. Het project is afgesloten op 270 mln.

De heer **Pruntel**: 270,9 mln.

De heer **Jansen**: U hebt gesteld dat van het budget van 270 mln. 150 mln. is besteed aan twee concrete projecten. Daar is hardware en software voor aangeschaft. Dat kunnen wij terugzien. De rest van het geld is besteed aan het ontwikkeldeel. Is dan de conclusie dat wij van die 270 mln. 150 mln. Besteed hebben aan het ontwikkeldeel?

De heer **Pruntel**: Ongeveer 15 mln. is naar het beveiligingsdeel gegaan. Het andere geld is naar andere projecten gegaan. Ik ken de indicatieve getallen, want ik ken het rapport niet helemaal uit mijn hoofd. Er is ongeveer 28,5 mln. naar VPT gegaan. Daar hebben ze een product voor gekregen. Er is ongeveer 42,5 mln. naar het 25kV-project gegaan, waarover wij eerder hebben gesproken. Er is iets minder dan 90 mln. naar GSM-R gegaan. Het zijn afgeronde bedragen. Het klopt niet helemaal, maar het is indicatief. Voor GSM-R hebben we absoluut een product gehad. We hadden Telerail en daar is nu een nieuwe GSM-R verbinding uitgerold. Voor de beveiliging is een deel in de ontwikkeling van ERTMS voor Nederland gaan zitten en een deel is daadwerkelijk ook gebruikt voor de realisatie van de beveiliging. Maar dat is maar een klein deel, omdat het grootste deel vanuit de bouwprojecten is gekomen.

De heer **Jansen**: Ik probeer even de optelsom te maken en het grappige is dat ik nu ver boven de 270 mln. uitkom.

De heer **Pruntel**: Ik probeer nog een keer. Uit mijn hoofd: ongeveer 115 mln. voor de eerste, ongeveer 28,5 mln. voor het VPT-deel, ongeveer 42,5 mln. voor het 25kV-deel en zo'n 85 mln. voor het GSM-R deel. De exacte bedragen staan in de eindrapportage van het project BB21.

De heer **Jansen**: Dan sluit dit redelijk op 270 mln. aan, maar dan ben ik weer die consultancykosten, die algemene ontwikkelkosten helemaal kwijt. Ik maakte juist uit het eerste deel van het gesprek op dat er heel veel geld is gaan zitten in de algemene ontwikkeling van de filosofie van het systeem als geheel. Waar zijn die kosten dan gebleven?

De heer **Pruntel**: Het project BB21 was primair een ontwikkelproject. Een groot deel is inderdaad in de ontwikkeling gaan zitten. Dat is inderdaad juist, maar dat is per definitie het geval bij een ontwikkelproject.

De heer **Jansen**: Maar zijn die kosten dan weggeschreven als een overheadpercentage op die vier grote posten die u zojuist genoemd hebt en die op 270 mln. uitkomen? Is dat het volledige bedrag?

De heer **Pruntel**: Dat klopt. Dat zit inderdaad daarin. Maar zoals ik al zei, was BB21 primair een ontwikkeltraject, waardoor spullen beschikbaar zijn gekomen voor Nederland. ERTMS is beschikbaar gekomen, evenals de 25kV. Voor het VPT-traject zijn ook daadwerkelijk dingen gebouwd. Er is een koppeling gemaakt tussen de beveiliging en de besturing. Het GSM-R deel is ook daadwerkelijk gebouwd.

De heer **Jansen**: Gezien de tijd wil ik afsluiten met een vraag over een van de deelaspecten, de 25kV. Kunt u toelichten wat er is veranderd in de filosofie van ProRail en/of zijn rechtsvoorgangers over die 25kV? Mij staat nog helder voor de geest dat de strategische visie 15 jaar geleden was om voor de grote lijnen naar 25kV te gaan. Is dat inmiddels uit het beeld verdwenen? Waar is dan die strategische investering van 40 mln. goed voor geweest?

De heer **Pruntel**: De 25kV is inderdaad beschikbaar voor de lijnen waar we met hogere snelheden gaan rijden of waar meer vermogen nodig is. Dan moet u inderdaad denken aan het goederenvervoer, zoals de Betuweroute. Daar is het ook gebouwd. Als het op andere plekken in Nederland moet worden toegepast, is de technologie beschikbaar. Op dit moment zijn er echter geen plannen om het op andere plekken in Nederland te gaan bouwen.

De heer **Jansen**: Maar zie ik het verkeerd dat dit wel het plan was 15 jaar geleden?

De heer **Pruntel**: Die vraag kan ik niet beantwoorden. Dat weet ik niet.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

De **voorzitter**: We gaan door met het onderdeel Mistral. Daarvoor geef ik het woord aan de heer Van Hijum.

De heer **Van Hijum**: In het begin hebt u al iets toegelicht op Mistral, maar kunt u iets uitgebreider aangeven hoe het proces is verlopen? Het budget was 1,4 mld. Hoe is dat in de loop van de tijd gegaan?

De heer **Pruntel**: Vervangingsproject. Installed base in Nederland heeft het een waarde 3,4 mld. In 2002 wisten we dat nog niet. Toen ProRail begon, wisten wij niet wat de waarde ervan was. Het project Mistral is in essentie een vervangingstraject van treinbeveiligingsinstallaties. De installed base in Nederland met betrekking tot beveiliging heeft ongeveer een waarde van 3,4 mld. Dan heb ik het over het geheel. Ik kan dat nu heel gemakkelijk zeggen, maar rond 2002 wisten wij dat nog niet. Toen ProRail ontstond, kreeg het de infra in beheer zonder goed te weten wat de waarde daarvan was. Dat klinkt gek, maar dat was gewoon een feit. Gekeken is wat de spullen waard zijn. Toen bleek dat de infra in Nederland ongeveer 5 mld. waard was. Als 17,5% zou moeten worden vervangen, zou dat ongeveer 1,2 mld. tot 1,4 mld. kosten. Zo is dat bedrag ontstaan. Dat bedrag is een hele tijd gelijk gebleven tot 2010. Dat was de periode van de brede heroverweging. Daarbij is ProRail gevraagd om nog eens goed te kijken of het dat geld wilde uitgeven. ProRail heeft toen nog eens goed gekeken naar wat er gebouwd moest worden en of het ook anders zou kunnen. Nu zegt ProRail dat de vervanging voor 600 mln. kan gebeuren.

De heer **Van Hijum**: Dat is het resultaat van de vraag naar de heroverweging. Ik wil eerst nog even verder aan de voorkant kijken. In het oorspronkelijke plan was het de bedoeling om het beveiligingssysteem in een aantal tranches te vervangen. De eerste tranche zou voor het systeem zijn dat tussen 1954 en 1969 is gebouwd. Dat zou vanaf 2007 moeten gebeuren. Als dat niet zou gebeuren, zouden vanaf 2012 baanvakken buiten gebruik moeten worden gesteld. Nu zien we dat de aanbesteding is

gestopt en dat er niet echt iets is uitgegeven. Betekent dit dat wij vanaf 2012 een probleem hebben?

De heer **Pruntel**: We hebben absoluut vanaf 2012 geen probleem. We kijken heel goed naar de toestand van de infra en wij onderhouden de infra ook goed. We zijn echter op zoek naar het kantelpunt, waarop je het grootschalig moet gaan vervangen. Je moet voorkomen dat je te veel geld in infra investeert, terwijl je al naar een nieuw product zou moeten gaan. De toestand van de infra en van de dingen die u zojuist noemt – wij spreken echter over de periode 1953–1968, maar we bedoelen hetzelfde – is echter gewoon goed.

De heer **Van Hijum**: Maar in het oorspronkelijke plan lees ik toch dat de inschatting was dat het kantelpunt bereikt was. Als je niet op dat moment zou beginnen, zou er vanaf 2012 een probleem ontstaan. Is dat achteraf dan niet juist?

De heer **Pruntel**: Wat ik bij de vorige vragen al probeerde neer te zetten, is dat wij in de beginperiode bij het ontstaan van ProRail niet goed wisten wat de status van de infra was. Wij hebben met diverse partijen goed gekeken naar de spullen buiten. Wij dachten dat dit het probleem zou zijn, maar achteraf bleek dat niet het geval te zijn en zijn de spullen in goede staat. Wel moet je op een gegeven moment vervangen en dan heb je het over het meerjarig vervangingsprogramma, waarover ik in het begin sprak. Rond 2018 moeten de spullen vervangen zijn. 2012 is absoluut geen datum waarop er iets ergs gaat gebeuren.

De heer **Van Hijum**: 2018 is nog wel een harde grens voor die vervanging?

De heer **Pruntel**: Wij richten ons op de einddatum 2018. Wel heroverwegen we iedere keer of dit daadwerkelijk moet gebeuren. Ik heb al gesproken over 4,3 mld. voor de vervanging van treinbeveiligingsystemen. 1,2 mld. daarvan is voor de kabels. Op een gegeven moment moet je kabels vervangen. Om de paar jaar kijken wij naar de toestand van de kabels. Op dit moment zijn we aan het heroverwegen of we daadwerkelijk in 2018 ook alles vervangen moeten hebben. Feit is dat een groot deel van de spullen vervangen moet zijn. Als er spullen tussen zitten die nog goed genoeg zijn, vervangen we die natuurlijk niet.

De heer **Van Hijum**: Op een gegeven moment is expliciet een punt gezet achter de aanbesteding van de corridors in het kader van Mistral. Kunt u nog eens toelichten wat daarbij de overweging van ProRail was?

De heer **Pruntel**: U benoemde net de fasen 1 en 2. In 2010 hebben wij achter fase 1, die liep van 2007 tot 2010, een punt gezet. Voor die tijd hebben wij bekeken op welke wijze wij moeten vervangen. De spullen die wij voor BB21 ontwikkeld hadden en de lessen die wij daarbij geleerd hebben, wilden wij ook toepassen bij Mistral. Het bleek echter dat alle spullen die wij van de leveranciers aangeboden kregen, behoorlijk verschillend waren. Wij hebben daarom in de periode tussen 2007 en 2010 de markt gevraagd om een aanbieding te doen. Wij noemden dat zelf het level playing field. In 2010 is de aanbesteding daadwerkelijk binnengekomen. Wij constateerden dat de prijs die daaruit kwam, erg hoog was en dat wij ook op een goedkopere manier konden vervangen. Toen hebben wij een punt gezet achter fase 1.

De heer **Van Hijum**: Begrijp ik goed dat u in feite twee dingen benoemt? U zegt u dat de leveranciers kwamen met zaken die te veel van elkaar verschilden. Maar dat was toch juist een beetje de opzet van de aanbesteding?

De heer **Pruntel**: De spullen waren erg verschillend. Als je aanbesteedt voor Nederlandse corridors met dezelfde functionaliteit, is het heel moeilijk om de prijzen van de leveranciers te vergelijken als de mogelijkheden die zij bieden heel verschillend zijn. Daarom hebben wij met de leveranciers bekeken hoe wij een gelijkwaardige aanbidding van hen kunnen krijgen, zodat wij goed kunnen bepalen wat de waarde van de aanbiddingen is en wat de uiteindelijke prijs zal worden. De interlockings beslaan 20% van het geheel, maar de overige 80% moet ook betaald worden. Wij moeten dus heel goed kunnen inschatten wat de aanbidding precies betekent en wat het eindbedrag wordt.

De heer **Van Hijum**: Waarom is dan gekozen voor drie aparte aanbestedingen?

De heer **Pruntel**: Wij hebben bij drie partijen een prijs aangevraagd. Die zaten allemaal in één aanbesteding. De bedoeling was dat wij, zodra wij van de leveranciers de prijzen zouden hebben, zouden gaan uitrollen in Nederland. Fase 1 was bedoeld om met de leveranciers te komen tot één aanbesteding en gelijkwaardige producten. Als wij die producten zouden hebben, zouden wij beginnen met bouwen.

De heer **Van Hijum**: U zegt dat de prijs erg hoog was. U had vast een bedrag in gedachten. Hoe ver is dat bedrag overschreden door de biedende partijen?

De heer **Pruntel**: Een overschrijding is niet het juiste woord. U sprak in het begin al over het bedrag dat wij van plan waren uit te geven voor Mistral. Sommigen noemen 1,2 mrd., anderen 1,4 mrd. Voor het gemak houd ik 1,2 mrd. aan. Daarbij gingen wij ervan uit dat wij elektronische interlockings zouden bouwen. Toen wij begonnen met Mistral, hebben wij een business case gemaakt. Daaruit kwam naar voren dat elektronische interlockings goedkoper waren. Op het moment dat de biedingen binnenkwamen, bleek echter dat de prijzen van elektronische interlockings nog gelijk waren, terwijl de prijs van B-relais behoorlijk gedaald was. B-relais is een ander type interlocking, maar ik zou ook VPI kunnen noemen; het gaat niet zozeer om de merk- en typenamen, maar vooral om de techniek. Als wij voor Nederland op deze manier verder zouden gaan met de uitrol – waarbij wij ons dus niet beperken tot Mistral, maar kijken naar het hele Nederlandse palet – zou het geïnvesteerd vermogen in onze interlockings, dat momenteel ongeveer 660 mln. bedraagt, met een factor 2 of 3 stijgen. Toen is er een pas op de plaats gemaakt. Maar de leveranciers bleven wel binnen het bedrag dat wij er op dat moment voor in gedachten hadden.

De heer **Van Hijum**: Wij gaan nu heel diep en gedetailleerd op de techniek in, maar kunt u aangeven wat de prijs van een elektronische interlocking was waarmee gerekend werd?

De heer **Pruntel**: De exacte prijzen heb ik niet in mijn hoofd. De eindbidding van de drie leveranciers was bij elkaar opgeteld ongeveer 70 mln. Het andere bedrag heb ik niet volledig paraat.

De heer **Van Hijum**: Is het mogelijk om de bedragen waarmee werd gerekend alsnog te krijgen?

De heer **Pruntel**: Ja, absoluut.

De heer **Van Hijum**: Bent u op basis van de biedingen nog in gesprek geweest met de leveranciers, om te bezien of u door de wijze van aanbesteden of anderszins de prijs nog naar beneden zou kunnen krijgen?

De heer **Pruntel**: Toen wij de aanbesteding staakten, hebben wij met de leveranciers gesprekken gevoerd. Wij hebben met de drie partijen aan tafel gezeten en hun gevraagd hoe het in de toekomst goedkoper zou kunnen. Daar hebben wij uitgebreid bij stilgestaan. Deze lessen nemen wij mee als wij straks verder gaan met de aanbesteding van Mistral.

De heer **Van Hijum**: Het leverde dus geen informatie op die u tot een andere afweging heeft gebracht, omdat het binnen de aanbesteding niet goedkoper te realiseren zou zijn, terwijl de biedingen al binnen de prijs waren.

De heer **Pruntel**: De biedingen lagen op een prijsniveau waarvoor wij op dat moment de financiële middelen beschikbaar hadden. Wij kunnen echter van 1,2 mld. terug naar 600 mln. als wij het anders doen. Daar zit het grote verschil. Wij hebben daar inderdaad met de leveranciers over gesproken. Alleen konden wij niet zomaar aan de uitvraag tornen. Wij hebben daarom besloten de aanbesteding stop te zetten en de zaak opnieuw in de markt te zetten. De uitvraag betrof drie corridors met een bepaalde functie. Die zullen wij vanuit ProRail moeten veranderen. De bieding hebben wij niet veranderd; die hebben wij gelaten zoals ze was. Wij hebben alleen een punt gezet en gezegd: wij gaan het anders doen.

De heer **Van Hijum**: Kunt u schetsen wat de consequentie is van het vervangen op conventionele wijze? Wat is de consequentie van die keuze voor de mogelijke uitrol van het nieuwe beveiligingssysteem ERTMS in de toekomst?

De heer **Pruntel**: Veel mensen gebruiken het woord «conventioneel». Zelf spreek ik liever over value for money. Als we verder gaan met de uitrol, nodigen wij alle partijen uit om in te schrijven. Het kan zijn dat daar een conventioneel systeem bij zit dat gebaseerd is op een B-relais. Alle leveranciers zijn vrij om daaraan mee te doen. Als zij hetzelfde product kunnen leveren voor de prijs die wij in gedachten hebben, zijn zij van harte welkom.

U hebt ook gevraagd – maar ik weet niet of ik die vraag juist interpreteer – of wij, als wij met B-relais of een andere technologie verder gaan, daar ook ERTMS op kunnen bouwen. Dat kan. Er zijn leveranciers die elektronische systemen bouwen waaraan ERTMS gekoppeld kan worden, maar ingenieursbureaus kunnen ook ERTMS bouwen op bijvoorbeeld B-relais. Dat kan gewoon.

De heer **Van Hijum**: Ook voor level 2 en 3?

De heer **Pruntel**: Voor level 3 sowieso niet, maar dat kunnen andere partijen ook niet. Voor level 1 is het redelijk zeker dat het kan. De ingenieursbureaus geven aan dat het voor level 2 zou moeten kunnen.

De heer **Van Hijum**: Dat klinkt heel twijfelachtig. Het is bij level 1 al twijfelachtig en bij level 2 hypothetisch.

De heer **Pruntel**: Ik heb het nog nooit zien werken.

De heer **Van Hijum**: Aan het begin heb ik u gevraagd of ERTMS het systeem van de toekomst is. U hebt daarop bevestigend geantwoord en gezegd dat er op termijn zeker een uitrolstrategie zal komen. Dan wordt de vraag relevant of wij er niet slimmer aan doen om eerder te beginnen met het vervangen van de interlockings.

De heer **Pruntel**: In de strategie voor het verder gaan met Mistral hebben wij een onderscheid gemaakt tussen de baanbakken waar wij in de komende tijd capaciteitsgroei verwachten en de overige baanvakken. In de pilot die wij zullen doen in 2013, zal naar voren moeten komen of ERTMS ook vanuit kosten-batenoogpunt efficiënt is. De baanvakken waar wij capaciteitsgroei verwachten, hebben wij even geparkeerd. Voor die baanvakken gaan wij op dit moment niet verder met de aanbesteding. Voor de baanvakken waarvoor geen capaciteitsgroei voorzien is in de periode tot 2025 – zo ver kunnen wij vooruit kijken – kunnen wij gewoon doorgaan met de reguliere systemen en gaan wij voor value for money.

De heer **Bosman**: U sprak over de infrawaarde van 5 mld. Is dat de totale infra van ProRail?

De heer **Pruntel**: Misschien staat de microfoon toch te ver weg, want ik merk dat de door mij genoemde bedragen niet goed overgekomen zijn. Mijn excuses daarvoor. 3,4 mld. is de waarde van de treinbeveiligingssystemen in Nederland.

De heer **Bosman**: Oké, maar u hebt wel een bedrag van 5 mld. genoemd voor de totale infra.

De heer **Pruntel**: Dat kan ik mij niet herinneren. Volgens mij niet.

De **voorzitter**: Dat is de waarde die je overhoudt als je van de 5 mld. de investeringen afhaalt. Zo hebt u het in ieder geval gezegd. Maar misschien heb u het niet zo bedoeld.

De heer **Pruntel**: Dat heb ik zeker niet zo bedoeld. 3,4 mld. is de waarde van de treinbeveiligingssystemen in Nederland.

De heer **Bosman**: Staat dat ook in het activaregister? Of is dat weer heel iets anders?

De heer **Pruntel**: Het activaregister en de vervangingswaarde komen niet volledig overeen. Ik zeg dit uit het hoofd, maar volgens mij staat in het activaregister dat de waarde 2,4 mld. is. Dat is echter volgens de wijze waarop in het begin gerekend is. Tegenwoordig kijken wij naar de vervangingswaarde, naar wat het kost om zaken daadwerkelijk te vervangen. Ik heb het dan over de een-op-eenvervangings van de spullen die wij nu hebben.

De heer **Bosman**: U hebt dus volledig zicht op wat er ligt. Op de staat en de status van de zaken die ProRail in beheer heeft, hebt u volledig zicht.

De heer **Pruntel**: Dat blijft een gewetensvraag. Op hoofdlijnen weten wij dat; dat is die 3,4 mld. Ik kan u echter niet op de millimeter precies vertellen hoe bijvoorbeeld het spoor in Beilen er op dit moment bij ligt, want dat laten wij grotendeels over aan de aannemers. Wij kennen dus de status op hoofdlijnen, maar niet in detail. Voor 99% weten wij wat de waarde van de spullen is en hoe het spoor er bij ligt. De rest is kennis van de aannemer ter plaatse.

De heer **Bosman**: U hebt dus globale kennis, maar geen detailkennis over de status van de spullen die er liggen. Een aannemer vertelt u wat er vervangen moet worden.

De heer **Pruntel**: Nee, zo bedoel ik het niet. Natuurlijk weten wij hoe onze spullen erbij liggen, alleen hebben wij ter plaatse mensen die dagelijks of wekelijks kijken hoe alles erbij ligt en of er wellicht iets kapot is. Dat monitoren wij niet voor alle spullen online. Wij weten dus hoe alles erbij ligt, maar ter plaatse moet steeds bekeken worden hoe de actuele stand van zaken is. Wij kunnen niet vanuit ons kantoor onze infra managen.

De heer **Bosman**: Dat is helder, maar we hebben ook met een aantal aannemers gesproken. Die vertelden tegen ons dat ProRail tegen hen zegt: gaat u maar kijken hoe het erbij ligt, want wij weten het eigenlijk niet. Is dat correct of niet correct?

De heer **Pruntel**: Als zij dat gezegd hebben, dan zal dat hun mening zijn, maar ik kan dat niet helemaal plaatsen.

De heer **Bosman**: In uw activaregister wordt van alle zaken het jaartal van plaatsing en vervanging aangegeven. Klopt dat? Kunt u mij schetsen hoe het activaregister eruitziet?

De heer **Pruntel**: In het activaregister staat precies hoe oud het apparaat is, hoe het erbij staat en wat wij doen in het kader van het meerjarenvervangingsplan. Bijvoorbeeld een elektronische interlocking gaat 25 jaar mee, een B-relais gaat 50 jaar mee. Op het moment dat een apparaat aan vervanging toe is, bekijken wij of het echt vervangen moet worden, dan wel of er nog iets extra kan worden gedaan waardoor het nog even kan blijven staan. Dat weten wij precies.

De heer **Bosman**: Hebben aannemers ook toegang tot het activaregister?

De heer **Pruntel**: Het activaregister is SAP en wordt grotendeels door de aannemers zelf ingevuld.

De heer **Bosman**: Dat is een interessante opmerking. Zij kunnen er dus ook data uit halen? Als je data kunt invoeren, kun je er ook data uit halen, lijkt mij.

De heer **Pruntel**: Die vraag kan ik niet beantwoorden. Ik denk het wel, maar dat zou ik moeten navragen.

De heer **Bosman**: Het antwoord op die vraag hoor ik graag. Als het antwoord op mijn vraag bevestigend is, moeten wij ook de collega-aannemers horen.

Wij hebben nu een aantal gesprekken gevoerd met een aantal mensen. Ik heb het idee dat er een aapje over een aantal schouders rondgaat. Iedereen duwt dat aapje naar een andere schouder. Het lijkt erop dat er

een maatschappelijk belang aan de orde is, te weten de invoering van ERTMS, waarbij geldt dat de eerste die zegt dat dit belangrijk is, opdraait voor de kosten? Is dat het idee? Of zegt u dat er serieus naar de zaak gekeken is en dat iedereen zijn eigen afweging maakt?

De heer **Pruntel**: Ik kijk zuiver vanuit kostenoogpunt naar ERTMS en andere treinbeveiligingssystemen. Vooral kijk ik naar het meerjarenvervangingsplan. Mijn kantelpunt ligt bij de kosten-batenverhouding. Op het moment dat het interessant is om tot vervanging over te gaan, nemen wij dat op in het plan en gaan wij dat meteen doen. Alleen moet wel iemand de eerste zijn. Dat is dat aapje waar u op doelt. Eerst zullen de treinen uitgerust moeten worden met ERTMS, anders wordt het een moeilijke verhaal. Als ik in mijn vervangingsplan opneem dat er ERTMS wordt aangelegd, terwijl er geen trein rijdt die voor ERTMS is aangepast, dan is dat bijzonder vervelend. Als dat uw aapje is, dan is dat een aapje dat de NS zou moeten voelen.

De heer **Bosman**: De mensen van de NS zeggen dat zij er niets aan hebben om treinen met ERTMS uit te rusten, waarvoor zij een kapitaalinvestering moeten doen, terwijl zij van ProRail niet de garantie hebben dat het ERTMS-systeem zal worden uitgevoerd. Sterker nog, u praat zelfs over B-relais. Een B-relais gaat 50 jaar mee, dus waarom zou de NS dan überhaupt nog investeren in ERTMS? Als ProRail aangeeft zo lang mogelijk te willen blijven investeren in B-relais, die uitstekend werken en misschien zelfs ERTMS level 2 aankunnen – «misschien», zeg ik er heel duidelijk bij – waarom zou de NS dan investeren in ERTMS?

De heer **Pruntel**: Er ligt een implementatieplan vanuit de branche, waarin is opgenomen dat het logisch is om eerst de treinen aan te passen en dan de infra. Daar zijn wij in 2007 mee begonnen.

De heer **Bosman**: Dat is helder. Dat snap ik. Maar als ik als treineigenaar geen «warm and fuzzy feeling» heb dat de railbeheerder de intentie heeft om over te stappen naar ERTMS, dan kan ik mij afvragen of ik wel € 500 000 per locomotief moet uitgeven als er uiteindelijk gewerkt wordt met een systeem dat gevormd wordt door een B-relais met een of ander apparaat erop.

De heer **Pruntel**: Het B-relais is de interlocking, het hart van de beveiliging. ProRail heeft zeven andere systemen in beheer, die daar eveneens voor gebruikt kunnen worden. Wij hebben kort gekeken naar de mogelijkheid van het bouwen van ERTMS op B-relais. Wij zijn daarmee nog niet heel uitgebreid bezig geweest, want wij zouden het doen met elektronische interlockings. De ingenieursbureaus geven echter aan dat zij het gewoon kunnen bouwen. Voor level 1 kan het en ik zou niet weten waarom het voor level 2 niet zou kunnen. Wij hebben het nog niet gedaan. Wij hebben de uitvraag nog niet in de markt geplaatst, maar een radioblokzender kun je overal aan koppelen; daar ben ik heilig van overtuigd.

De heer **Bosman**: Maar dan praten wij toch over kapitaalvernietiging, want wat gebeurt er als het niet kan? U bent er heilig van overtuigd. Zo-even had u iets meer twijfel, maar u bent er nu heilig van overtuigd. Als het echter toch niet blijkt te kunnen, is er geïnvesteerd in een B-relais dat 50 jaar meegaat. U was heel stellig over kapitaalvernietiging. Het ging toen om ERTMS. Ik kan het ook omdraaien. Als u een B-relais installeert die 50 jaar meegaat, terwijl later blijkt dat die niet omgebouwd kan

worden, dan zit ik als geldverschaffer en wetgever helemaal klem in de keuze van ProRail om met B-relais te werken.

De heer **Pruntel**: Onze strategie voor Mistral is, zoals ik zojuist aangaf, dat wij nu verder gaan met de uitrol voor de projecten waarvoor extra capaciteit nodig is. Die koppelde ik aan 2013. Als op de plekken waar extra capaciteit nodig is ERTMS ingevoerd kan worden – dat hangt ook af van de overige kosten en baten – dan gaan wij dat gewoon doen. Op de trajecten waar wij verwachten dat de huidige functie niet zal wijzigen, laten wij het zo. Daarbij heb ik niet gezegd dat wij B-relais zullen bouwen. Ik heb gezegd dat wij value for money gaan bouwen. Alle partijen zijn dus van harte uitgenodigd om een aanbieding te doen.

De heer **Bosman**: Dat doet mij deugd.

Ik heb voorts een vraag over het Decisiorapport en de maatschappelijke kosten-batenanalyse. Hebt u het idee dat de uitkomst van dat rapport gebaseerd is op de correcte financiële getallen?

De heer **Pruntel**: Zo goed ken ik het Decisiorapport niet, maar ik heb de eindgetallen bekeken. Er zijn een hoop verschillende getallen in omloop, maar dat is een gevolg van het feit dat wij de kosten en de baten niet precies weten. Ik ben ervan overtuigd dat de opstellers van het rapport naar eer en geweten alle getallen hebben gebruikt die beschikbaar zijn. Zij hebben alle partijen informatie gevraagd. Ook wij zijn om informatie gevraagd. Natuurlijk zijn de juiste getallen gebruikt. Ik heb alleen gezegd dat wij de kosten en baten van ERTMS niet weten, omdat ERTMS nog nooit op die manier is ingebouwd. Wij zullen in 2013 klaar zijn met de test waaraan ik al eerder refereerde.

De heer **Bosman**: U kent het rapport niet goed, maar u zegt wel heel stellig dat de goede getallen gebruikt zijn.

De heer **Pruntel**: Ik heb het rapport gelezen, alleen weet ik inhoudelijk niet welke getallen men daarvoor gebruikt heeft.

De heer **Bosman**: Het gaat hier toch ook een stukje visie van de kant van ProRail? Het is toch in het belang van uw bedrijf dat de gebruikte getallen correct zijn? Het kan toch niet zijn dat u niet zeker weet of de maatschappelijke kosten-batenanalyse in dat rapport wel klopt?

De heer **Pruntel**: Ik vervul deze functie sinds 1 oktober 2010. Het rapport is in 2009 geschreven. Ik weet dat de opstellers van het rapport gesproken hebben met mijn voorganger en dat alle partijen gehoord zijn door de opstellers van het rapport. Meer kan ik er niet over zeggen.

De heer **Bosman**: Dat is toch vreemd. Het gaat om een heel belangrijk stuk. Heel veel mensen refereren eraan. Veel mensen zeggen dat het Decisiorapport dermate slecht is dat men er niet aan moet beginnen om op basis daarvan ERTMS in te voeren. U, als de man van ProRail die gaat over de visie voor de toekomst, zegt nu: het Decisiorapport is van 2009, ik ben in 2010 begonnen en ik weet het niet.

De heer **Pruntel**: Het Decisiorapport is gemaakt met de gegevens die toen beschikbaar waren. Daar kwam uit dat tussen de kosten en de baten een behoorlijke marge zit. Alle partijen, ook ProRail, zeggen dat wij echt die pilot moeten uitvoeren om gevoel te krijgen voor de getallen. Dat is wat ik ervan zeg.

De heer **Bosman**: Maar u weet niet of de getallen goed zijn?

De heer **Pruntel**: De getallen in het rapport zijn gebaseerd op de kennis die er op dat moment was. Wij weten in de branche niet goed wat de kosten en de baten zijn. Daarom moeten wij met elkaar de test doen om de getallen te harden.

De heer **Bosman**: Ik hoor graag wat de heer Pruntel vindt van de getallen. Hij mag dat ook schriftelijk doen, nadat hij het rapport nog eens doorgelezen heeft. Graag ontvang ik van hem een kort briefje sturen waarin hij schrijft wat hij vindt van de getallen.

De heer **Pruntel**: Dat komt voor elkaar.

De heer **Jansen**: Ik wil de heer Pruntel enkele vragen stellen aan de hand van een vergelijking met enkele andere bedrijfstakken. Ik begin bij de marine, waar zijn eigen historie ligt. Dat lijkt mij een heel hoogwaardige vorm van scheepvaart. Mijn vraag aan hem is of er in de scheepvaart momenteel nog communicatie- en beveiligingstechnieken uit 1953 gebruikt worden.

De heer **Pruntel**: Ik ben verbindingsofficier geweest. Misschien hebt u dat uitgezocht en vandaar wellicht deze vraag. Deze spullen worden nog steeds gebruikt. Uit ervaring kan ik vertellen dat moderne apparatuur, satcom-verbindingen en dergelijke, als het erop aankomt niet altijd werkt, of die nu op zee gebruikt wordt of bijvoorbeeld in Afghanistan, waar ik ook geweest ben. In dergelijke gevallen valt men terug op oude apparatuur. Bij de marine wordt bijvoorbeeld nog steeds veel gebruik gemaakt van vlaggen. Ik weet niet uit welke tijd dat stamt. Je moet altijd goed bezien welke middelen je waarvoor gebruikt en wat het doel is. Er worden dus nog steeds verbindingsmethoden gebruikt uit die tijd.

De heer **Jansen**: Dan heb ik weer wat geleerd. Ik heb echter de indruk dat het in de door u genoemde voorbeelden gaat om back-uptechnieken. In het geval er iets misgaat, kan men altijd terugvallen op techniek die verouderd is, maar die het wel altijd doet. Zie ik dit goed, of is het gebruik van een techniek als vlaggen de dagelijkse core business?

De heer **Pruntel**: Iedere manier van verbinding heeft haar eigen toepassing. Het vlaggen wordt zeker ook als core business gebruikt. Ik kan daarover uitweiden, maar ik weet niet of u dat wilt, dus dat zal ik niet doen. Men moet heel goed bekijken waar de verbinding voor gebruikt wordt en wat het doel is. Soms kan een vlag een heel goed middel zijn, maar soms is een satellietverbinding beter.

De heer **Jansen**: Ik zal een ander voorbeeld uit de luchtvaart noemen. In 1953 werden toestellen als de Vickers Viscount en de Constellation aangeschaft. Dat waren prachtige toestellen, maar ze zijn in de periode 1970–1975 van de markt gegaan, niet omdat ze technisch versleten waren, maar omdat zij economisch verouderd waren. Technisch gezien zouden zij in de lucht gehouden kunnen worden, maar de economische levensduur was verstreken. In de autobranche doen de modellen die in 1953 verkocht werden het tegenwoordig erg goed op oldtimerbeurzen. Kunt u uitleggen waarom het rationeel zou zijn om in de spoorwegsector technieken van 50 jaar oud te blijven toepassen? Kunt u uitleggen dat die niet economisch versleten zijn, terwijl in andere sectoren inmiddels al twee of drie

generaties van modernere vormen van communicatie- en beveiligings-technieken op de markt zijn?

De heer **Pruntel**: We kijken inderdaad naar technische en economische levensduur. Zo benaderen wij alle beveiligingssystemen. Daarbij geldt dat een relais nog steeds een hartstikke mooi product is. Wij hebben ook elektronische interlockings die al bijna 25 jaar oud zijn, waar wij eveneens mee doorgaan, omdat ze zowel technisch als economisch niet verouderd zijn en het goed doen, terwijl ze een laag prijsniveau hebben.

De heer **Jansen**: Ja, maar u begon met de opmerking dat B-relais, de ouderwetse maar degelijke interlockings, 50 jaar meegaan. Dan kom ik uit rond 2013. Die datum nadert met rasse schreden. U moet nu dus een keuze moet maken voor een ander systeem, want anders gaat u veel meer geld uitgeven voor het onderhoud. Dat zie ik toch goed?

De heer **Pruntel**: Ik wil daar twee dingen over zeggen. De jaartallen die ik noemde, zijn richtgetallen. Wij gaan ervan uit dat bijvoorbeeld een elektronische interlocking 25 jaar en een B-relais-interlocking 50 jaar meegaat. Op een gegeven moment bekijken wij of wij die moeten vervangen, dan wel of die nog langer mee kunnen gaan. Een relaisinstallatie gaat in principe 50 jaar mee, maar een heel groot deel van de onderdelen is dan inmiddels vervangen. Bijvoorbeeld een overweg in Nederland gaat gemiddeld 48 jaar mee, omdat dan alle onderdelen vervangen zijn. Na 48 jaar staat er gewoon een nieuw type overweg. Zo kijken wij ernaar. Voor het overige is een relais nog steeds een modern en goed doordacht systeem, want je gebruikt niet alleen relais voor het hart van de beveiligingslogica, maar ook voor seinen en wissels. Als de stroom uitvalt, valt het relais door de zwaartekracht naar beneden en gaat het systeem uit, waardoor bij treinbeveiliging naar de veilige situatie gegaan wordt. Dat is het grote voordeel van een relais. Wat men ook doet, hoe men het systeem ook bouwt, er blijven altijd relais in zitten. Ook in de hartstikke moderne Hanzelijn zitten een heleboel relais.

De heer **Jansen**: Voor de korte schorsing poneerde u de stelling dat ATB-Vv, het verbeterde systeem waarbij ook bij 140 km/u nog een vorm van bescherming bestaat, een grote stap voorwaarts is. U zei dat dit met ERTMS ook mogelijk is, maar dat dit een grote kapitaalvernietiging oplevert. Ik vraag mij af waar die kapitaalvernietiging precies zit. Uw collega van Infrabel zei vorige week dat ongeveer 90% van de investeringen in ERTMS bestaat uit het vervangen van de interlockings door elektronische interlockings. Onze interlockings zijn helemaal of bijna versleten. Dan kan er toch nooit sprake zijn van een kapitaalvernietiging als wij op dit strategische moment kiezen voor een ander systeem?

De heer **Pruntel**: De waarde van de interlockings is ongeveer 660 mln. De waarde van de infra is 3,4 mld. Als wij ERTMS gaan uitrollen, gaat het niet alleen om ERTMS. ERTMS is het beïnvloedingssysteem, maar wij hebben ook een detectiesysteem, kabels en seinen, dus er zitten een heleboel spullen omheen. Als wij besluiten om elektronische interlockings in te voeren in combinatie met ERTMS en seinen en kabels gaan weghalen, dan halen wij spullen weg die het goed doen. Dan zijn wij dus bezig met kapitaalvernietiging, omdat die spullen nog lang niet afgeschreven zijn.

De heer **Jansen**: Ja, maar zojuist zei u dat een heleboel bestaande spullen prima gebruikt kunnen worden in combinatie met ERTMS. U gaf in dat verband het B-relais als voorbeeld. Dat geldt naar ik aanneem ook voor de

rest. Of wordt alle andere hardware afgeschreven op het moment dat wordt overgeschakeld op ERTMS level 1, level 2 of een ander level?

De heer **Pruntel**: Als men naar een ander type interlocking gaat, moet men veel dingen aanpassen in de infra, bijvoorbeeld ES-lassen. In de spoorstroomlopen zitten scheidingen die men, afhankelijk van het systeem dat men gebruikt, moet verleggen. Elk systeem heeft bepaalde eigenschappen, waardoor men grootschalige aanpassingen moet doen. ERTMS is een laag die men over de beveiliging heen legt. Als men overgaat op elektronische interlockings en de conventionele interlockings weghaalt, is men bezig met grootschalige kapitaalvernietiging, omdat iets wordt weggehaald wat nog goed werkt. Op het moment dat men ERTMS er overheen legt, wordt het een ander verhaal.

De heer **Jansen**: Uw collega's in België en Denemarken gaan de komende maanden grootschalige aanbestedingen doen, waarbij ERTMS systematisch in een periode van ongeveer tien jaar wordt uitgerold over het hele land. Kan de uitkomst van die aanbesteding uw standpunt veranderen? Ik denk in dit verband onder meer aan het prijsniveau dat daar gehanteerd wordt. Hebt u intern al een bepaalde visie op de wijze waarop die aanbestedingen zullen meewegen in uw standpunt?

De heer **Pruntel**: Wij kijken scherp mee naar het buitenland. Wij spreken regelmatig met onze collega's over wat daar gebeurt. Ik ben ervan overtuigd dat als ERTMS grootschalig wordt uitgerold, dat zeker iets zal doen met het prijsniveau, omdat de leveranciers meer omzet hebben en derhalve goedkoper kunnen aanbieden. Ik verwacht dus dat het ook iets zal doen met de aanbiedingen die wij krijgen van de leveranciers. De prijzen zullen naar beneden gaan en ERTMS kan dus goedkoper worden.

De heer **Jansen**: Ik heb van ramingen gezien van de budgetten die België en Denemarken denken nodig te hebben. Ik neem aan dat zij hopen dat bij de aanbesteding binnen het budget gebleven wordt. Acht u die budgetten reëel?

De heer **Pruntel**: Dat kan ik niet inschatten. Ik weet niet wat de interne kostenramingen in België en Denemarken zijn, dus daar kan ik niets over vertellen.

De heer **Jansen**: Voor België gaat het om 2 mld. Dat bedrag is gewoon gepubliceerd. Ik ben geen specialist op dat terrein, ik ben maar een eenvoudige bouwkundige, maar mij valt een bedrag van 2 mld. voor een dergelijke strategische investering reuze mee. Is een bedrag van 2 mld. voor een dergelijke all-in-investering in een nieuw beveiligingssysteem voor ProRail een reden om de strategie voor de uitrol te heroverwegen?

De heer **Pruntel**: Wij kijken naar het totale concept en naar het bedrag van 3,4 mld. Wij proberen dat bedrag naar beneden te brengen. Het geïnvesteerde vermogen in de treinbeveiliging zal naar beneden moeten. Als daar 2 mld. bij komt – 3,4 mld. plus 2 mld. maakt 5,4 mld. – dan hebben wij het over een behoorlijke vergroting van het geïnvesteerd vermogen.

De heer **Jansen**: U kijkt daarbij niet naar de opbrengsten? Ik neem aan dat er aan de opbrengstenkant een substantiële meeropbrengst tegenover staat.

De heer **Pruntel**: Wij kijken daarbij zeker naar de opbrengsten. Dat is het verhaal van het traject Amsterdam–Utrecht, waarbij wij naar de kosten en de baten kijken. Als die per saldo positief zijn en het levert iets op, dan moeten wij het zeker doen. Als wij echter alleen kijken naar de treinbeveiliging, waarbij de kosten van de treinbeveiliging substantieel zullen stijgen, hebben wij natuurlijk geen goed verhaal.

De heer **Jansen**: Een laatste vraag. Eerder vandaag is bij de regionale gebruikers van het Nederlandse spoorweginet, maar ook in het gesprek met Infrabel, naar voren gekomen dat het een strategisch voordeel is als expertise op het gebied van beheer en onderhoud, maar ook engineering in eigen huis aanwezig zijn. De situatie op dit punt is bij ProRail anders dan bij Infrabel. Ik neem aan dat u die discussie gevolgd hebt. Zou dat een verklaring kunnen zijn voor het feit dat Infrabel tot dusver een andere afweging gemaakt heeft dan ProRail?

De heer **Pruntel**: Volgens mij niet. Voor zover ik ervan weet en erover hoor van mijn Belgische collega's, heeft het alleen te maken met het feit dat zij een probleem hadden op het gebied van veiligheid en toe zijn aan een nieuw beveiligingssysteem in Nederland. Dat was in mijn optiek de hoofdoorweging.

De **voorzitter**: Ik heb een paar kleine vragen. Ik wil nog even terugkomen op Mistral. U zei dat daar nu nog 1 mld. voor gereserveerd is in 2011.

De heer **Pruntel**: Volgens mij stond er in 2010 1 mld. gereserveerd en nu 600 mln.

De **voorzitter**: Kunt u nog even goed aangeven, opdat wij dat allemaal scherp hebben, waar het grote verschil tussen die 1 mld. en die 600 mln. in zit?

De heer **Pruntel**: In 2002 dachten wij dat vervanging met elektronische interlockings 1,2 mld. zou moeten kosten. Dat was gebaseerd op de prijzen die toen in het spoor gehanteerd werden. In 2010, na de brede heroverweging waarover ik zojuist iets heb verteld, hebben wij ons de vraag gesteld: als wij bij de uitrol uitgaan van value for money, wat is dan het systeem dat goed werkt en alle functies biedt? Dat systeem was B-relais. Om die reden is het prijsniveau van 1,2 mld. in een aantal stappen met 600 mln. naar beneden gegaan.

De **voorzitter**: Dat is gebeurd naar aanleiding van het offertetraject, na het exploreren van de cijfers die op basis van die drie pilottrajecten naar voren zijn gekomen?

De heer **Pruntel**: Als wij het offertetraject hadden doorgezet, was het gewoon 1,2 mld. gebleven en hadden wij voor 1,2 mld. uitgerold. Dus als wij daarmee door waren gegaan ...

De **voorzitter**: Volgens mij hebt u zich op basis daarvan nog eens achter de oren gekrabbd en gezegd: die B-relais zijn zo gek nog niet, want wij houden veel geld over als wij het op die manier doen.

De heer **Pruntel**: Enerzijds was er de brede heroverweging en anderzijds zagen wij dat het voor een aantal trajecten in Nederland, gelet op de capaciteit, waarschijnlijk niet nodig is om daar nu ERTMS neer te leggen. Dat waren de twee pijlers.

De **voorzitter**: Dat besluit is in 2010 genomen?

De heer **Pruntel**: Dat besluit is in 2010 genomen.

De **voorzitter**: Ik ga nog even terug naar het traject Amsterdam–Utrecht. Alle partijen die wij tot nu toe hebben gesproken, zeggen dat zij de proef op het traject Amsterdam–Utrecht nodig hebben om te weten om welk prijsniveau het gaat. Dat is correct?

De heer **Pruntel**: Dat is correct.

De **voorzitter**: U noemde het woord «leergeld» al. Is een bedrag van meer dan 400 mln. – laat ik in dit geval het bedrag van 270 mln. aanhouden – niet voldoende leergeld? Wanneer ben je uitgeleerd?

De heer **Pruntel**: Wij hebben technisch gezien een systeem ontwikkeld dat toepasbaar is. Technisch hebben wij heel veel geleerd en zijn wij op het punt aanbeland dat wij uitgeleerd zijn en het systeem kunnen toepassen. Voor de infra zijn wij daar klaar voor. Maar vervolgens gaat het om het totale vervoersconcept. Wat heeft de reiziger eraan? Hoe bouw je treinen om? Hoe zit de dienstregeling in elkaar? Wat levert dat als geheel op? Dat weten wij nog niet en daar hebben wij het traject Amsterdam–Utrecht voor nodig. De techniek in de infra kunnen wij echter gewoon bouwen, want die is beschikbaar, dus in 2010 kunnen er gewoon ERTMS-treinen rijden.

De **voorzitter**: De proef op het traject Amsterdam–Utrecht is dan vooral bedoeld om te bekijken of ERTMS capaciteitsvoordelen oplevert.

De heer **Pruntel**: Het capaciteitsvoordeel is daar een onderdeel van. Het gaat ook om energiebesparing en om de reiziger, die er beter van moet worden.

De **voorzitter**: Hadden wij achteraf niet meer van BB21 moeten leren?

De heer **Pruntel**: BB21 was primair op de ontwikkeling van het systeem gericht. Dat is een ander aspect, dat er toen niet in zat. Op basis van wat wij nu weten, hadden wij het misschien toen al moeten doen. Wij hebben toen trajecten gehad, in 2004. Achteraf is dat echter makkelijk praten.

De **voorzitter**: Iedereen zegt dat er met ERTMS niet zo veel capaciteitswinst te behalen valt en dat de winst veel meer zit in het grensoverschrijdende en in de mogelijke veiligheid. Op het vlak van veiligheid is er voor Nederland niet veel winst te behalen, dus gaat het vooral over de grensoverschrijdendheid. Uiteindelijk hebben wij echter gekozen voor lijnen die helemaal niet in het landgrensgebied liggen.

De heer **Pruntel**: Ik begrijp dat u vraagt waarom is gekozen voor het traject Amsterdam–Utrecht. De reden daarvan is dat de hogesnelheidslijn-oost daar zou beginnen. Daarom is ervoor gekozen op het traject Amsterdam–Utrecht ERTMS neer te leggen. De keuze voor de andere lijnen heeft te maken met Europese wetgeving. Als men nieuwe trajecten aanlegt waar 160 km/u of sneller gereden kan worden, moet men daar ERTMS neerleggen. Op die manier zijn deze trajecten naar voren gekomen.

De **voorzitter**: Op de Hanzelijn wordt nog geen 160 km/u gereden.

De heer **Pruntel**: Het systeem is ook nog niet opgeleverd.

De **voorzitter**: Dat klopt. Laat ik mijn vraag nog één keer herformuleren. Natuurlijk kijk je altijd terug. 270 mln. is heel veel leergeld. Hadden wij, achteraf gezien, toen al niet een betere keuze moeten maken?

De heer **Pruntel**: Het project BB21 was technisch georiënteerd. Daarbij hebben wij gekeken naar de wijze waarop wij ERTMS voor Nederland werkzaam kunnen krijgen. Centraal stond hoe wij dat in Nederland voor elkaar konden krijgen. Toen is echt gekeken naar de techniek. De discussie die wij nu voeren, speelde toen niet.

De **voorzitter**: Dat is zoals het is. Wij hebben BB21 gehad, daar hebben wij leergeld voor betaald. Nu krijgen wij een proef op het traject Amsterdam–Utrecht. Dat levert een heel beperkte scope op, zeker voor zover het de kostenaspecten betreft, omdat je voor een heel beperkt stukje Nederland weer van alles moet optuigen. Krijgen wij desondanks wel een baten-kostenanalyse die recht doet aan de landelijke uitrol?

De heer **Pruntel**: Amsterdam–Utrecht is daar het ideale traject voor. Het is een druk bereden traject, waar ook goederenvervoer voorbij komt. Dat traject gaat ons dus zeker heel veel leren.

De **voorzitter**: Als ik een huis laat bouwen, geheel naar mijn eigen smaak, dan is dat duurder dan een rijtjeshuis in een vinexwijk. Hoe zal uw organisatie op een gegeven moment terugrekenen wat de reële kosten zijn voor een landelijke uitrol?

De heer **Pruntel**: Dan doelt u zuiver op de infra.

De **voorzitter**: En materieel idem dito.

De heer **Pruntel**: Over het materieel kan ik niets zeggen; daar gaat de NS over, dus daar kan ik geen uitspraken over doen. Voor de uitrol verwijs ik naar het kosten-batenverhaal, de waarde van de treinbeveiligingsystemen in Nederland en de manier waarop wij het goedkoper kunnen maken voor de reiziger.

De heer **Bosman**: Dan kom ik toch bij het onderhoud terecht. In principe heb je dan een ander type materiaal, waarvoor je andere mensen en ander onderhoud nodig hebt. Daardoor wordt het onderhoud toch relatief duurder voor dat korte stukje?

De heer **Pruntel**: Op dit korte stukje liggen momenteel twee beveiligings-systemen, dus dat is per definitie duurder. In vaktermen heet dit dual signalling. Als je in Nederland gaat uitrollen, moet je in ieder geval voorkomen dat dingen dubbel worden uitgerold. Als je twee beveiligings-zaken over elkaar heen legt, heb je in ieder geval meer personeel nodig.

De heer **Bosman**: Kunt u wel aangeven wat het verschil is tussen het een en het ander? Zijn de onderhoudskosten te specificeren in het geval dat met het ouderwetse systeem gewerkt wordt en in het geval dat ERTMS wordt ingevoerd? Dat was iedere keer het probleem.

De heer **Pruntel**: Het verschil tussen het oude en het nieuwe systeem kunnen wij zeker zien.

De heer **Bosman**: Nu nog niet?

De heer **Pruntel**: Wij krijgen de rekening, dus wij weten precies wat het verschil is. Alleen wordt de apparatuur die er staat voor het eerst gebruikt. Als men goed wil kunnen vergelijken, moet men niet de rekening voor het traject Amsterdam–Utrecht vergelijken met de rekening voor de rest van Nederland.

De **voorzitter**: De heer Van Hijum heeft in het begin al aangegeven dat hij nog een enkele vraag wil stellen over regionale lijnen. Die gelegenheid geef ik hem nu.

De heer **Van Hijum**: De heer Pruntel zat in de zaal tijdens de voorgaande gesprekken, dus hij heeft gehoord dat de regionale vervoerders hebben aangegeven veel last te hebben van de vele storingen op de regionale lijnen. Zij hebben te maken met slecht functionerende seinen, wissels, overgangen en verouderde systemen, aan zowel de infra- als de materiaalkant. Zij hebben daarbij drie punten aangegeven. Ten eerste is de situatie sinds twee jaar slechter geworden, waarbij zij expliciet een relatie hebben gelegd met de prestatiecontracten op het vlak van het onderhoud. Ten tweede is de technische kwaliteit niet altijd goed, in die zin dat als een probleem opgelost wordt, dat vaak slechts voor een heel korte periode is. Ten derde is volgens hen de fysieke afstand voor de storingsploeg veel groter geworden. Kunt u op deze drie punten, die ook rechtstreeks op ProRail slaan, een reactie geven?

De heer **Pruntel**: Bij een deel van de drie punten ben ik niet betrokken, dus ik zal antwoorden vanuit mijn eigen positie. De onderhoudsploegen vallen niet onder mijn verantwoordelijkheid. Wij kijken naar alle baanvakken op een gelijke manier. Die houden wij dus in een gelijke staat. Vanochtend werd gezegd dat Arriva en Syntus constateren dat het prestatiegericht onderhoud – zo dacht ik het althans begrepen te hebben – slechter geworden is. Dat kan ik niet beamen. Wij kijken gewoon landelijk naar de storingsgetallen. Prestatiegericht onderhoud doen wij nog niet heel erg lang, een aantal jaren. De storingsgetallen zien wij niet stijgen. Ik hoorde het verhaal van de heer Bleeker verhaal; vanuit zijn positie begrijp ik goed dat het erg vervelend is. De conclusie die hij trekt dat het prestatiegericht onderhoud niet goed is, kan ik echter niet staven.

De heer **Van Hijum**: Is er feitenmateriaal over storingsgetallen beschikbaar, op grond waarvan wij de discussie wat zouden kunnen objectiveren, zowel wat betreft de verdeling van de storingen over de regio's als wat betreft de ontwikkeling in de tijd?

De heer **Pruntel**: Wij beschikken over landelijke storingsgetallen. Ik gaf in het begin aan dat ik in het lijnteam Zevenaar–Winterswijk zit, ook met mensen van Syntus. Wij zitten daar heel diep in. Daarover zou ik u uit het hoofd dingen kunnen vertellen, want die lijn gaat mij aan het hart en daar ben ik dagelijks mee bezig. Daar kan ik dus veel over vertellen. De rest moeten wij aanleveren.

De heer **Van Hijum**: Het lijkt mij verstandig om de gegevens in hun geheel aan te leveren.

De **voorzitter**: Behalve de laatste toezegging hebt u toegezegd nog een antwoord te zullen geven op vragen die u niet meteen kon beantwoorden. De commissie ontvangt die antwoorden graag. Wij zullen de vragen ook

nog op schrift aanleveren, maar ik noem nog even de punten, waarop de vragen betrekking hebben.

- Het toepassen van 25 kV op de bovenleiding.
- Het verloop van het gesprek met de leveranciers naar aanleiding van de eerste fase van Mistral. Dat gaat over de vraag welk deel van het BB21-budget besteed is aan externe inhuur.
- U hebt gezegd dat het geen probleem is om de stuksprijs voor B-relais en elektronische interlocking te geven. Wij zien dat graag nog terug.
- U hebt toegezegd dat u nog eens naar de cijfers van het Decisiorapport zult kijken en daar een reactie op zult geven.
- De heer Bosman heeft een vraag gesteld over de inzage die de aannemers hebben in de activaregisters.

De commissie ziet de reactie op voornoemde zaken graag tegemoet.

De heer **Pruntel**: Dat komt voor elkaar.

De **voorzitter**: Prima. Ik wil u hartelijk bedanken voor uw medewerking en de informatie die u met ons gedeeld hebt. Ook de mensen op de tribune dank ik voor hun aanwezigheid.

Sluiting 15.45 uur.

VERSLAG VAN EEN BESLOTEN GESPREK IN HET KADER VAN DE TIJDELIJKE COMMISSIE ONDERHOUD EN INNOVATIE SPOOR

Vrijdag 4 november 2011
Aanvang 13.00 uur

Gehoord worden: de heer Te Velthuis, Clustermanager, en de heer J. Meulman, Senior medewerker, Vervoerkamer van de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa)

Voorzitter: mevrouw A. H. Kuiken

Verder zijn aanwezig de leden van de commissie: Van Bommel, Bosman, Van Hijum en Paulus Jansen, alsmede de heer F.H. Mittendorff, griffier, en de heer R.J. de Bakker, onderzoekscoördinator

De **voorzitter**: Ik heet u van harte welkom, mijnheer Te Velthuis en mijnheer Meulman. Hoewel dit een besloten gesprek is, spreken wij toch via de microfoon ten behoeve van het verslag. Dat verslag is voor intern gebruik. Ik wijs erop dat het gesprek besloten is, maar niet per se vertrouwelijk. Als iets vertrouwelijk moet blijven, moet u dat even aangeven. Dat markeren wij in het verslag, zodat duidelijk is wat als vertrouwelijk moet worden behandeld en wat niet.

Ik geef u straks de gelegenheid om te vertellen wie u bent. Ik begin even met de commissie. Mijn naam is Attje Kuiken, verder zijn aanwezig André Bosman, Paulus Jansen en Jhim van Bommel. Het vijfde lid van deze commissie is de heer Eddy van Hijum, maar hij moet zich helaas vandaag verontschuldigen. Wij zullen hem middels het verslag en ook mondeling informeren over de inhoud van dit gesprek.

De commissie doet in opdracht van de Tweede Kamer onderzoek naar onderhoud en innovatie van het spoor en de besteding van de budgetten. Simpel gezegd, is de vraag hoe wij de zaken zodanig kunnen regelen dat het beter kan, zowel op het gebied van capaciteit als op dat van veiligheid. Daartoe hebben wij in oktober en november hoorzittingen en gesprekken. Wij zijn al een aardig eind op stoom. Op 18 november ronden wij de gesprekken af.

De procedure is nu als volgt: de heer Jansen zal als eerste vragen stellen en de andere leden sluiten, waar nodig, aan. Ik geef het woord aan de heer Jansen.

De heer **Paulus Jansen**: Allereerst mijn dank voor de position paper die u ons van de week heeft toegestuurd. Het is heel goed om van te voren op hoofdlijnen een aantal ideeën en signaleringen te zien van de zijde van de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa). Daar zal ik bij mijn vragen zeker gebruik van maken. Mijn eerste vraag is of u nog eens kort kunt samenvatten wat de huidige bevoegdheden van de NMa zijn en wat zij voor mogelijkheden heeft om partijen aan te spreken. Ik doel op zaken als signaleren, interveniëren en boetes opleggen. Wat is het instrumentarium waar de NMa gebruik van kan maken volgens de huidige regelgeving in Nederland?

De **voorzitter**: Misschien is het handig dat u zichzelf eerst voorstelt. De heer Jansen duikt altijd gelijk in de inhoud in. Daarom is hij ook zo'n waardevol lid van deze commissie. Ik vraag u echter toch om u even voor te stellen.

De heer **Te Velthuis**: Dat is wel zo beleefd. Mijn naam is Mark te Velthuis. Ik ben clustermanager van de Vervoerkamer. Dat is een onderdeel van de NMa dat toezicht houdt op een aantal vervoermarkten, waaronder de spoormarkt met met name ProRail en Keyrail als ondertoezichtgestelden.

De heer **Meulman**: Ik ben Jochen Meulman, sinds vijf jaar werkzaam bij de Vervoerkamer. Ik houd mij voornamelijk bezig met spoor en luchtvaart.

De heer **Te Velthuis**: Misschien is het handig om te vertellen waarom wij hebben gevraagd om een besloten zitting. Dat is niet omdat het ontzettend geheimzinnig is wat wij te vertellen hebben. Het zou echter kunnen gaan over zaken uit de boekhoudingen van ProRail en Keyrail die niet direct openbaar kunnen worden. Daarnaast loopt er op dit moment een onderzoek. Wij denken dat het niet verstandig is om lopende het onderzoek zaken naar buiten brengen. Dat is de reden dat wij om een besloten zitting hebben gevraagd. Als iets in onze ogen vertrouwelijk is, zullen wij dat expliciet melden.

Op de spoormarkt hebben wij een aantal specifieke taken. Wij kijken onder andere naar de netverklaring, dat is een soort prospectus die ProRail en Keyrail aanbieden aan vervoerders waarin het hele dienstenpakket staat en waarin afspraken staan over kwaliteitsniveaus en de prijzen die daarbij horen. Wij zien toe op een eerlijke capaciteitsverdeling. Wij moeten afdwingen dat alle vervoerders een gelijke kans hebben op capaciteit. Naast capaciteit om op het spoor te rijden, moet je ook een eerlijke toegang hebben tot een aantal diensten en voorzieningen die je nodig hebt om je werk als vervoerder te kunnen doen.

De NMa heeft een relatief vrije hand in hoe zij het toezicht vormgeeft, jaar in, jaar uit. Er zijn maar weinig taken die wij moeten uitvoeren, dus wij kunnen onze agenda redelijk vrij opstellen naar gelang de wensen of eisen van de markt. Een groot deel van wat wij doen, is dus signaalgedreven. Daarnaast is er een soort stabiele basis van zaken die wij jaar in, jaar uit doen. Een daarvan is een monitor van de spoormarkt waarin wij aangeven wat de stand van zaken is en of er sprake is van verbetering ten opzichte van voorgaande jaren.

Op de zaken die ik net benoemde, namelijk de netverklaring, de capaciteitsverdeling en de gebruiksvergoeding, kunnen wij toezicht houden. Als wij op die punten een overtreding van de Spoorwegwet constateren, hebben wij twee sanctiemiddelen, namelijk een last onder dwangsom en een boete. Vaak hebben wij die middelen echter niet nodig om de zaak in beweging te brengen. Naast het harde handhavingsinstrumentarium maken wij ook veel gebruik van wat zachtere beïnvloeding.

De heer **Paulus Jansen**: U hebt de bevoegdheden en sanctiemogelijkheden van de Vervoerkamer genoemd. De NMa oefent ook mededingingstoezicht uit. Ik denk daarbij aan het functioneren van de markt van spoorwegaannemers. Wat zijn op dat terrein de specifieke instrumenten en bevoegdheden die de NMa kan gebruiken?

De heer **Meulman**: Dat instrumentarium is wat breder. Er kan een boete worden opgelegd en een last onder dwangsom. Daarnaast kunnen er bindende aanwijzingen worden gegeven. Eventueel kunnen wij ook, op initiatief van een ondertoezichtgestelde, een toezeggingsbesluit doen. Dat werkt als volgt: wij constateren een overtreding, de ondertoezichtgestelde geeft vervolgens aan hoe dit probleem volgens hem het beste kan worden opgelost en daar kunnen wij mee akkoord gaan. De bindende aanwijzing en het toezeggingsbesluit zijn in de praktijk wat zachtere instrumenten die

toch een bindende werking hebben. Die hebben wij niet onder de Spoorwegwet.

De heer **Paulus Jansen**: De NMa heeft een preventieve taak, preventief toezicht, en een taak inzake het beslechten van geschillen. Kunt u aangeven wat voor soort zaken zich de afgelopen jaren hebben aangediend bij de NMa waar het gaat om geschillenbeslechting op het gebied van de spoorwegmarkt? Wat voor middelen zijn ingezet om verbeteringen in gang te zetten?

De heer **Meulman**: Het aantal formele geschillen dat aanhangig wordt gemaakt, is vrij beperkt. Wij krijgen wel veel tips en signalen van vervoerders en anderen die gebruik maken van het spoor, zoals aannemers. De drempel om een geschil aanhangig te maken bij de NMa is in de praktijk vrij groot. Het is natuurlijk een heel kleine sector waarin partijen ontzettend afhankelijk zijn van elkaar. Om formeel aan de bel te trekken bij de NMa over een partij waarvan je lang afhankelijk bent, is vaak problematisch. Dat wil niet zeggen dat wij geen informatie krijgen van partijen. Dat gebeurt geregeld. Wij handelen ook altijd naar aanleiding daarvan. Vaak zijn telefoontjes, gesprekken en brieven voldoende.

De heer **Paulus Jansen**: Is uw indruk dat het probleem van de kleine markt waarin iedereen elkaar kent voldoende kan worden getackeld door het informele kanaal waarbij u eigenstandig actie kunt ondernemen, ook als er geen sprake is van een formeel geschil?

De heer **Te Velthuis**: Zoals de heer Meulman net schetste, is er een drempel om geschillen aanhangig te maken. Wij krijgen wel signalen. Ik heb echter ook het idee dat de markt af en toe gewoon zijn werk doet, dat de beheerders van het spoor en de vervoerders die een potentieel geschil hebben elkaar ook wel weten te vinden en tot oplossingen kunnen komen. Het is niet alleen dat er een drempel is om naar de NMa te stappen. Ik heb het idee dat partijen onderling ook wel tot oplossingen kunnen komen. Het is geen ontzettende vechtmarkt, wat dat betreft. Het is natuurlijk moeilijk aan te geven welk deel van de geschillen ons niet bereikt. Wij krijgen vrij veel signalen en signaaltjes van incidenten op het spoor, zoals zaken met capaciteitsverdeling die op enig moment misschien niet helemaal zuiver zijn gegaan in de ogen van de vervoerder. Een paar telefoontjes helpt meestal om dat vlot te trekken. Dat kan er mee te maken hebben dat er een dreiging is van toezicht van de NMa. Het is echter moeilijk in te schatten welke zaken ons niet bereiken omdat partijen het geschil niet op de spits willen drijven. Het systeem werkt, maar het deel dat ons niet bereikt dat is heel moeilijk in te schatten.

De heer **Paulus Jansen**: Kunt u een beeld geven van wat voor onderzoeken er op dit moment lopen bij de NMa op het gebied van de spoormarkt? Wat voor zaken bent u zelf aan het uitzoeken?

De heer **Meulman**: Dit is wat mij betreft vertrouwelijke informatie.

De heer **Paulus Jansen**: Een NMA-rapport wordt toch niet gepubliceerd, tenzij het leidt tot een procedure van vervolging?

De heer **Meulman**: Dat klopt. Tot het moment dat de Juridische Dienst besluit om al dan niet iets te doen met zo'n rapport, is het niet openbaar.

De heer **Paulus Jansen**: Lopen er nog andere onderzoeken?

De heer **Te Velthuis**: Die zijn er. Het feit dat wij onderzoek doen naar de gebruiksvergoeding is overigens volgens mij niet vertrouwelijk. Ik kijk de heer Meulman even aan.

De heer **Meulman**: Nee, dat klopt.

De heer **Te Velthuis**: De inhoud van het onderzoek en de procedure zijn wel vertrouwelijk. Een ander onderzoek dat dit jaar heeft gelopen en dat nu even sluimert, is een onderzoek naar het Operationeel Controle Centrum Rail (OCCR), een samenwerking tussen de spoorbeheerders en de vervoerders om calamiteiten op te lossen. Wij hebben voor dat onderzoek gekozen omdat er een soort vermenging van beheer en vervoer dreigt. Als vervoerders en de beheerder te dicht bij elkaar gaan zitten, kunnen de belangen wat verstrengeld raken. Dat onderzoek hebben wij gedaan. Ik heb al gezegd dat het sluimert, omdat wij hebben geconcludeerd dat het OCCR er in ontwerp heel erg goed en veilig uit ziet, met het oog op de Spoorwegwet en de mededingingsregels. Naar de naleving, dus of het ontwerp in de praktijk gaat werken zoals het is bedoeld, zullen wij nog een keer nader kijken.

Een ander onderzoek dat wij op dit moment hebben lopen, is een onderzoek naar knelpunten in de internationale capaciteitsverdeling. Dat is dus niet zo zeer gericht op mogelijke overtredingen van de Spoorwegwet of de Mededingingswet. Het is meer een inventariserend onderzoek naar waar de knelpunten zitten, mogelijke oplossingen en wat onze rol zou kunnen zijn in het oplossen van de knelpunten.

Er loopt ook nog een onderzoek naar lokale planning. NS heeft een rol in het verdelen van capaciteit op emplacementen. Dat is van nature een beheerstaak, die in dit geval wordt uitgevoerd door de vervoerder NS. Ook daar dreigt een vermenging van vervoerdersbelangen en een zuivere beheerstaak. Wij onderzoeken of deze vervoerder de beheerstaak zuiver uitvoert, belangeloos.

Dit is een overzicht van wat er op dit moment loopt. Wat eraan zit te komen – dat gaat in 2012 spelen – is onderzoek naar reizigersinformatie. Daar is veel over te doen geweest. De taken verschuiven van ProRail naar NS. Ook daar dreigt een situatie waarin een vervoerder met een bepaald belang diensten moet gaan leveren aan afhankelijke vervoerders. Daar zullen wij volgend jaar scherp op letten.

De heer **Paulus Jansen**: Loopt er geen onderzoek of vooronderzoek naar mogelijk misbruik van een monopolie door ProRail bij het uitbesteden van onderhoud of grote projecten? Die klacht horen wij wel van aannemers, dat de markt zo klein is dat er sprake is van een ongelijke balans.

De heer **Meulman**: Bij mijn weten is dat niet het geval, maar ik zou het moeten navragen bij mijn collega's van de directie Mededinging. Ook binnen de NMa zijn tussen de Vervoerkamer en de directie Mededinging bepaalde schotten. Wij zijn niet altijd op de hoogte van onderzoek dat loopt. Het feit dat ik nu niet weet of er een onderzoek loopt, spreekt waarschijnlijk boekdelen.

De heer **Paulus Jansen**: Als blijkt dat dit het geval is, verzoek ik u ons dat tijdig te laten weten zodat wij daar wellicht nog gebruik van kunnen maken.

Ik wil nu een sprongetje maken naar uw position paper. U zegt dat u hebt gekeken naar de gebruiksvergoeding. Dat was voor ProRail mede aanleiding om de systematiek voor het berekenen van die gebruiksvergoeding te veranderen. Ik begrijp dat er een context is van de Europese

richtlijn. Die is geïmplementeerd in de Spoorwegwet, maar niet een-op-een. Als ik het goed heb begrepen uit uw verhaal, is daar een soort kop op gezet. Als ik de definitie van die gebruiksvergoeding zo lees, althans waarvoor die geheven mag worden, betreft die uitsluitend de kosten van het onderhoud in de enge zin van het woord. Wat wordt betaald, zijn in wezen de meerkosten ten gevolge van het feit dat er treinen over het spoor rijden. Hoe kan het dan dat die vergoeding bij ProRail in de orde zit van 20% van de totale cashflow en bijvoorbeeld in België 80%, terwijl men toch onder dezelfde Europese richtlijn valt?

De heer **Meulman**: Dat is een kwestie die ons en ook de Europese Commissie interesseert. De richtlijnen 91/440 en 2001/14 zijn in Nederland in de Spoorwegwet geïmplementeerd met een kop. Ik noem het zelf overigens een kopje. Er is niet zo heel veel meer gedaan dan het absolute minimum dat de richtlijnen voorschrijven. Op heel veel punten verwijst de Spoorwegwet ook terug naar de richtlijnen, vaak waar de materiële normen aan de orde zijn. Dat de gebruiksvergoedingen uiteenlopen, komt doordat er geen heldere definitie in de richtlijnen is opgenomen van gebruiksgelateerde kosten. ProRail springt in de praktijk wat zuiniger om met de definitie dan beheerders in omliggende landen. Op dit moment ligt er een voorstel van de Europese Commissie in het Europees Parlement. Eerdere voorstellen bevatten een vrij duidelijke en zeer gedetailleerde inkadering van wat moet worden verstaan onder gebruiksgelateerde kosten. Zeer gedetailleerd was, zo meen ik, een annex van acht pagina's van wat daar wel in mag en wat niet.

De heer **Paulus Jansen**: Gaat die wijziging voor de Nederlandse situatie, in vergelijking met nu, tot een aanzienlijke verruiming leiden of blijft het ongeveer zoals het nu is?

De heer **Meulman**: Ik weet dat ProRail een impact assessment heeft uitgevoerd op een eerdere tekst van de ontwerprichtlijn. De annex bij die richtlijn bevatte zeer veel uitzonderingen, kosten die niet meer in de gebruiksvergoeding mogen worden opgenomen wat de Europese Commissie betreft. Dit betreft een kostenplaatje van 80–100 mln. De gebruiksvergoeding zou dus 80–100 mln. minder opleveren als de richtlijn met die tekst in werking zou treden.

De heer **Te Velthuis**: Er is dus concreet sprake van een verenging ten opzichte van de huidige situatie, op grond van de informatie die wij nu hebben.

Ik wil nog even terugkomen op de vorige vraag, namelijk naar het verschil tussen bijvoorbeeld België en Nederland. Ik zal een voorbeeld schetsen. Dat er een spoor is, daar betaal je niet voor in de gebruiksvergoeding. Je betaalt voor de kosten die je gaat maken als je op dat spoor gaat rijden. Daar zit echter heel veel ruimte in. Je zou kunnen zeggen dat een spoor niet meer is dan wat rails, wat bielzen en een bovenleiding. Je zou ook kunnen zeggen dat een spoor bestaat uit bielzen, bovenleiding, rails en een veiligheidssysteem. Daarin zou je al kunnen kiezen. Kies je ervoor dat het veiligheidssysteem onderdeel is van het spoor dat er ligt of zeg je dat het veiligheidssysteem er pas hoeft te zijn als je erop gaat rijden? In dat laatste geval, zouden de kosten ervan gebruiksafhankelijk zijn. Door dit soort heel grove verschillen, krijg je verschillen van 20% en 80%.

De heer **Paulus Jansen**: Dan zou je verwachten dat het in België en andere landen waar de gebruiksvergoeding substantieel hoger is dan in Nederland geschillen regent bij de toezichthouder daar. Is dat het geval?

De heer **Meulman**: Hoe mijn collega-toezichthouders in andere lidstaten functioneren is ook voorwerp van onderzoek door de Europese Commissie. Ik meen dat van de 27 lidstaten er 25 zijn met spoor. Van die 25 hebben er 14 een verdragsinbreukprocedure gekregen voor het niet implementeren van richtlijn 2001/14, waaronder een aantal lidstaten dat geen toezichthoudende instantie had of een niet voldoende uitgeruste toezichthoudende instantie. Hier en daar ontbreekt dus een toezichthoudende instantie en ontbreken ook geschillenregelingen. Het is dus niet heel betrouwbaar om uit te gaan van het aantal zaken dat in de omliggende landen is aangespannen.

De heer **Paulus Jansen**: Dat is dus nog niet echt bekend. U hebt in uw notitie heel helder verwoord dat u voorstander bent van een sterkere vraagsturing. De impliciete boodschap die erin lijkt te zitten, is dat meer vraagsturing betekent dat het aandeel van de gebruiksvergoeding in de totale cashflow van ProRail hoger wordt. Lees ik dat goed of is dat meer dan er staat?

De heer **Meulman**: Sorry, de vraag is mij niet helemaal duidelijk.

De heer **Paulus Jansen**: Laat ik de vraag splitsen. Is de NMa voorstander van meer vraagsturing op de spoormarkt?

De heer **Meulman**: Dat is op zich een politieke beslissing. De NMa verwondert zich echter wel over het feit dat er zo weinig vraagsturing is, dat het zo weinig gebeurt. De mogelijkheden worden wel geboden. Op grond van de Spoorwegwet is het mogelijk om aan vraagsturing te doen. Het lastige is het wel dat zodra een vervoerder iets meer wil, daar inderdaad een rekening voor zal worden gepresenteerd bij die vervoerder. Dan is natuurlijk de vraag of de betreffende vervoerder nog gaat rijden na de lopende concessie en of het de investering waard is om een kwaliteitsverbetering in het spoor te realiseren. Feitelijk geef je natuurlijk geld aan ProRail en gaat ProRail met de eer strijken, terwijl de vervoerders niet weten of zij nog een concessie hebben als hun huidige concessie is afgelopen.

De heer **Paulus Jansen**: Ik hoor een voorzichtig «ja» in antwoord op mijn vraag. Doelt u op vraagsturing door de vervoerders, NS, regionale vervoerders en goederenvervoerders, of door de eindgebruikers, die je als de ultieme belanghebbenden van het spoorstelsel zou kunnen beschouwen?

De heer **Te Velthuis**: De vraagsturing die wij voor ogen hebben, is vraagsturing door de vervoerders. Ik hoop dat de vervoerders kijken en luisteren, voor zover de concessies dat toelaten, naar wat de reiziger wil op een bepaald traject. De gewenste beïnvloeding van infrastructurele beslissingen moet wat ons betreft van de vervoerders komen, niet van de reiziger of de verlader.

De heer **Paulus Jansen**: Kunt u nog eens kort omschrijven, zoals u in de position paper hebt gedaan, hoe dit middels regelgeving en financiering van ProRail eenvoudiger kan worden gemaakt en kan worden versterkt?

De heer **Meulman**: Dat is een vraag over de aanleg van het spoor. Wat wij in de position paper hebben gezet, is de vraag of er budget mogelijk is voor capaciteitsvergrotingsplannen. Dat betreft heel directe vraagsturing, namelijk vraagsturing op de knelpunten van het spoor waarvan bekend is

dat er te veel vraag naar is, zo veel vraag dat de aanvragen niet passen. Dat is heel duidelijk. Daar is schaarste. Er is direct te veel vraag. Het heeft daar soms zin om infrastructurele maatregelen te nemen. Meer in algemene zin is natuurlijk de vraag wie de vrager naar spoor is in dit systeem. De vrager naar spoor überhaupt in dit systeem is natuurlijk de minister. Die vraagt in de concessie om spoor beschikbaar te hebben. Pas daarna komt de vervoerkant van de markt aan de orde. Die kan vragen naar spoor dat beschikbaar is gesteld door de minister.

De heer **Paulus Jansen**: Ik kom nu terug op het tweede deel van mijn vraag, namelijk de hoogte van de gebruiksvergoeding. Laat ik zelf de richting voor mijn rekening nemen. Als je sterker wilt sturen op vraag, is het dan niet logisch om te zeggen dat de gebruiksvergoeding belangrijker moet worden in de totale financiering? Dan krijgt degene die de gebruiksvergoeding betaalt immers ook een grotere stem in het kapittel.

De heer **Meulman**: Dat laatste betwijfel ik. Ik zie niet direct in hoe een hogere gebruiksvergoeding leidt tot een grotere stem. Er zijn bovenop de basisgebruiksvergoeding wel afspraken mogelijk om een stem te krijgen bij ProRail, om betere prestaties te krijgen. Bonus-malusregelingen zijn mogelijk. De gebruiksvergoeding is en blijft voor slijtagekosten, voor direct gebruikgerelateerde kosten. Als er niet meer slijtagekosten zijn, komt er geen hogere gebruiksvergoeding.

De heer **Paulus Jansen**: Zou een aanscherping van de bonus-malusregeling een positief effect kunnen hebben op de vraagsturing?

De heer **Meulman**: Ja. Dat gebeurt ook wel. Zeker in het goederenssegment is men vrij actief aan het onderhandelen met Keyrail en ook wel met ProRail om tot een goede prestatieregeling te komen. Het gaat om het op tijd vertrekken van treinen en goede aansluitingen bij de grens. Daar zitten ook financiële bonussen en malussen aan. Aan de passagierszijde van de vraagkant zie ik nog niet heel snel dit soort regelingen tot op detailniveau verschijnen. Er lopen vrij uitgebreide onderhandelingen, vooral vanwege de aankomende verhoging van de gebruiksvergoeding. In het kader daarvan zijn begin dit jaar onderhandelingen geopend tussen ProRail en vervoerders om te bezien wat een verhoging van de gebruiksvergoeding per 2014/2015 voor consequenties zal hebben en of daar ook een betere kwaliteit tegenover staat. De uitkomsten daarvan zijn mij niet bekend. Ik weet wel dat dit proces nog niet is afgerond.

De heer **Paulus Jansen**: Een andere mogelijkheid om de gebruiksvergoeding te differentiëren is op basis van baanvak en het type materieel dat eroverheen rijdt, stil of rumoerig materieel. Dat zou een prikkel kunnen geven aan de vervoerders om met het juiste materieel te rijden, dat misschien wat minder slijtage oplevert. Wordt in uw ogen de ruimte die de wet biedt om dat instrument in te zetten voldoende benut?

De heer **Meulman**: Voldoende is natuurlijk altijd een vraag. Er wordt weinig gebruik van gemaakt. Er zijn allerlei afspraken mogelijk. Als ik echter een afspraak wil maken met ProRail waar kosten aan zijn verbonden voor ProRail, is natuurlijk altijd de vraag wie die kosten draagt. Als je extra kwaliteit wilt als vervoerder, moet daar vaak de beheeropdracht voor worden opgerekt. Daar staat voor ProRail natuurlijk niet een-op-een een vergoeding van de minister tegenover. Onderhandelen over de gebruiksvergoeding, bonussen en malussen, prikkels en incentives voor stiller materieel, lichter of zwaarder materieel en snelremmend

of langzaamremmend materieel is lastig. De onderhandelingen en de afspraak gaan over de gebruiksvergoeding, die alleen de slijtagekosten bevat. Als er meerkosten uit zo'n afspraak voortvloeien, is voor ProRail de vraag, mocht het daarmee akkoord gaan, of er budget is voor het deel van de kosten dat niet in de gebruiksvergoeding mag. Dat is eng, voor ProRail.

De heer **Paulus Jansen**: Gezien de tijd ga ik over op een ander onderwerp, namelijk de markt voor personenvervoer. U zegt dat de concessiehouder van het hoofdrailnet, NS Reizigers, scherper zou moeten worden geprikkeld door specifiekere eisen te stellen, bijvoorbeeld op het niveau van lijnen. Ik meen dat u in die context in uw position paper verwijst naar de wijze waarop de Duitse overheid dat doet. Kunt u nog eens kort samenvatten wat voor verbetering u ziet op dit punt?

De heer **Meulman**: Op baanvakniveau beprizen zou de sterke voorkeur van de NMa hebben, omdat dan ook de solidariteit in het systeem duidelijk wordt: welke baanvakken genereren opbrengsten en welke niet? Voor de baanvakken die opbrengsten zouden kunnen genereren, zou een opslag op de gebruiksvergoeding kunnen worden geïntroduceerd. Dat moet wel op aanwijzing van de minister. Dan zou er een solidariteit in het systeem komen waarbij het drukst bezette en meest gevraagde spoor uiteindelijk bijdraagt aan de financiering van minder druk bezette stukken spoor. Dat is in het Duitse systeem aan de orde. De sector zorgt dan uiteindelijk langzaam voor zelffinanciering van het spoor. Dat kan natuurlijk niet in één klap. Dat vergt echt een analyse van treinseries en baanvakken. Dit is een voorbeeld wat mogelijk is in het Duitse systeem. Wat het verder als groot voordeel heeft, is dat het een langetermijnstelsel is. Spoor is echt een langetermijnproduct. Het gaat tientallen jaren mee. De huidige Spoorwegwet heeft een focus beperkt tot één jaar. Dat maakt het voor de financiering moeilijk om echt goed te plannen. Dat zien wij ook bij ProRail.

De heer **Te Velthuis**: Ik heb nog een aanvulling op wat de heer Meulman net zei. Het klinkt misschien wat raar dat een mededingingsautoriteit pleit voor meerjarenafspraken die de capaciteit voor een langere termijn vastleggen en daarmee de toetreding wellicht wat beperken. Ik denk dat dit wel een reëel probleem kan zijn bij het Duitse systeem. Je moet een afweging maken tussen nieuwe toetreders optimale kansen bieden en het volledig benutten van het spoor. Als je zoals het Duitse systeem invoert, moet je goede prikkels inbouwen om de voor de langere termijn aangevraagde capaciteit te benutten, bijvoorbeeld dat je betaalt of de capaciteit kwijtraakt als je haar niet gebruikt. Dat is een randvoorwaarde die daarvoor geldt.

De heer **Paulus Jansen**: Een ander aspect van het personenvervoer is de manier van aanbesteding. De regionale concessies worden openbaar aanbesteed en de landelijke concessie wordt onderhands gegund, althans tot dusver. Wat voor effect heeft dat voor het functioneren van de markt op het regionale en landelijke vlak? Zijn er verbeterpunten?

De heer **Meulman**: Openbaar of onderhands aanbesteden is één onderscheid. Belangrijk daarbij is dat het decentrale vervoer op zich niet winstgevend is. De meeste concessies worden gegund aan de partij die het met de minste steun kan doen. De concessieteksten verschillen soms op baanvakniveau en de financiering ervan ook. Een groot probleem bij dat onderscheid is dat NS zelf de middelen kan genereren om het spoor daadwerkelijk te huren en af te rekenen. Natuurlijk betalen de decentrale

personenvervoerders ook gebruiksvergoeding, maar die komt grotendeels van het Rijk uit de brede doeluitkering (BDU). Zij hebben zelf geen aanvullende middelen om eventueel te vragen om een kwaliteitsverbetering. Dat is een belangrijk onderscheid.

De heer **Paulus Jansen**: Is dat in wezen niet de algemene discussie over de eigen inkomstengebieden van de lagere overheden? Dat geldt natuurlijk in wezen voor alle takken van sport, denk ik.

De heer **Meulman**: Ja, dat klopt. De brede doeluitkering komt uiteindelijk van het Rijk. Destijds, ik meen in 2005, hebben de minister en de aanbestedende overheden afgesproken om de gebruiksvergoeding voor de decentrale vervoerders te vergoeden via de brede doeluitkering. Als de gebruiksvergoeding blijft stijgen, is de vraag of de brede doeluitkering meestijgt. Als dat niet het geval is, kan dat leiden tot vraaguitval. Op dat punt staan wij nu. Het kabinet wil dat er 50 mln. extra wordt gegenereerd uit de gebruiksvergoeding. Dan zal voor de decentrale vervoerders de brede doeluitkering omhoog moeten of er zal iets anders moeten gebeuren. Zij zijn namelijk gebonden door hun concessie en die gunt hun meestal niet de ruimte om extra opbrengsten te genereren.

De heer **Paulus Jansen**: Wat is de landelijke situatie?

De heer **Meulman**: Wij hebben net een marktscan uitgebracht waarin de spoormarkt wordt doorgelicht, vooral de markt voor personenvervoer. Daarin hebben wij een vergelijking gemaakt tussen decentrale vervoerders, waarbij wel mededinging is om de concessies, en de centrale vervoerder NS. Wij hebben daarin geen stelling ingenomen wat betreft de vraag of er gekozen moet worden voor onderhandse of openbare aanbesteding. Het rapport is uiteindelijk bedoeld om te bezien of er iets te leren is uit de decentrale wijze van aanpak en of die kan worden vertaald naar de hoofdrailnetconcessie. Wij hebben op een aantal punten zeker verbetermogelijkheden gevonden. Er is ook van de kleintjes te leren door NS.

De heer **Paulus Jansen**: Ik heb enkele vragen over het goederenvervoer. U hebt in uw position paper geschreven dat het ook voor goederenvervoer belangrijk is om op wat langere termijn te gaan plannen, zoals in Duitsland gebeurt. Daarbij is flexibiliteit belangrijk. Als je de afspraak maakt, is immers onduidelijk hoe de marktsituatie bij de goederenvervoerders aan de vraagzijde zich ontwikkelt. Is het risico daarbij niet dat je heel veel lucht creëert in het railnet doordat capaciteit voor langere termijn beschikbaar wordt gesteld die niet gebruikt hoeft te worden?

De heer **Te Velthuis**: Dat risico is er. Ik vraag me af in hoeverre goederenvervoerders in staat zijn om meer dan twee jaar vooruit te plannen. Ik denk dat de goederenvervoerders beperkte mogelijkheden hebben om dat te voorzien. Ik denk dat goederenvervoerders wel twee jaar vooruit kunnen plannen. Ik kijk even naar de heer Meulman: twee jaar is een horizon die mogelijk is. Met die benodigde capaciteit kun je rekening houden in het systeem. Ik geef deze vraag even over aan de heer Meulman.

De heer **Meulman**: Deels wordt het ondervangen door de wet. Goederenvervoerders hebben nu al recht op een minimum aantal paden per uur. Ook bij overgang naar een Duits systeem, zou dat geborgd moeten blijven. Dat moet op last van Europa. Daarnaast zal in de toekomst de

vraag groeien. Het Duitse systeem bevat enige flexibiliteit om per uur met treinpaden, ook van passagiersvervoerders, te schuiven zodat daar goederentreinen tussen passen. Als je op langere termijn duidelijkheid zou hebben over de totale capaciteit, als je kaderovereenkomsten naast elkaar zou leggen waardoor je weet wat de herhalende conflicten zullen zijn, is het ook mogelijk om te investeren om aan de volledige vraag te kunnen voldoen. Dan zou ook voor het goederenvervoer duidelijk zijn welke maatregelen op baanvakniveau nodig zijn om het goederenvervoer daar te handhaven. Dat is een kortetermijnvisie. Voor de goederenvervoerders zou dat een tweejaarsprognose zijn. Als de capaciteit echter grotendeels wordt opgeslokt door het passagiersvervoer, zoals in Nederland, weet je dat goederenvervoer op dergelijke punten niet meer mogelijk is. Dan weet je ook dat je daar extra maatregelen moet nemen. Ook dan is het capaciteitsconflict en dus ook het investeringspunt helder.

De heer **Paulus Jansen**: Waar ik juist op wijs, is dat er voor goederenvervoerders bijvoorbeeld structureel twee paden per uur worden ingepland op een aantal hoofdassen waarvan er volgens onze informatie maar één per twee uur wordt gebruikt. Er wordt dus maar 25% van de geclaimde capaciteit gebruikt. Bij het personenvervoer worden over het algemeen de geclaimde paden geheel benut. Dat is dan toch een suboptimale inzet van publieke infrastructuur?

De heer **Meulman**: Dat klopt, maar dat is op dit moment de wet en die kunnen wij niet veranderen.

De heer **Paulus Jansen**: U mag er hier wel voor pleiten om die wet wel te veranderen. Als u een richting ziet waarin dat efficiënter zou kunnen, is dat zeer welkom.

De heer **Meulman**: Wij hebben al vaak aan goederenvervoerders gevraagd hoe dat zit. Dat er nu overcapaciteit is die niet wordt geclaimd door het goederenvervoer, is een uitvloeisel van de wet. Die gebiedt om een minimaal aantal paden te geven. Wat er tegenwoordig wordt geclaimd, is ook nog vrij veel ruimer dan wat er daadwerkelijk wordt gereden. Het staat ProRail en de vervoerders vrij om een prestatieregeling of een reserveringsvergoeding overeen te komen. Ik meen dat dit voor de Betuweroute op dit moment nog net niet of net wel het geval is. Per 2012 of 2013 moet voor geclaimde, maar niet gereden capaciteit worden betaald. Dat is een expliciete mogelijkheid die de wet nu al biedt.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de heer Van Bommel.

De heer **Van Bommel**: Ik wil nog even met u ingaan op de markt voor de aannemers op het spoor. Wij weten dat er niet al te veel aannemers zijn. Wat vindt u van die markt daarvoor? Is dat een volwaardige markt? Wordt er voldoende geconcurrereerd? Zijn er prikkels voor innovatie? Hoe zit het met het prijsgedrag? Wellicht kunt u daar een beeld van schetsen.

De heer **Meulman**: Dat is een vraag die ik door zou moeten spelen aan mijn collega's van de directie Mededinging. Wij doen daar wel onderzoek naar in die zin dat wij bij de aannemers langsgaan in het kader van onze Spoormonitor. Er zijn inderdaad weinig spelers op die markt. De aanbestedingen die ProRail doet, vallen uiteen in drie delen. Het eerste is aanleg en grootschalige vernieuwing, het tweede is het dagelijks onderhoud en het derde is het groot onderhoud. Dat zijn contracten die separaat worden aanbesteed. Onder ons toezicht valt indirect vooral het klein onderhoud

dat wordt aanbesteed. Dat is het onderhoud dat grotendeels de slijtage moet verhelpen, waarvan de kosten in de verbruiksvergoeding zitten. Ik kan aangeven wat de NMa doet aan de markt voor het klein onderhoud. Er is een begin gemaakt door ProRail om dat volledig aan te besteden. Op dit moment zijn er langetermijncontracten. ProRail heeft ervoor gekozen om Nederland op te delen in een aantal onderhoudsregio's. Die zijn – misschien is het geen NMa-standpunt, maar wel mijn eigen visie – betrekkelijk klein. De vraag is of een aannemer met één regio überhaupt levensvatbaar is. Een aannemer zal altijd meerdere regio's moeten hebben om levensvatbaar onderhoud te kunnen plegen. Bij mijn weten zijn er op dit moment slechts vijf regio's aanbesteed. Ik heb nu geen zicht op hoe dat in de andere regio's is geregeld.

De heer **Te Velthuis**: Op de concrete vraag of er sprake is van een gezonde markt, gebaseerd op het aantal spelers en het gedrag daarvan, hebben wij vanuit de Vervoerkamer geen zicht. Als dat zinvol is, kunnen wij buiten deze zitting om aan de collega's van de directie Mededinging vragen of zij signalen hebben, aanleiding hebben om verder onderzoek te doen. Dat kunnen wij doen en dat doen wij natuurlijk graag. Het kan wel zijn dat wij daarbij ook weer op vertrouwelijke informatie stuiten. Als dat het geval is, moeten wij zien hoe wij daarmee omgaan. Wij zullen die vraag in elk geval intern voorleggen.

De heer **Van Bommel**: De commissie ziet die informatie graag tegemoet. Ik heb nog een vraag over de prestatiegebonden overeenkomsten. Kunt u vertellen wat u hiervan denkt? Wat zijn de voor- en nadelen hiervan? Wat zou deze manier van contracten sluiten inhouden voor de kwaliteit van het beheer en het onderhoud van het spoor?

De heer **Meulman**: Bedoelt u contracten tussen vervoerders en ProRail?

De heer **Van Bommel**: Nee. Ik heb het in dit geval over contracten tussen aannemers en ProRail.

De heer **Te Velthuis**: Als wij daar antwoord op geven, moeten wij gaan filosoferen. Wij hebben daar geen informatie over op dit moment. Dat is een deel van de markt dat de Vervoerkamer niet bestrijkt. Ik denk dat wij daar dus geen antwoord op moeten geven.

De heer **Meulman**: Er is één puntje waar wij volgens mij wel zicht op hebben: de rol van het inventariseren van wat er moet gebeuren aan het spoor, ligt vooral bij de aannemers.

De heer **Van Bommel**: De kennis ligt dus behoorlijk decentraal, begrijp ik. Wij horen ook wel eens geluiden over koppelerkoop. Het gebruik van wasstraten wordt dan bijvoorbeeld gekoppeld aan een verplichting om het onderhoud van materieel bij dezelfde exploitant te laten uitvoeren. Wij hebben begrepen dat de NMa daar al onderzoek naar verricht. Graag horen wij uw bevindingen hieromtrent.

De heer **Meulman**: Dat is lopend onderzoek. De bevindingen daarvan zou ik hier liever niet bekend maken. Dit onderzoek staat bovendien nog in de kinderschoenen. Ik kan wel zeggen dat het juridisch kader om hier toezicht op te houden echt enorm tekortschiet. De Spoorwegwet biedt de mogelijkheid om een Algemene Maatregel van Bestuur vast te stellen – ik meen op basis van artikel 67 – maar die is er niet. Dat geeft erg veel onduidelijkheid bij de NMa en ook bij de vervoerders die onderworpen

zijn aan verplichtingen om infrastructuur als wasstraten beschikbaar te stellen tegen kostprijs. Daardoor is het onderzoek heel lastig. Het creëert bovendien heel veel rechtsonzekerheid bij vervoerders: welke wasstraten en welke niet, aan welke vervoerder en tegen welke prijs. De AMvB is beloofd naar aanleiding van de evaluatie van de Spoorwegwet en staat thans on hold totdat de nieuwe Europese richtlijn er is, die op dit punt gedetailleerdere maatregelen voorschrijft.

De heer **Van Bommel**: Betekent dit dat er al die tijd eigenlijk niet eens een onderzoek kan worden gedaan of afgerond kan worden?

De heer **Meulman**: Wat mij betreft opnieuw vertrouwelijk:

De heer **Te Velthuis**: Het beeld kan ontstaan dat wij het daarom maar niet doen. Dat is echter niet helemaal de werkelijkheid. Wij hadden signalen van vervoerders dat zij problemen hadden met de toegang tot wasstraten. Voordat wij het onderzoek startten, hebben wij nog eens gepolst of die signalen nog steeds actueel waren. Toen leek er door de markt alweer een oplossing te zijn gevonden. De vervoerders die in eerdere instantie hadden geklaagd over de toegang tot wasstraten, wensten op een later moment hun klacht niet hard te maken. Dat geldt specifiek voor wasstraten. Wij stonden in de startblokken om een onderzoek te starten, met de nodige juridische risico's omdat de basis voor een sanctie op het niet goed leveren van toegang tot bijkomende diensten en voorzieningen niet heel sterk is. Desalniettemin hadden wij de wens om dat onderzoek te starten. Toen wij het onderzoek naar de wasstraten wilden gaan doen, waren de signalen echter verdampt.

De heer **Van Bommel**: Ik begrijp dat u ernstig wordt gehinderd door wetgeving bij een goede vervulling van uw taak.

De heer **Te Velthuis**: Wij kunnen de taken uitvoeren, maar die leveren geen heel sterk toezicht op. De energiewetgeving en telecomwetgeving zijn wat dat betreft een stuk sterker. Wij kunnen onze taken uitvoeren, maar die taken stellen op dat gebied niet heel erg veel voor om het even plat te zeggen. Op het gebied van bijkomende diensten en voorzieningen, zoals wasstraten, is de juridische basis in de ogen van de NMa niet heel sterk en te weinig specifiek om sancties relatief risicoloos op te leggen. Het is echter beperkt tot die gebieden. Op het gebied van capaciteitsverdeling zijn de bevoegdheden een stuk sterker. Het is niet zo dat over de hele range het toezicht een te zwakke basis heeft.

De heer **Van Bommel**: Ik wil nog even inzoomen op de toeleveranciers van ProRail, met name op de softwaremarkt. Ik heb begrepen dat u daar ook een onderzoek naar hebt gedaan. De conclusie was dat het geen volwassen markt is. Kunt u aangeven wat uw mening is over de ICT-markt voor bijvoorbeeld de verkeersleiding? Moet hier meer standaardisering in komen? Kunt u aangeven welke belemmeringen u hebt aangetroffen daarin?

De heer **Meulman**: Daar moet ik heel diep voor in mijn geheugen graven, want het is al een tijdje geleden dat dit onderzoek is uitgevoerd. De belemmeringen die wij daar hebben aangetroffen, zijn typisch voor een inkooporganisatie als ProRail. ProRail vraagt vaak naar unieke producten. Er is immers maar één spoorbeheerder in Nederland. Het lastige op de markt voor toeleveranciers is dat er geen tweede vrager is. De vrager vraagt dus om een uniek product waaraan vaak een uniek prijskaartje

komt te hangen. Het zijn producten die niet beschikbaar zijn, dus die altijd speciaal moeten worden ontwikkeld voor ProRail. Die functioneren vaak niet optimaal vanaf het begin. Het is maatwerk en dat is een risico, zowel voor de leveranciers als voor de afnemer. Bij standaardisering is de vraag wat de standaard is. Is de standaard wat in de landen om ons heen wordt gebruikt? De Europese Commissie zou het ontzettend fijn vinden als dat zo was, één groot Europees spoornetwerk. Eén Europees spoorwerk dat door verschillende beheerders met verschillende keuzes wordt beheerd, geeft voor al die beheerders dezelfde problemen op de inkoopmarkt. Is de vraag daarmee enigszins beantwoord?

De heer **Van Bommel**: Enigszins. U noemt Europa. In dit kader constateerde u dat de markt van toeleveranciers van bijvoorbeeld ERTMS wel succesvol is. Is dat een conclusie uit dat onderzoek?

De heer **Meulman**: U vraagt of de NMa heeft geconcludeerd dat ERTMS succesvol is. Dat lijkt mij sterk.

De heer **Van Bommel**: Ik doelde op de markt van toeleveranciers daarvan.

De heer **Meulman**: Dit is wat mij betreft vertrouwelijk:

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de heer Bosman.

De heer **Bosman**: Als ik zo naar u luister, ontstaat er wat onzekerheid bij mij over de vraag of er überhaupt sprake is van een markt op het spoor. Er is een beperkt aantal aanbieders. Sterker nog, er is maar één spooraanbieder. Is er sprake van een markt en van marktwerking?

De heer **Te Velthuis**: Doelt u op de aannemersmarkt en de ICT-markten of puur op de vervoermarkt, waarop personenvervoerders en goederenvervoerders actief zijn?

De heer **Bosman**: Ik kan mij voorstellen dat u zegt dat er op bepaalde gebieden rond het spoor wel marktwerking is. Ik kan mij voorstellen dat dit bij de aanbieders het geval is, maar dat is al besproken. Ik denk echter dat de markt van gebruikers van het spoor beperkt is. Is die constatering correct?

De heer **Te Velthuis**: Ik vind die vraag moeilijk te beantwoorden. In de personenvervoermarkt is er gekozen voor concurrentie om het spoor en niet op het spoor. Je legt een concessie vast voor tien jaar en dat is dan je concurrentie. Die concurrentie steekt één keer in de tien jaar de kop op, als er biedingen op concessies plaatsvinden. Dat is een vorm van marktwerking. De vraag is of er voldoende bieders zijn op concessies. Bij de concessie voor het hoofdrailnet is dat natuurlijk niet zo, want die wordt onderhands aanbesteed. Wat betreft de regionale concessies hebben wij tot nu toe voor zover ik weet geen indicatie dat er sprake is van een onvoldoende marktwerking. Het is een beperkte vorm van marktwerking die eens in de zoveel jaar de kop op steekt, maar er is wel marktwerking.

De heer **Bosman**: U zegt dat in de marktwerking rond de regionale concessies wat meer prikkels zitten dan in die voor het hoofdrailnet. Wat zijn die extra prikkels dan? Hoe kunnen wij die vertalen naar het hoofdrailnet, zodat wij ze ook daar krijgen?

De heer **Te Velthuis**: Dat is een principieel vraagstuk. Als je weet dat er nog iemand anders in dezelfde vijver zit te vissen, is de kans groter dat je een scherp aanbod doet dan als je weet dat je de enige partij bent die in die vijver vist. Heel veel complexer dan dat wil ik het niet maken. Er spelen allerlei belangen mee bij het besluit om een concessie openbaar of onderhands aan te besteden. Als je puur kijkt naar de mededingingsaspecten daarvan en de bijdrage aan de consumentenwelvaart, moet je constateren dat de druk om het goed te doen groter is als er meerdere partijen meedingen dan als je de enige partij bent. Veel complexer dan dat is het niet.

De heer **Bosman**: Ten aanzien van het onderhoud, zit ik een beetje in dubio. Het liefst heb ik natuurlijk korte contracten. Die kunnen snel worden vergeleken, waardoor je de scherpste prijs kunt krijgen. Voor het onderhoud zou het echter beter zijn als ik een contract af zou kunnen sluiten voor 15, 20 of misschien wel 30 jaar zodat de investeringen die door zo'n onderhoudsorganisatie worden gedaan, kunnen worden uitgesmeerd over die 30 jaar. Als ik kortdurende contracten aanga, wordt voor het onderhoud echt op de korte termijn gestuurd. Ziet u diezelfde prikkel en organisatie ook? Wat zouden wij daarmee kunnen doen?

De heer **Meulman**: Dan moet ik terugkomen op wat ik daarstraks al zei. Het gaat niet alleen om de termijn waarvoor die contracten worden gegund, maar ook om de omvang van het spoor dat moet worden onderhouden. Die is in mijn ogen wat klein – ik weet niet of mijn ogen hier de NMa ogen zijn – waardoor je een soort stoelendans krijgt om kleine concessiegebiedjes waarvoor ook materieel moet worden gekocht dat in de papieren loopt. Hetzelfde geldt voor de termijn, natuurlijk. Als ProRail zou je zulke contracten willen geven voor een langere termijn, waarbij aansluiting wordt gezocht met de vervoersmodaliteiten die plaatsvinden over dat spoor en eventueel zelfs bij vervoerders die erop rijden. Op dit moment lopen de onderhoudsgebieden eigenlijk kriskras door de concessiegebieden heen. Dat is wat bevreemdend. Waar één vervoerder rijdt met één soort materieel is de slijtage vaak constant. Er zijn eventueel extra wensen van een vervoerder in zo'n gebied. Die worden op dit moment door ProRail vertaald naar verschillende aannemers die in verschillende projecten verschillende dingen moeten doen, namelijk klein onderhoud, groot onderhoud en aanleg en vernieuwing. Dat zijn ook nog aannemers die voor eenzelfde stuk spoor niet alleen langs elkaar heen werken, maar ook bepaald geen prikkel hebben om gezamenlijk een vervoerder te accommoderen op een stuk spoor. Het is enigszins vreemd dat dit niet coïncideert. Als je een concessie hebt, waarom niet het onderhoud dan dezelfde omvang geven als de concessie?

De heer **Bosman**: Bedoelt u dat de aannemers daarin moeten worden meegenomen en dat zij in dat gebied zijn verantwoordelijk zijn? Moet dat in samenspraak met de vervoerder? Hoe ziet u dat?

De heer **Meulman**: Ik heb begrepen dat het op dit moment verboden is voor vervoerders om contact op te nemen met de aannemers die hun spoor verzorgen. Alle contacten lopen via ProRail. Dat is een schakel waarvan je je kunt afvragen of die zinvol is in de praktijk. De vervoerder merkt dat zijn trein begint te hobbelen, dus dat er onderhoud nodig is. Nu loopt de keten via ProRail. Ik kan slechts raden naar de beweegredenen van ProRail om dit zo in te richten.

De **voorzitter**: De heer Jansen heeft nog een laatste vraag.

De heer **Paulus Jansen**: Er is in Nederland een vrij harde knip gemaakt tussen de vervoerders en ProRail. In een aantal andere Europese landen is die knip veel minder hard, waardoor er bij besluiten over investeringen en processen meer vanuit een integrale aanpak en synergie wordt gekeken. Hier stuurt men meer vanuit zijn eigen handel. Een mogelijkheid om dat probleem via flankerend beleid op te lossen, is het OCCR waarnaar de NMa op dit moment onderzoek doet. Heeft de NMa een idee over hoe dat in praktijk per saldo uitpakt? Je hebt aan de ene kant baten als gevolg van concurrentie op zo'n deelmarkt en aan de andere kant verliezen als gevolg van minder synergie voor het geheel. Wat is uw visie op wat er onder de streep uitkomt bij ons in vergelijking met bijvoorbeeld Zwitserland, waar die scheiding veel minder strikt is?

De heer **Te Velthuis**: U vraagt nu bijna naar een kwantificering van een aantal jaren marktwerking. Die vraag kunnen wij niet beantwoorden. Het is een domein waar wij eerlijk gezegd altijd vrij ver van wegblijven, want dan moet je een uitspraak doen of je marktwerking wilt of niet. Daar bemoeit de NMa als toezichthouder zich niet mee. De vraag is hoe het in de praktijk loopt. Een instantie als de OCCR komt er niet voor niets. Blijkbaar zorgde de gekozen scheiding tussen beheer en vervoer en de manier waarop die gestalte krijgt ervoor dat calamiteiten niet optimaal worden opgelost. In de praktijk is er dus een probleem geconstateerd en is ervoor gekozen om beheer en vervoer toch ietsje dichterbij elkaar te zetten. Dat zou een indicatie kunnen zijn dat de scheiding wellicht iets te strikt is doorgevoerd. Een waardeoordeel over de vraag welk systeem beter is, kan ik echter niet geven. Misschien wil de heer Meulman hier nog iets aan toevoegen.

De heer **Meulman**: Er zijn ook EU-lidstaten waar de beheerder en de vervoerder nog samen op één stoel zitten of in elk geval op een bankje. De Europese Commissie kijkt daar met argusogen naar. Dat zijn typisch de lidstaten waartegen verdragsinbreukprocedures lopen. Het gevaar is dat zodra er weer wordt geïntegreerd, de Europese Commissie daar iets van gaat vinden. Ik heb overigens ook begrepen dat in Zwitserland wordt bekeken of daar het EU-regime moet worden geïmplementeerd, dus om juist het beheer en het vervoer juist uit elkaar te halen. Ik heb onlangs gesproken met een onderzoeker van de Universiteit van Lausanne, als ik mij niet vergis, die een voorstudie deed voor de Zwitserse regering naar implementatie van het Europese model.

De **voorzitter**: Ik heb zelf nog twee laatste vragen. Kan de minister bij NS afdwingen dat zij de beschikbare capaciteit daadwerkelijk benut?

De heer **Meulman**: Nee. Nou, het kan, maar ik weet niet of het kan op basis van de huidige concessie van NS. NS kan daar in haar toegangs-overeenkomst met ProRail afspraken over maken. Het kan zijn dat er al afspraken zijn gemaakt of zullen worden gemaakt in 2012 of 2013. Als ik mij niet vergis, komt er een verplichte reserveringsvergoeding voor capaciteit. Dat zal NS in elk geval prikkelen om alle capaciteit die is besteld te gebruiken, omdat er in elk geval een gedeelte moet worden betaald. Ik weet niet of die reserveringsvergoeding op dit moment al in de toegangs-overeenkomst met NS zit, maar ik meen dat dit eraan zit te komen.

De heer **Te Velthuis**: Het is dan niet de minister die dat afdwingt. Het is een privaatrechtelijke overeenkomst tussen de beheerder en de vervoerder.

De **voorzitter**: Dat geldt dus ook voor de relatie tussen de minister en ProRail? De minister kan dus ProRail niet dwingen om extra capaciteit te benutten, want het is ProRail die daarin stuurt?

De heer **Meulman**: Volgens mij kan de minister NS via de vervoerconcessie dwingen om in elk geval het minimumbedieningsniveau van NS zeker te stellen. Ik betwijfel of op dit moment meer dan dat in de concessie geregeld is. Dat minimumbedieningsniveau is tamelijk krap ten opzichte van de treinen die daadwerkelijk rijden. Dat is hooguit 20%. Dus 20% kan worden afgedwongen en de rest volgens mij niet. Ik weet dat echter niet zeker. Daar zou ik de concessie van NS op moeten naslaan.

De **voorzitter**: Mijn allerlaatste vraag is of er dingen zijn die nog niet zijn besproken en die niet in de position paper staan die u nog met ons zou willen delen.

De heer **Te Velthuis**: Nee. Wij hebben de opdracht om een position paper op te stellen vrij ruim opgevat, dus wij hebben er zaken bijgehaald die wellicht niet direct aansloten op de vragen die de commissie heeft gesteld. Er is van alles te zeggen over het spoor, het vervoer op het spoor en het gedrag van spelers daarop, maar dat valt volgens mij buiten de opdracht van deze commissie. Voor zover de vragen van de commissie reiken, hebben wij ons zegje gedaan.

De **voorzitter**: Ik dank u heel hartelijk voor uw aanwezigheid, voor de informatie die u met ons hebt gedeeld en de informatie die wij nog van u krijgen.

Sluiting 14.08 uur.

VERSLAG VAN EEN OPENBAAR GESPREK IN HET KADER VAN DE TIJDELIJKE COMMISSIE ONDERHOUD EN INNOVATIE SPOOR

Vrijdag 4 november 2011
Aanvang 14.17 uur

Gehoord wordt: de heer W. Raab, Directeur Financieringen, Ministerie van Financiën

Voorzitter: mevrouw A. H. Kuiken

Verder zijn aanwezig de leden van de commissie: Van Bommel, Bosman en Paulus Jansen, alsmede de heer F.H. Mittendorff, griffier, en de heer R.J. de Bakker, onderzoekscoördinator

De **voorzitter**: Goedemiddag. Het is vrijdag 4 november, dag zes van de hoorzittingen die de tijdelijke commissie Onderhoud en innovatie spoor houdt. U bent de heer Raab van het ministerie van Financiën. Ik kom zo bij u, maar ik stel ons eerst even voor. Mijn naam is Attje Kuiken en ik ben voorzitter van deze tijdelijke commissie. Naast mij zit André Bosman. Aan de andere kant zitten Jhim van Bommel en Paulus Jansen. Het vijfde lid van onze commissie is de heer Eddy van Hijum, maar die is helaas vandaag verhinderd. Hij wordt door ons geïnformeerd over de aard van dit gesprek.

U weet dat de tijdelijke commissie onderzoek doet in opdracht van de Tweede Kamer. Wij doen onderzoek naar het onderhoud en de innovatie van het spoor. Wij onderzoeken hoe wij ervoor kunnen zorgen dat wij allen zo veel mogelijk plezier van het spoor hebben en dagelijks zonder verstoringen van A naar B kunnen komen. Vandaag kijken wij expliciet naar de besteding van het geld ten behoeve van het onderhoud van het spoor en daartoe bent u onder anderen uitgenodigd.

De procedure is als volgt. Wij hebben tot 15.10 uur de tijd en de heer Van Bommel zal u de eerste vragen stellen. Daarna zullen de andere commissieleden, indien gewenst, aansluiten.

De heer **Van Bommel**: Voorzitter. Wij zullen proberen inzicht te krijgen in de verhouding tussen NS en het ministerie en wij zullen daartoe een aantal vragen stellen. Allereerst wil ik u de gelegenheid geven om uzelf voor te stellen aan de commissie.

De heer **Raab**: Dank u wel. Mijn naam is Wouter Raab. Ik ben directeur Financieringen op het ministerie van Financiën sinds medio 2007. Het mandaat van de directie is allereerst het beheer van staatsdeelnemingen en als tweede poot het bevorderen van de privaatsamenwerking bij investeringen in weginfrastructuur en huisvesting van rijkskantoorgebouwen. Daarnaast adviseren wij andere overheden, vooral andere ministeries, ook over het afstoten van rijksactiva en hoe je dat op de meest efficiënte wijze kunt doen.

De heer **Van Bommel**: Dank u wel. Ik wil beginnen met het duidelijk maken van enkele begrippen, voor ons en wellicht ook voor de luisteraar, namelijk de begrippen structuurvennootschap en structuurregeling. Misschien kunt u in het kort daaraan enige duiding geven, zodat wij weten waarover wij het hebben.

De heer **Raab**: Ik ben om te beginnen geen jurist. Dit soort zaken komt niet dagelijks in ons werk terug. Een structuurvennootschap is een onderneming die aan bepaalde criteria voldoet; binnen de structuurvennootschappen heb je het normale regime en het verzwakte regime. Het verzwakte regime gaat op in die situaties dat er een 100%-aandeelhouder is. Dan heb je als aandeelhouder in het verzwakte structuurregime ook wat extra rechten, met name bij het benoemen van bestuursleden.

De heer **Van Bommel**: NS is sinds 1993 verzelfstandigd. Dat betekent meer afstand. Onze vraag is hoe u die afstand weet te overbruggen, met andere woorden: hoe dichtbij is NS nog voor u? Hoe houdt u toezicht op de huidige bedrijfsvoering en boekhouding van NS?

De heer **Raab**: Allereerst is het goed om het kader te schetsen van ons deelnemingenbeleid. Wij hebben daarover een aantal nota's en brieven aan de Tweede Kamer gestuurd, waaronder de Nota Staatsdeelnemingenbeleid 2007 en ook nog een nadere brief die in 2009 aan de Kamer is gestuurd. Die is daar ook besproken. Wij hebben vorig jaar voor het eerst sinds enige jaren een jaarverslag Deelnemingen naar de Tweede Kamer gestuurd, waarin een aantal elementen van ons deelnemingenbeleid wordt besproken. Die zijn besproken met de Tweede Kamer. Ons kader is dat wij ons opstellen als een actieve aandeelhouder. Daarbij focussen wij ons op een aantal terreinen, zoals strategie. Is de strategie die een onderneming uitvoert in lijn met het publieke belang zoals wij dat percipiëren en in overleg met de Tweede Kamer hebben vastgesteld? Het tweede veld is dat wij grote en belangrijke investeringsbeslissingen beoordelen op hun verenigbaarheid met de strategie en de gevolgen voor het risicoprofiel van de onderneming.

Het derde element waarop wij onze focus richten is het beloningsbeleid. Dat mag bekend worden verondersteld. Het vierde punt is de vermogensstructuur. Het belang van gezonde vermogensverhoudingen en ook het maken van voldoende rendement is met het oog op de continuïteit voor ons als aandeelhouder natuurlijk ook heel belangrijk.

Dat zijn de vier elementen waarnaar wij kijken. Daarbij maken wij gebruik van de bevoegdheden als aandeelhouder die ingevolge de wet aan ons toekomen. Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek geeft de aandeelhouder een aantal specifieke rechten en ook wat plichten. Daar moeten wij het als privaat aandeelhouder mee doen.

Wij zijn privaat aandeelhouder en hebben te maken met het privaatrecht. Dat betekent dat wij onze doelstellingen met een limitatieve set instrumenten die de wet aan ons geeft, moeten invullen. Als aandeelhouder sta je dan wel op een zekere afstand, zelfs als je een 100%-aandeelhouder bent. Wij kunnen ons dan ook niet heel erg richten op operationele zaken, zoals het op tijd laten rijden van treinen van A naar B. Die zaak is van een dermate operationele betekenis dat wij ons daarmee niet belasten.

De heer **Van Bommel**: Mag ik u even onderbreken? U had het zo-even over instrumenten. Kunt u daarover iets praktischer antwoorden? Welke instrumenten zijn er om daadwerkelijk invloed uit te oefenen?

De heer **Raab**: Dat begint met het benoemen van de leden van de raad van bestuur en de leden van de raad van commissarissen. Ook het bespreken en goedkeuren van de strategie is een belangrijk instrument, evenals het goedkeuren van de jaarrekening. Wij hebben een bepaalde bevoegdheid om grote investeringsbeslissingen goed te keuren en wij stellen het kader vast voor het beloningsbeleid waarbinnen de actuele beloning van leden van de raad van bestuur zich moet bewegen. Ook het

vaststellen van dividend en het vaststellen van vermogensverhoudingen zijn globaal de instrumenten waarmee wij ons werk doen.

De heer **Van Bommel**: Die instrumenten van aandeelhouders zijn bekend, maar kunt u ook bijsturen wanneer het niet helemaal gaat zoals u dat zou willen?

De heer **Raab**: Ja. Wij hebben regelmatig overleg. Wij hebben sowieso een keer per jaar een algemene vergadering van aandeelhouders en dat is een belangrijk stocktaking moment, om het maar eens in slecht Nederlands uit te drukken. Daarnaast hebben wij minimaal twee keer per jaar met de voorzitter van de raad van commissarissen overleg en dan hebben wij het erover hoe het met de onderneming gaat en of die zich gedraagt zoals is afgesproken en zoals wij dat ook verwachten. Wij hebben bij NS vier keer per jaar een zogenaamde kwartaalbespreking. Dat is meestal met de CFO; dan gaat het erover hoe de onderneming het financieel doet en hoe de onderneming scoort op de zogenaamde key performance indicators, zoals de klanttevredenheid. Dat zijn momenten waarop wij divergenties kunnen vaststellen. Als wij dan zien dat het niet goed gaat met het bedrijf, kunnen wij met de mensen van het bedrijf bespreken hoe zij de zaak weer kunnen rechttrekken. Heel vaak zijn onze discussies gericht op de toekomst, de strategie, de investeringsbeslissingen en op de vraag hoe het bedrijf zich moet positioneren in een veranderende omgeving.

De heer **Van Bommel**: Dat is duidelijk. U had het over financiën. Er zijn uiteraard aan een onderneming ook financiële risico's verbonden. De vraag is of dit momenteel ook het geval is bij de bedrijfsvoering van de NS en zo ja: welke zijn die risico's?

De heer **Raab**: Er zijn uiteraard aan ieder bedrijf dat in een markt opereert waarin je klanten moet winnen en waarin je grote investeringsbeslissingen moet nemen, zeer grote risico's verbonden. Dat zijn de zogenaamde investeringsrisico's: investeringen komen te laat beschikbaar, de kosten van de investering lopen uit de hand en risico's van vervoersstromen blijven achter bij de verwachtingen. Een heel bekend risico wordt gevormd door de externe risico's die je niet goed kunt beïnvloeden, zoals extreem weer. Die hebben een belangrijke impact op de bedrijfsvoering en op de bedrijfskosten. Ook is het belangrijk hoe een bedrijf als de NS de veranderende omgeving in Europa op het gebied van spoor tegemoet treedt. Het is de verwachting dat er in de loop van de tijd in Europa meer concurrentie over de grenzen is en dat er consolidatie plaatsvindt van grote vervoerders. Voor ons is het met de raad van bestuur en de raad van commissarissen een punt van discussie hoe wij ervoor zorgen dat NS in die consolidatieslag en toenemende concurrentie van grote partijen zoals Deutsche Bahn en de Franse spoorwegen overeind blijft. U moet niet vergeten dat het hoofdkantoor van de NS in Nederland staat, als een van de weinige publieke transportbedrijven. Dat kunnen wij belangrijk vinden of niet en daarover kunnen de meningen verschillen, maar ik denk dat het aantrekkelijk is dat een bedrijf als NS een hoofdkantoor in Nederland heeft. Dan houdt je aansluiting met Nederlandse waarden en normen.

De heer **Van Bommel**: Dat is uiteraard belangrijk voor Nederland. Ik ben zelf ook ondernemer geweest en ik ben met name geïnteresseerd in hoe NS als bedrijf presteert. Dat weet u als geen ander. Kunt u ons een beeld schetsen van de situatie van NS op dit moment? Ik zou u willen vragen in

te gaan op zaken als opbrengsten, kosten, het eigen vermogen en hoe die met elkaar in verhouding staan.

De heer **Raab**: Ik heb geen jaarverslag bij me. In het algemeen zien we dat er een gezonde groei van het reizigersvervoer en een goede groei van inkomsten plaatsvindt. Op het gebied van retail – de NS doet meer dan alleen passagiers vervoeren – worden ook winkelformules op de stations aangeboden en vindt er een ontwikkeling van vastgoed plaats op en rond de stations. De retail gaat op dit moment vrij goed. In de onroerendgoedsector is het niet verwonderlijk dat de NS ook last heeft van de moeilijke omstandigheden waarin de vastgoedsector zich op dit moment bevindt. Als geheel kunnen we zeggen dat de kosten redelijk in de hand worden gehouden; ook wordt er een vrij goed rendement behaald. Het is fraai dat NS een concessievergoeding betaalt, passagiers vervoert, en aan het eind van het jaar ook nog voldoende winst maakt om te reserveren voor investeringen in nieuwe voertuigen en een fraai dividend aan de staat af te dragen. Er is veel veranderd als je dat vergelijkt met twintig jaar geleden, waarin geen sprake was van een concessievergoeding en waarin er alleen maar vanuit het Rijk subsidie bij moest. Er is in tien tot twintig jaar tijd een enorme omslag gemaakt in de bedrijfscultuur en op de financiële resultaten van de NS.

De heer **Van Bommel**: U ziet het als een gezond bedrijf?

De heer **Raab**: Ja. Het maakt natuurlijk een gematigd rendement van 6% à 7%. Dat varieert van jaar tot jaar en is niet buitensporig veel. Als je daarbij de moeilijke omstandigheden betreft – er zijn natuurlijk terecht ook limieten aan de tariefstijging – en de moeilijke situatie in de onroerendgoedsector, dan is het toch een fraai rendement.

De heer **Van Bommel**: U had het over limieten en variabele gedeeltes. Een van de variabele componenten is de gebruiksvergoeding die NS moet betalen. Wat vindt u in zijn algemeenheid van de hoogte daarvan? Voor ons is het ook interessant om te weten of u een bepaalde bandbreedte kunt aangeven voor de stijging. Op welk moment leidt het tot een break even of zelfs een verlies?

De heer **Raab**: Dat kan ik niet. Ik beschouw als aandeelhouder de concessievergoeding als een gegeven; dat is een discussie die NS voert met het ministerie van I&M. Als aandeelhouder blijven wij daarbuiten. Als de concessievergoeding tot een te grote hoogte zou worden opgevoerd, ook in relatie tot de tarieven die NS in rekening mag brengen, waardoor het rendement onder druk komt te staan, zouden wij wel een gesprek aangaan met zowel het bestuur van NS als het ministerie van I&M om op deze nadelige gevolgen te wijzen.

De heer **Van Bommel**: Dat begrijp ik. U zegt dat de hoogte van de vergoeding op dit moment goed is?

De heer **Raab**: Dat blijkt ook uit de cijfers. Men maakt een redelijk en gezond rendement, wat hoort bij een publiek bedrijf als NS. Het moet ook niet te hoog zijn, maar het moet ook niet te laag zijn. We zitten nu in een goede bandbreedte qua rendement. Het mag van ons natuurlijk altijd wel ietsje hoger, maar ik heb op dit moment geen aanleiding om de hoogte van de concessievergoeding ter discussie te stellen.

De heer **Van Bommel**: Dank u wel. U hebt ook invloed op investeringen van NS. U hebt al iets verteld over de investeringsstrategie van NS, maar kunt u daarop nog iets dieper ingaan? Hebt u ook kritiekpunten?

De heer **Raab**: Ik heb geen kritiekpunten. Wij hebben bij heel grote investeringen, investeringen van meer dan een derde van het balans-totaal, een statutair recht. Dan praat je over heel grote investeringen die bijna niet voorkomen. Wij gaan er wel van uit dat de raad van bestuur ons op de hoogte brengt van investeringen die maatschappelijk en politiek van groot belang zijn. NS is een bedrijf dat investeert in nieuw hoogwaardig materieel, dat tegemoetkomt aan de kwaliteitseisen die de reiziger op dit moment stelt. We hebben geen aanleiding om de competentie of de manier waarop de NS dat uitvoert ter discussie te stellen.

De heer **Van Bommel**: U bent tevreden met de materiaalbeslissingen. Is er genoeg materiaal?

De heer **Raab**: Dat zijn in het algemeen geen zaken die wij als aandeelhouder heel direct ex ante met de raad van bestuur bespreken. Het is meer een afrekencultuur achteraf. Het bestuur is verantwoordelijk en de aandeelhouder heeft niet de kennis en de mankracht om zich over dat soort gedetailleerde vraagstukken een mening te vormen. Je bent natuurlijk wel afrekenbaar. Als je op die punten tekortschiet, word je er wel op afgerekend.

De heer **Van Bommel**: U geeft nu aan dat wij als aandeelhouder daar onvoldoende zicht op hebben. Het zou zo kunnen zijn – ik schets maar een situatie – dat NS met te oud materieel rijdt en desondanks winstgevend is of daardoor misschien juist winstgevender, waarbij u zegt: dit gaat goed.

De heer **Raab**: Daarin voorziet de concessieovereenkomst met het ministerie van I&M. Daarin worden kwaliteitseisen gesteld aan de hoeveelheid en kwaliteit van het materieel. Ook in het vervoersplan worden afspraken gemaakt over de capaciteit en kwaliteit. Daaruit vloeien de investeringsbeslissingen voort. Voor ons is het van belang dat NS de investeringsbeslissingen financieel zo efficiënt mogelijk vertaalt. Wij zijn niet met NS in gesprek over de capaciteitsplanning. Dat terrein ligt bij onze collega's van I&M.

De heer **Van Bommel**: Dan nog iets over de geldstromen. U hebt daar ongetwijfeld zicht op. In hoeverre worden de geldstromen rechtlijnig benut binnen de NS? Het geld dat wordt verdiend met het hoofdrailnet zou eventueel gebruikt kunnen worden voor dochterondernemingen. We weten dat een aantal dochterondernemingen verliesgevend is. Hoe gaan die geldstromen? Gaan die naar NS of worden die ook gebruikt om tekorten te dekken bij de andere ondernemingen?

De heer **Raab**: Dat is natuurlijk een goed punt. Het kan natuurlijk best zo zijn dat dochterondernemingen die verlies leiden op korte termijn gedekt worden omdat er een potentiële toekomst voor is en er een bepaalde aanloopfinanciering voor nodig is. In dat kader kan het passen dat NS gelden die met reizigersvervoer in Nederland worden verdiend naar die dochterondernemingen laat gaan. Daaraan zit natuurlijk wel een grens. Je wilt als aandeelhouder wel zien dat er geen geld in bodemloze putten verdwijnt.

Wij hebben wel eens tegen de raad van bestuur gezegd dat wij verwachten dat een bepaalde dochteronderneming op relatief korte

termijn winst moet maken, en dat men anders daaraan consequenties moet verbinden.

De heer **Van Bommel**: U hebt het over korte termijn.

De heer **Raab**: Dan heb ik het over een termijn van een, twee tot maximaal drie jaar.

De heer **Van Bommel**: Dat is best snel, moet ik zeggen. Laat mij even ingaan op die dochterondernemingen. De financiële situatie van High Speed Alliances is zorgelijk. De HSA moet ook een hoge concessievergoeding betalen en heeft een uitstel van betaling van vier jaar. Waar gaat dit naartoe? U hebt het over een korte termijn, maar ik heb daarbij zo mijn twijfels.

De heer **Raab**: U weet dat er gesprekken plaatsvinden tussen de minister van I&M en NS over de oplossing van deze problematiek. Het is niet aan mij om daarover nu uitspraken te doen. Ik denk dat daarover binnenkort informatie naar de Kamer komt.

De heer **Van Bommel**: Er moet een rentevergoeding worden betaald over het uitstel van betaling. Kunt u mij vertellen hoe hoog die rentevergoeding is?

De heer **Raab**: Nee, dat percentage ken ik niet.

De heer **Van Bommel**: Ik dank u wel.

De heer **Paulus Jansen**: Voorzitter. Ik wil in eerste instantie nog even doorgaan op het punt van de dochterondernemingen. Dertig jaar geleden bestond er een situatie waarin NS de spoorwegen in Nederland exploiteerde, en dat was het dan. Inmiddels is er een conglomeraat van allerlei dochters ontstaan, deels op het gebied van binnenlands vervoer, deels voor buitenlands vervoer. Dat maakt misschien iets uit voor uw beoordeling daarvan. Laat ik eerst deze vraag stellen: maakt de aard van de activiteiten van de dochterondernemingen nog iets uit voor uw beoordeling daarvan?

De heer **Raab**: Jazeker. Wij spreken met de raad van bestuur over de strategie. Daar stellen wij aan de orde dat ook de strategie van de dochterondernemingen moet passen binnen de alomvattende strategie. Het kan niet zo zijn dat NS, omdat er toevallig geld is, een heleboel dochterondernemingen opricht die zich bezighouden met zaken die niet passen binnen de strategie die gericht is op het publieke belang van de bevordering van de mobiliteit in Nederland via diverse modaliteiten. Het moet daarbinnen passen en dat bespreken wij met de raad van bestuur. U noemde zelf al de buitenlandse activiteiten. Omdat in het algemeen aan buitenlandse activiteiten een hoger risico verbonden is, stellen wij de eis dat buitenlandse activiteiten ook sterker renderen dan de Nederlandse activiteiten. Ik vind het wel belangrijk dat NS een internationale presentie opbouwt, maar dat mag op de langere termijn niet verliesgevend zijn. Het moet zichzelf terugverdienen, meer nog dan de Nederlandse activiteiten.

De heer **Paulus Jansen**: Kunt u die hogere rendementseis die u stelt aan internationale activiteiten kwantificeren?

De heer **Raab**: Je moet dan denken aan een paar procentpunten. Het precieze percentage dat wij daarbij genoemd hebben, schiet mij nu niet te binnen. Dat ligt enkele procentpunten hoger dan het rendement over de Nederlandse activiteiten.

De heer **Paulus Jansen**: Dat is een aardige indicatie. Een andere kant van de buitenlandse activiteiten is dat het volume daarvan in relatie tot de omvang van de binnenlandse activiteiten kan betekenen dat de risico's uit balans raken, ook al staat er een hoger rendement tegenover. Die buitenlandse activiteiten van de NS, met name in Engeland, zijn enorm gegroeid. Hoe kijkt u als aandeelhouder aan tegen die verhouding? Hebt u er überhaupt een oordeel over of er een bepaalde verhouding moet zijn, of zegt u dat het u niet uitmaakt als het rendement maar goed is?

De heer **Raab**: Nee, de hoofdtak is natuurlijk vervoer in Nederland. Er moet een redelijke verhouding zijn tussen de buitenlandse en de binnenlandse activiteiten. We hebben met NS erover gesproken – dit was ook de visie van NS – dat de buitenlandse activiteiten gematigd mogen groeien tot een bepaalde omvang. Dat betekent dat de Nederlandse activiteiten vele malen groter zijn dan de buitenlandse. Wij als aandeelhouder hebben het idee dat die buitenlandse activiteiten niet heel veel middelen en niet heel veel managementaandacht wegtrekken van de Nederlandse activiteiten. Die balans is naar ons idee op dit moment goed en de afspraken die wij op dit vlak met NS hebben, geven ons de overtuiging dat die balans in de nabije toekomst evenwichtig zal zijn.

De heer **Paulus Jansen**: U zegt dat de balans nu goed is. Er komen mogelijk nog grote uitbreidingen aan in de nabije toekomst. Hebt u afspraken gemaakt hoe die balans er maximaal uit mag zien?

De heer **Raab**: Wij hebben in ieder geval afspraken gemaakt over de groei van die activiteiten. Daaruit kun je afleiden wat precies die verhouding is. Ik voel mij niet gerechtigd – het betreft hier bedrijfsvertrouwelijke informatie, want NS concurreert met andere bedrijven in Europa – de omvang hiervan aan te geven. Het zijn echter heel gematigde verhoudingen. De omvang van de buitenlandse activiteiten is relatief gematigd ten opzichte van de Nederlandse activiteiten. Ook de groei daarin is beheersbaar en gematigd. Overigens is onze mening dat het voor NS zelf en voor de Nederlandse reiziger wel van belang is. Er wordt vaak een soort tegenstelling gepercipieerd tussen de Nederlandse activiteiten en de buitenlandse activiteiten, maar dat is niet noodzakelijkerwijs het geval, zeker niet als die beheerst groeien en voldoende renderen. De positieve effecten van buitenlandse activiteiten bestaan eruit dat NS ervan leert en dat NS als geheel een aantrekkelijker bedrijf wordt dat in een concurrerende omgeving leert om overeind te blijven, in Nederland, maar ook daarbuiten. Zo'n bedrijf is natuurlijk een bedrijf dat op langere termijn een grotere kans heeft om levensvatbaar te zijn en aanpassingsvermogen te tonen. Het is ook als werkgever aantrekkelijk voor de mensen. Dit soort zaken zorgt ervoor dat NS op langere termijn de kerntaken in Nederland beter kan vervullen. Ik noemde al de Europese liberalisering en de Europese concurrentieslag die gaande is. Het is strategisch gezien belangrijk dat wij een speler van formaat met een hoofdkantoor in Nederland overhouden. Dan moet je NS de kans geven zich ook in het buitenland enigszins te ontwikkelen, maar wel gematigd en beheerst, zoals ik al eerder zei: een beheerste groei, gericht op een betere prestatie van NS in het binnenland.

De heer **Paulus Jansen**: Stelt u specifieke eisen aan garanties en borgstellingen aan dochters van NS om de risico's voor de kernactiviteiten in Nederland te beperken?

De heer **Raab**: Ja. Dat doet NS zelf ook al, want NS sluit in het algemeen alleen maar contracten af waarin die borgstellingen en garanties ofwel afwezig zijn, ofwel heel beperkt zijn. Als je kijkt naar de relatief kleine omvang van die buitenlandse activiteiten, maar ook naar de wijze waarop dat contractueel is vastgelegd, zie je dat de kans dat die activiteiten financiële risico's voor de Nederlandse activiteiten creëren heel klein is.

De heer **Paulus Jansen**: Kunt u dat enigszins kwantificeren?

De heer **Raab**: Nee, dat kan ik niet kwantificeren. Die risico's zijn echt gering.

De heer **Paulus Jansen**: Mijn laatste onderwerp gaat over de scheiding van beleid en toezicht bij het aandeelhouderschap van ProRail. Op dit moment berust het aandeelhouderschap van ProRail bij het ministerie van I&M op de gedachte dat daarvandaan ook de grote geldstroom richting ProRail gaat. De Algemene Rekenkamer heeft al twee keer gepleit om ook bij ProRail de aandeelhoudersfunctie en de opdrachtgeversfunctie te scheiden. Hoe kijkt u daartegenaan vanuit uw ministerie?

De heer **Raab**: Wij hebben daarvoor staand beleid waarover minister Bos aan de Kamer heeft gerapporteerd. Bij die deelnemingen waarvan wij vinden dat er een grote mate van beleidsmatige verwevenheid is tussen de deelneming en het beleidsvoerend departement, dat tegelijkertijd een groot deel van de financiering verzorgt, zien wij geen reden om een aparte aandeelhoudersrol voor onszelf te claimen. Wij denken dat een aandeelhoudersrol door het ministerie van Financiën in aanvulling op de beleidsmatige verantwoordelijkheid van het beleidsdepartement geen toegevoegde waarde heeft.

Het departement van I&M stelt de beleidsmatige kaders en is voor het belangrijkste deel verantwoordelijk voor de financiering van het bedrijf, wat normaal gesproken een aandeelhouderstaak is. Dan heb je als aandeelhouder, als zelfstandig ministerie van Financiën, weinig meer toe te voegen.

De heer **Paulus Jansen**: Maar je zou in analogie met NS ook kunnen stellen dat het ministerie van I&M beleidsmatig ook een grote invloed heeft op de operatie, bijvoorbeeld door prestatie-eisen te stellen aan de dienstregeling. Dat gebeurt voor ProRail nu ook. De vorm van aansturing van ProRail en NS verschilt niet zo heel erg. Wat is dan toch de reden om vast te houden aan het model waarbij I&M wel de aandeelhoudersfunctie heeft bij ProRail en niet bij NS?

De heer **Raab**: Het ministerie van I&M neemt de opbrengsten van ProRail voor 90% voor zijn rekening. Van de opbrengsten komt 90% binnen via subsidie of via andere bijdragen van het ministerie van I&M. NS financiert zichzelf uit de tarieven, uit reizigersontvangsten, uit retailontvangsten en uit ontwikkelingen van vastgoed. NS financiert zich daarnaast voor grote investeringen zelfstandig op de internationale kapitaalmarkt. Dat is een totaal andere setting dan bij ProRail. Juist voor die laatste aspecten, zoals de financiering op de internationale kapitaalmarkt, is het belangrijk met het oog op gezonde vermogensverhoudingen en het behoud van een gezond risicoprofiel, dat er een aandeelhouder is die let op de financiële

ratio's en het maken van voldoende rendement. Dat is wel degelijk een andere situatie dan bij ProRail.

De heer **Paulus Jansen**: Maakt dat bij de mate waarin ProRail gefinancierd wordt via een gebruiksvergoeding nog iets uit voor die keuze? Ik kan mij voorstellen dat, wanneer de situatie zou zijn zoals in België waar 80% van de inkomsten van Infrabel uit de gebruiksvergoeding komt, je een andere afweging maakt dan wanneer het geld van het ministerie afkomt.

De heer **Raab**: Het is vooral belangrijk wie bepaalt hoe hoog de concessievergoeding is. Als degene die de beleidsmatige kaders stelt ook degene is die de omvang van de concessievergoeding bepaalt, en daarmee dus ook het exploitatiesaldo voor een groot deel bepaalt, dan is dat een gegeven en ligt dat dermate vast dat een zelfstandige aandeelhoudersrol daar nauwelijks toegevoegde waarde kan bieden.

De heer **Paulus Jansen**: Kom je dan niet in de knel met een soort verlenging van de beleidsmatige rol en de toezichhoudende rol bij het ministerie van I&M? De aandeelhouder heeft toch een eigenstandige positie die op enige afstand moet staan van degene die het beleid maakt?

De heer **Raab**: Dat ligt natuurlijk aan de keuze die is gemaakt. Blijkbaar is daar een andere keuze gemaakt in de opzet van ProRail en de relatie met het ministerie van I&M. Ik ben er niet bij geweest en heb er ook geen verantwoordelijkheid voor. Een factor die daarbij een rol gespeeld kan hebben, is de mate van controle die men daarop wilde hebben. Ook de mate waarop de minister van I&M daarvoor verantwoordelijkheid wilde dragen en verantwoordelijk wordt gesteld door het parlement speelt een rol. Die constellatie van factoren, plus de subsidierelatie, heeft geleid tot deze keuze. Nogmaals, vanuit het ministerie van Financiën zien wij geen toegevoegde waarde om daarin als aandeelhouder een rol te gaan spelen.

De heer **Paulus Jansen**: Dank u wel

De heer **Bosman**: U sprak erover dat u als aandeelhouder wat verder op afstand staat en dat u wel actief betrokken bent bij beslissingen die een derde van de balans van NS raken. Zijn er ook investeringen van een kleiner bedrag, maar wel van maatschappelijk belang, waarbij u vooraf wel actief meekijkt?

De heer **Raab**: Het laatste voorbeeld dat mij te binnen schiet was een investering in het buitenland. We hebben actief meegekeken en adviseurs ingehuurd. We zijn in gesprek geweest met het managementteam van NS en hebben alle medewerking en informatie gekregen die we nodig hadden om onze taak te vervullen.

De heer **Bosman**: Was dat omdat het in het buitenland was, of omdat het risicovol was?

De heer **Raab**: Beide; buitenland en risicovol en ruim beneden de statutaire limiet, maar we vonden het belangrijk en politiek gevoelig. NS zelf wilde ons er ook bij betrekken en wij vonden het ook van groot belang dat dit gebeurde. We hebben er dan ook voldoende menskracht en middelen voor uitgetrokken om dat goed te doen.

De heer **Bosman**: Helder. Mijn volgende vraag gaat over het ETCS. Dat is ook een langetermijndiscussie en het risico bestaat dat er kapitaalvernietiging ontstaat als je een verkeerde keus maakt. Als je nu treinen koopt die niet zijn voorbereid op het Europese systeem, moet je over een poosje alle treinen omschakelen. Praat u mee in die discussie en hebt u een visie over de invoering van dat Europese beveiligingssysteem?

De heer **Raab**: Nee, daarover heb ik geen visie. Dat is misschien heel teleurstellend voor u, mijn excuses daarvoor, maar wij vinden dat echt een aangelegenheid van het ministerie van I&M en NS. Wij hebben daarover geen opvattingen. Wij vinden ook niet dat dit een aandeelhouderstaak is.

De heer **Bosman**: Ook niet als het kan leiden tot kapitaalvernietiging waarbij je als aandeelhouder een probleem krijgt?

De heer **Raab**: Als dat gebeurt, krijg je natuurlijk wel een discussie met het ministerie van I&M over wie daarvoor verantwoordelijk is en wordt de vraag gesteld: had dat niet wat efficiënter gekund? Als het uiteindelijk leidt tot grote financiële risico's voor NS, met als gevolg een lager rendement en lagere dividenden, dan zullen wij dat wel ter discussie stellen. De verantwoordelijkheidsvraag komt dan ook wel aan de orde.

De heer **Bosman**: Maar u zegt dus nu dat daarover op dit moment niet wordt gesproken.

De heer **Raab**: Niet met mij als aandeelhouder. Voor zover ik weet ook niet met mijn medewerkers.

De heer **Bosman**: Ik begrijp dat in de huidige afspraken de treinstellen als eerste worden omgebouwd voor het Europese beveiligingssysteem. Dan heeft in mijn ogen de NS een leidende rol. Er zit een aantal risico's aan vast en het gaat over de richting waarin het bedrijf beweegt. Dat is dus niet besproken met Financiën?

De heer **Raab**: Nee, dat zijn de zogenoemde beleidswensen, zoals wij dat in ons jargon noemen. Die worden in een ander kader en in een andere setting vastgesteld. Die discussie komt ook in de Tweede Kamer en de minister neemt uiteindelijk haar verantwoordelijkheid en formuleert de uitgangspunten voor NS. Dat is voor ons een gegeven. Als dat zou leiden tot exorbitante kosten die naar ons idee niet efficiënt zijn, gaan wij die discussie aan. We praten nu over NS, maar soms zijn er deelnemingen waarbij dit soort discussies wat pregnanter naar voren komt. Er worden dan beslissingen genomen waarvan wij ons afvragen of de financiële gevolgen wel tijdig zijn meegewogen. Bij NS speelt deze discussie op dit moment bij mijn weten niet.

De heer **Bosman**: Mag ik dan concluderen dat NS niet van mening is dat het een financieel risico is en dat het dus ingevoerd kan worden?

De heer **Raab**: Wij hebben een dermate goede relatie met de NS dat, als er ergens grote financiële risico's zijn waarvan men vindt dat men die niet kan dragen, wij daarvan op de hoogte zijn. Zo werkt dat. De raad van bestuur attendeert ons op dat soort zaken, waarna wij vervolgens ons eigen oordeel vellen. Maar nogmaals, op dit moment is deze materie mij niet bekend.

De heer **Bosman**: Dank u wel.

De **voorzitter**: De heer Van Bommel heeft een vraag gesteld waar u niet helemaal op in bent gegaan. Het ging over kruissubsidiëring. In hoeverre hebt u er als aandeelhouder zicht op dat geld daadwerkelijk besteed wordt aan waar het in de begroting voor is bedoeld? Wordt het geld echt besteed aan onderhoud in plaats van aan dochterondernemingen die het minder goed doen?

De heer **Raab**: Wij krijgen uitgebreide financiële informatie die ook de verschillende onderdelen raakt. Wij laten er geen accountantscontrole op los; daarvoor is de accountant. Wij gaan ervan uit dat de verslaggeving is getoetst en accuraat is. Wij kijken dan of dit soort kruissubsidiëring plaatsvindt en of dat in lijn is met onze strategische discussies met de raad van bestuur van NS.

De **voorzitter**: Maar goed, dat betekent dus dat die kruissubsidiëring regelmatig voorkomt.

De heer **Raab**: Ieder bedrijf dat in een aantal takken is opgesplitst, ziet dat een deel beter rendeert dan een ander. Het zal ook wel eens gebeuren dat een deel verlies leidt. Als dat voor het bedrijf belangrijk is, gaat men voorlopig nog even door. Dan is er sprake van kruissubsidiëring. Dat is niet per definitie slecht, het kan onderdeel zijn van je bedrijfsmodel. Je moet het er dan wel expliciet met elkaar over gehad hebben. Als het structureel verlieslatend is, zouden wij als aandeelhouder vinden dat zij er iets aan moeten doen. Je moet die activiteit herstructureren en efficiënter uitvoeren, of misschien moet je haar afstoten. Het kan niet structureel een bodemloze put worden. Kruissubsidiëring an sich is niet slecht. Er zijn veel voorbeelden aan te dragen van goed presterende bedrijven die gebruikmaken van kruissubsidiëring.

De **voorzitter**: U zegt: ja, wij worden daarover geïnformeerd. Dat is voor u transparant?

De heer **Raab**: Ja, wij worden daarover geïnformeerd. Wij kunnen dat soort dingen ook zelf uit de verslaggeving halen. Als wij iets opmerken waarover wij twijfels hebben, gaan wij die discussie aan met de raad van bestuur.

De **voorzitter**: Welke kruissubsidiëring zou wat u betreft niet logisch zijn?

De heer **Raab**: Kruissubsidiëring die lang doorgaat naar bedrijfsonderdelen die geen strategisch belang vormen, of waarvan het strategisch belang onvoldoende groot is om die verliesfinanciering langdurig voort te zetten. In zo'n setting zouden wij vragen stellen en zouden wij de raad van bestuur uitnodigen om met voorstellen te komen om dat aan te passen.

De **voorzitter**: Dat er geld dat gereserveerd is voor onderhoud wordt gebruikt om gaten te vullen, bij voorbeeld voor de High Speed Alliance, is voor u geen reden om alarmbellen te laten rinkelen?

De heer **Raab**: Dat is mij niet bekend. Volgens mij zijn dat twee verschillende ondernemingen: NS reizigersvervoer in Nederland en HSA.

De **voorzitter**: Naar ons weten is eind 2008 die beslissing genomen voor de periode van 2009 tot 2013.

De heer **Raab**: Dat is mij niet bekend. Misschien komt dat wel omdat ik in 2008 nog niet de verantwoordelijkheid voor de NS-portefeuille had. Ik zal het nog eens nagaan, maar mij is dit niet bekend. NS heeft met het ministerie van I&M heel duidelijke afspraken gemaakt over kwaliteit en onderhoud. Het is aan NS om daaraan te voldoen. Ik zie dit niet in de dagelijkse praktijk en mij hebben ook geen geluiden bereikt dat dit het geval is. Ik zie dat niet, maar ik vind het dermate interessant dat ik daar nog even in ga duiken als ik thuiskom.

De **voorzitter**: Mocht u daar nog opvattingen over hebben, dan horen wij dat natuurlijk graag. Ik kijk naar links en ik kijk naar rechts; zijn er nog aanvullende vragen? Ik heb zelf een allerlaatste vraag aan u, maar ik zie dat de heer Paulus Jansen ook nog een vraag heeft.

De heer **Paulus Jansen**: Ik kom nog even terug op mijn vraag over de buitenlandse deelnemingen. Ik heb nog even teruggekeken naar antwoorden op schriftelijke vragen die ik in 2010 heb gesteld over die Engelse deelneming van NS. Op dat moment zat ongeveer 5% van de omzet van NS in die concessies. U zei zojuist dat u die verhouding in balans vindt. Kunt u dit toch iets nauwkeuriger aangeven, of is er een publiek document waarover wij kunnen beschikken? Wat is op dit moment de limiet voor u?

De heer **Raab**: Dat is natuurlijk heel nauw verbonden met de strategie van NS. Daarmee concurreert NS met andere bedrijven in Europa die op dezelfde concessie bieden als NS. Het is voor mij moeilijk om daarop in te gaan en ik denk ook dat ik het NS-belang daarmee niet dien. De bedrijfsvertrouwelijkheid van de gegevens verhindert mij om daarover informatie te geven. Uit de omvang van de reizigersvolumina, de stations en de omvang van het netwerk in Engeland kun je niet direct de financiële blootstelling van NS afleiden. NS heeft vaak een vorm gekozen waarin de directe investering die NS doet, relatief gering is ten opzichte van het reizigersvolume. Je mag niet simpelweg het aantal reizigers van een Engelse concessie vergelijken met die in Nederland om een indicatie af te leiden van de financiële blootstelling. Daar gaat het uiteindelijk om en dat was uw vraag naar de gevolgen voor de continuïteit van het Nederlandse netwerk als het daar mis zou gaan. Dan moet je dus kijken naar de financiële investeringen en die zijn vele malen bescheidener dan de passagiersaantallen zouden doen vermoeden.

De heer **Van Bommel**: Zijn er op het vlak van de onderliggende risico's documenten die aangeven wat de bandbreedte is waarbinnen NS kan bewegen?

De heer **Raab**: Ik durf niet te zeggen in hoeverre die concessieovereenkomsten openbaar zijn. Dat zijn afspraken die met de concessieverlenende autoriteiten zijn gemaakt en ik durf niet uit mijn hoofd te zeggen in hoeverre die openbaar zijn. Ik denk dat het jaarverslag van NS daarover wel informatie verschaft. Een goed jaarverslag moet natuurlijk inzicht geven in de financiële risico's. Dat moet eruit te halen zijn. Ik wil nog wel met mijn mensen bekijken in hoeverre wij op basis van het jaarverslag u die informatie kunnen doen toekomen.

Mag ik nog even terugkomen op het punt van de HSA en de kruissubsidiëring? Ik heb nog niet geantwoord dat het in de lucht blijven van de HSA-voorziening ook een publiek belang is. De HSA blijft achter bij de verwachtingen en rendeert financieel niet goed, dat is een publiek geheim. Het is wel belangrijk voor de verbinding van Nederland en de

internationale aansluiting op grote netwerken dat het high-speednetwerk in stand blijft en dat het na een zekere aanlooptijd gaat renderen. NS is nu met het ministerie van I&M in discussie over de vraag hoe dat alsnog gerealiseerd kan worden. Die HSA dient an sich ook een publiek belang. Het is jammer dat het op dit moment verliesleidend is, hopelijk gaat dat er in de toekomst anders uitzien en dan is een kleine periode van verliesfinanciering nog niet zo slecht. Uiteindelijk komen al die middelen die NS erin moet stoppen uit de grote pot. Je kunt niet zomaar zeggen dat het dan ten laste gaat van het onderhoud. Misschien komt het ten laste van het rendement of van het dividend.

De voorzitter: Ik moet u nu toch even onderbreken. Het gaat niet om de discussie of wij door moeten gaan met HSA, dat is niet wat ik op tafel leg. Voor ons is het de vraag of wij als controlerend orgaan kunnen verantwoordwoorden dat er een bedrag van 420 mln. uit de onderhoudspot wordt gehaald om in een HSA te steken. Mijn vraag aan u als aandeelhouder is of u dat principe gerechtvaardigd vindt, los van de vraag of kruissubsidiëringen mogen.

De heer Raab: Ik heb al toegezegd dat ik mij in deze vraag zal verdiepen en ik zal het in de jaarverslaggeving en bij NS checken. U gaf zelf wel aan dat het belangrijk is dat HSA in de lucht blijft, maar dat moet ergens vandaan komen. Ik gaf al aan dat het ook gefinancierd of opgebracht kan worden uit het verminderen van de rendementen of dividenden die de staat ontvangt. Dat heeft natuurlijk ook weer consequenties, want dan kun je ook stellen dat de belastingbetaler impliciet die subsidie verstrekt, of NS bouwt onvoldoende reserves op om in de toekomst te investeren in nieuwe rijtuigen.

De voorzitter: Ik heb geenszins een conclusie getrokken over HSA. Natuurlijk is het een grote portemonnee waaruit het betaald moet worden, maar we stellen niet voor niets een budget beschikbaar voor onderhoud. Daarmee moet de veiligheid en de toegankelijkheid van het spoor gegarandeerd worden. Dat is de vraag van deze commissie. U zegt dat u ernaar gaat kijken, maar tegelijkertijd hoor ik u zeggen dat u er niet zo zwaar aan tilt.

De heer Raab: Nee, dat zeg ik niet. Misschien is het toch goed om hier nog even op door te gaan. NS is een zelfstandig bedrijf en maakt afspraken met het ministerie van I&M over de kwaliteit en de capaciteit, maar is in principe vrij om onderhoudsbudgetten te reserveren en beleidsmatig beslissingen te nemen over die onderhoudsbudgetten. Men is ook vrij om beslissingen te nemen over andere budgetten.

De voorzitter: Dat snap ik, maar dan hebt u het over de onafhankelijkheid en de procedure. Het gaat ons ook om de principiële vraag.

De heer Raab: NS mag een bepaald tarief in rekening brengen en financiert vervolgens uit de passagiersstromen de retail en het vastgoed. Het past binnen het karakter van een staatsdeelneming dat men een zekere mate van vrijheid heeft om die inkomsten op een bepaalde manier te besteden en in de loop van het jaar verschuivingen aan te brengen als dat doelmatiger zou zijn. Ik ben het helemaal met u eens dat dit met behoud van de afgesproken kwaliteitsnormen moet zijn, ook op het punt van de veiligheid, de kwaliteit en de schoonheid van de treinen. Daar ben ik het helemaal mee eens. Maar het is juist de flexibiliteit van een bedrijf die het mogelijk maakt om in het jaar verschuivingen aan te brengen. Dan

ontstaat inderdaad de situatie die u schetst. Je krijgt een budget en moet veel verantwoording afleggen over hoe je dat doet.

De aansturing van NS is zo dat wij een heleboel doelstellingen meegeven, een tariefruimte en een strategie waarlangs NS de activiteiten moet uitvoeren. Daarbinnen heeft men betrekkelijk veel vrijheid, mits men aan de doelstellingen blijft voldoen. Uiteindelijk wordt de NS daarop afgerekend.

De **voorzitter**: Ik voel dat wij hierover nog rustig een halfuur kunnen doorpraten, maar dat gaan wij niet doen. Ik kan me wel voorstellen dat dit onderwerp in een volgende aandeelhoudersvergadering meegenomen zal worden. Ik wil u heel hartelijk bedanken voor uw informatie. Mocht er nog een aanleiding zijn, dan weet u ons te vinden om nog nadere informatie te verstrekken.

Sluiting 15.14 uur.

VERSLAG VAN EEN OPENBAAR GESPREK IN HET KADER VAN DE TIJDELIJKE COMMISSIE ONDERHOUD EN INNOVATIE SPOOR

Vrijdag 4 november 2011
Aanvang 15.25 uur

Gehoord worden: de heer G.A. Jurgens, Projectmanager bij de directie Spoorvervoer, en de heer A.J. Belonje, Directeur Begroting en beleidscontrol, Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Voorzitter: mevrouw A. H. Kuiken

Verder zijn aanwezig de leden van de commissie: Van Bommel, Bosman en Paulus Jansen, alsmede de heer F.H. Mittendorff, griffier, en de heer R.J. de Bakker, onderzoekscoördinator

De **voorzitter**: Goedemiddag. Wij gaan verder met de hoorzittingen die wij als tijdelijke commissie houden en gaan in gesprek met de heer Jurgens en de heer Belonje van het ministerie van I&M. De procedure is als volgt. Wij hebben ongeveer een uur de tijd voor dit gesprek. De heer Bosman zal in eerste instantie vragen stellen en daarna sluiten de andere commissieleden waar nodig aan.

De heer **Bosman**: Voorzitter. De commissie heeft eerst gekeken naar de commissieleden en heeft besloten om Bosman de vragen te laten stellen; hij is degene die het minst verstand van zaken heeft. Als hij de antwoorden van de heren begrijpt, moet iedereen het kunnen begrijpen. Daarom mag ik beginnen. Voor het onderzoek naar de financiën hebben wij twee experts uitgenodigd en ik hoor graag van hen wat hun rol en positie is in het bedrijf.

De heer **Jurgens**: Mijn naam is Gijs Jurgens. Ik ben sinds 2009 als projectmanager werkzaam bij de directie Spoorvervoer. Vanaf 2010 ben ik verantwoordelijk voor beheer en instandhouding in het kader van de beheerconcessie van ProRail. Een belangrijk onderdeel van mijn takenpakket vormt de jaarlijkse beheerplancyclus. Dat houdt kort gezegd in het beoordelen van het beheerplan en de subsidieaanvraag, het instemmen met de jaarprestaties van ProRail en het verlenen van de subsidiebeschikking, het houden van toezicht daarop door middel van kwartaalrapportages, financiële jaarrapportages en reguliere overleggen, het bekijken, na afloop van het jaar, of ProRail de overeengekomen jaarprestaties heeft gehaald en het vaststellen van definitieve subsidie.

De heer **Belonje**: Mijn naam is André Belonje. Ik ben directeur Begroting en Beleidscontrol van het departement. Twee van de hoofdtaken van mijn directie is het bewaken van de budgettaire kaders van met name het Infrastructuurfonds. Dat gaat zowel over het lopende jaar als over de heel lange termijn, inmiddels tot en met 2028. Anderzijds verzorgen wij de begrotingscyclus, zowel intern als extern. Wij zorgen er dus ook voor dat u de diverse begrotingsvoorstellen ontvangt.

De heer **Bosman**: Dank u wel. Nu weten wij dat wij te maken hebben met twee experts en dat is altijd heel prettig. Als ik met het oog van een buitenstaander kijk naar de financiële situatie – het klinkt misschien wat oneerbiedig – maar dan komt het beeld van balletje-balletje in mij op. Er

vindt een verschuiving plaats van geld van links naar rechts, van onder naar boven en heen en weer. Daarbij is het niet duidelijk wat precies het bedrag is, waar het eindigt, waar het is begonnen en hoe het zo gekomen is. Soms is het handig als er een goede toelichting bij is. Ik wil beginnen met de berekeningsgrondslag. De Algemene Rekenkamer hanteert een bedrag en dat verschilt van het bedrag waarmee het ministerie is gekomen. Dat zou komen door een verschil in grondslag. Kunt u mij uitleggen wat dat precies is en waarom dat bedrag is ontstaan?

De heer **Belonje**: De Algemene Rekenkamer heeft een berekening gemaakt van de onderbesteding op het gebied van onderhoud en aanleg van het spoor over een periode van vijf jaar. Dat is zeer grondig en gedegen gedaan. Men kwam op een berekening uit van maximaal 1,1 mld. waarbij ook is aangegeven dat er kans is op dubbeltellingen, waardoor het fors minder kan zijn. Ik meen dat in het rapport een getal staat onder de 600 mln. Vanuit het departement heeft de minister een brief gestuurd met een berekening die uiteindelijk sloot op 373 mln. Het belangrijkste verschil zit erin dat wij werken met een begrotingsfonds in plaats van met een reguliere begroting. Bij infrastructuur is dat niet onbelangrijk, waar wij werken met heel lange tijdsplanningen en heel lange budgettaire kaders. Soms zit het mee, soms zit het tegen bij het uitvoeren van de werken. Ook met het uitputten van de budgetten gaat aan het eind van het jaar het budget dat je over hebt niet terug naar de algemene middelen, maar wordt het toegevoegd aan het budget van het volgende jaar. Het wordt toebedeeld aan de jaren waarin het nodig is en wij kunnen vervolgens het werk weer oppakken en de rekeningen betalen. Dit effect leidt ertoe dat je niet zomaar een aantal begrotingen bij elkaar kunt optellen. Het doorschuiven van budgetten kan ertoe leiden dat je hetzelfde doorgeschoven budget twee keer meetelt. Daarvoor moet je steeds corrigeren. De Rekenkamer geeft het zelf ook al aan: de correctie is in de berekening van de Rekenkamer achterwege gebleven. Dat verklaart in belangrijke mate het verschil tussen de 1,1 mld. en de 373 mln.

De heer **Bosman**: Hebt u zelf zicht op dubbeltellingen, of zijn die er absoluut niet in uw berekeningen?

De heer **Belonje**: Deze dubbeltelling die ik net schetste, zat niet in onze berekening. De accountantsdienst heeft op verzoek van de minister die berekening nog een keer overgedaan. Ook dat hebt u in de stukken mogen ontvangen. Ook daar treedt deze dubbeltelling niet op.

De heer **Bosman**: Ik heb ook begrepen dat het moment van kijken naar de begroting een verschil kan opleveren. Klopt dat? Zijn er verschillende momenten van kijken?

De heer **Belonje**: Het is een voortrollende systematiek. In een miljoenennota stel je op een gegeven moment het budget vast, het jaar daarop ga je dat uitvoeren en maak je een correctie als daar aanleiding toe is. In een najaarsnota krijg je aan het eind van het jaar zicht op hoe het met de uiteindelijke uitvoering van het budget zit. Dat wordt opgemaakt in de slotwet en dat wordt weer toegevoegd aan de volgende begroting. Het luistert nogal nauw welke begroting je pakt om deze berekening te maken. Je moet er in ieder geval voor zorgen dat je, als je een aantal begrotingen achter elkaar bij elkaar optelt, er rekening mee houdt of er een doorgeschoven budget inzit. Dan heb je dat in het ene jaar meegeteld en in het jaar daarop neem je het nog een keer mee.

De heer **Bosman**: Ik snap er niet zo heel veel van. Als je geld overhoudt in het fonds en je stopt het in het volgend jaar, dan wordt dat fonds toch steeds groter? Je houdt steeds meer geld over. Of gaat het geld dat je overhoudt ergens anders heen? Hoe werkt dat precies?

De heer **Belonje**: Als je in enig jaar geld overhoudt, wordt het toegevoegd aan het volgende jaar. Ik ga ervan uit dat dit overhouden het gevolg is van een vertraging van een werk of een uitgestelde betaling. Dat betekent bijvoorbeeld dat je het jaar daarop alsnog die betaling moet plegen en dan gaat het alsnog op. Als een project vertraagd wordt en het komt weer op tempo, kun je alsnog die betaling doen, want het geld heb je toegevoegd. Het is niet zo dat je jaar in jaar uit een gigantische pot creëert, tenzij je vertraging op vertraging op vertraging zou krijgen.

De heer **Bosman**: Uiteindelijk moet het geld beschikbaar zijn in die pot. Het geld dat over is, is direct zichtbaar in die totale pot voor investeringen. Zie je die verschuiving daarin? Kun je zeggen: dit houd je over en dat zit daarin en gaat niet naar wegonderhoud?

De heer **Belonje**: Wat er gebeurt is tweeledig. Gedurende het uitvoeringsjaar moet iedere sector zo veel mogelijk zijn eigen programma uitvoeren met het geld dat hij daarvoor heeft gekregen. In de loop van het jaar zie je soms dat een bepaalde tak van sport sneller loopt en een andere wat langzamer. Je probeert natuurlijk het totale budget van het fonds dat je voor dat jaar geautoriseerd hebt gekregen van de Tweede Kamer maximaal te benutten. Het kan gebeuren dat je in de loop van het jaar geld overhoudt bij bijvoorbeeld de vaarwegen en besluit om het dat jaar in te zetten om een sneller lopende uitgave bij de wegen te financieren. Aan het eind van het jaar maak je de rekening op en het eerstvolgende jaar kijk je terug naar wat er het jaar daarvoor is gebeurd. Dan zie je dat de sector vaarwegen zijn geld wel moet terugkrijgen, want anders kan hij zijn programma niet uitvoeren. Dan krijgt vaarwegen zijn geld weer terug en de andere sector die sneller heeft kunnen lopen dankzij die meevaller in de uitvoering, levert zijn geld weer in. Bij de Voorjaarsnota zie je vervolgens die corrigerende boeking weer terug. We waken er erg voor dat over de jaren heen strak wordt gehouden aan de verdeling tussen de verschillende sectoren. Dat is een afspraak die vastligt in de begroting en in meerjarennota's en deze is met u besproken. Als spoor beschikt over budget X en wegen over een budget Y, houden wij daar heel strak de hand aan dat het ook zo blijft, tenzij er expliciet voor wordt gekozen om het anders te doen. In het lopende uitvoeringsjaar kunnen daarin verschillen optreden wanneer het ene sneller loopt en het andere langzamer. Dat wordt in de jaren daarna weer gecorrigeerd, zodat niet via de uitvoering stiekem, semi-stiekem of per ongeluk geld wordt weggehaald bij de ene sector en ingezet voor de andere. Dat gaat altijd in de vorm van een soort lening, alleen in een fonds wordt niet geleend. Ik vermoed dat dit type bewegingen overkomt als balletje-balletje, maar het is nadrukkelijk de bedoeling dat meerjarig de budgetten keurig op de plek blijven waarvoor ze bestemd zijn, in overleg met uw Kamer. In het lopende uitvoeringsjaar kan er een verschuiving optreden, maar dat wordt in het jaar daarop weer volledig teruggedraaid. De rekening van de verschillende sectoren moet gewoon betaald worden.

De heer **Bosman**: Nu moet ik even diep nadenken; laat ik een voorbeeld pakken. We gaan een spoor vervangen in Zeeland, daarna in Brabant en daarna in Limburg. Zeeland in 2010, Brabant in 2011 en Limburg in 2012. Nu lukt het niet om Zeeland in 2010 van nieuw spoor te voorzien en

houden we fictief 500 mln. over. Dat gaat dan door naar het volgende jaar, of althans in die grote pot. Ondertussen heb ik wel een planning voor 2011 voor Brabant. Probeer ik dan gelijktijdig dat jaar ook Zeeland te doen, want dat geld heb ik toch? Of zegt u dat die 500 mln. in die pot zit en dat gaan we met Brabant doen? Daarna schuiven we het door naar Limburg en uiteindelijk is Zeeland op het einde aan de beurt. Hoe werkt dat precies? Als u tegen mij zegt dat het geld beschikbaar is, dan zouden Zeeland en Brabant tegelijkertijd kunnen. Klopt dat?

De heer **Belonje**: Als alles verder gelijk blijft, klopt dat. Als het geld van Zeeland onbested blijft, wordt het toegevoegd aan het volgende jaar en dan zal Zeeland uitgevoerd worden. Daar stond ook al Brabant gepland, dus die worden in dat jaar beide uitgevoerd. Het spoorbudget blijft gereserveerd voor het spoor.

De heer **Bosman**: En dat geld is zichtbaar?

De heer **Belonje**: Inderdaad, dat geld is zichtbaar.

De heer **Bosman**: Waar vind ik dat?

De heer **Belonje**: In het Infrastructuurfonds.

De heer **Bosman**: Het Infrastructuurfonds wordt dan steeds groter. Stel dat ik tien jaar lang steeds geld overhoud, dan wordt het Infrastructuurfonds steeds groter. Dat zou ik kunnen zien.

De heer **Belonje**: Als je voortdurend geld krijgt voor zaken die je niet uitvoert, dan blijft dat geld allemaal liggen. In uw voorbeeld van Zeeland, Brabant en Limburg houd je het eerste jaar geld over, want Zeeland is helaas niet gelukt. Het jaar daarop geef je het dubbel uit, want Zeeland moest nog gedaan worden en we doen ook Brabant. Het jaar daarna ben je weer terug bij af, zou je kunnen zeggen. Dan hebben we nog geld voor Limburg en gaan we Limburg doen.

De heer **Bosman**: Ik zie nu structureel een stelselmatige onderbesteding als ik kijk naar een aantal jaren terug. Ik zie continu terugkomen dat er geld over is, weggehaald of niet besteed. Het is structureel niet besteed, dus dat moet in de pot zitten voor het spoor. Klopt dat?

De heer **Belonje**: Het geld wordt direct toegevoegd aan het volgende jaar. Vervolgens wordt er opnieuw van uitgegaan dat dit programma wordt uitgevoerd. De onderuitputting of de onderbesteding die in dit voorbeeld optreedt, kan ook ieder jaar uit andere projecten bestaan. Ieder jaar volg je weer de uitputting van dat jaar. Het is geen oude sok waarin gespaard wordt. Ieder jaar wordt het weer toebedeeld aan de sectoren die de opdracht krijgen een programma uit te voeren. Er zit wel een complicatie bij dat er ook een actualisatie van dat programma plaatsvindt. Men kijkt met de inzichten van nu wanneer het zou kunnen en dan wordt het budget in lijn gebracht met de laatste inzichten rond de programmering van de projecten.

De heer **Bosman**: Oké. Het gaat over substantiële bedragen, het gaat echt over grote bedragen. Is het nou onderbesteding? Is het niet mogelijk geweest om het geld in de markt te zetten? Wat is de oorzaak dat zulke grote bedragen niet besteed kunnen worden vanuit het departement van I&M voor spoor?

De heer **Jurgens**: Het is goed om een onderscheid te maken tussen aanleg en beheer en instandhouding. Als ik focus op beheer en instandhouding moeten we kijken naar onderhoud. Over de jaren 2006 en 2007 moeten we constateren dat er sprake was van structurele onderbesteding door ProRail. Wij wisten op dat moment niet goed hoe dat precies zat. Men heeft goed gekeken hoe de financiële reeksen in elkaar zitten en dat is ook extern geaudit door IMCG. Toen bleken er twee dingen. Er zat vertraging op projecten; ik heb het dan met name over vervangingsinvesteringen in het kader van Mistral en op een aantal geoormerkte projecten zoals het Herstelpan van de Tweede Fase. Daarnaast constateerden wij dat er een stuk efficiency in de reeksen ontbrak. Dat konden we eruit halen, waarbij het ging om een bedrag van 137 mln. Dat betekende dat ProRail werkzaamheden goedkoper kon doen, maar dat nog niet in de reeksen verwerkt had. Dat is er door het ministerie uitgehaald en we kunnen nu vaststellen dat de laatste jaren de onderbesteding op beheer en instandhouding zeer gering is. We hebben het over enkele procenten. Als ik specifiek focus op het dagelijks onderhoud met betrekking tot de veiligheid en betrouwbaarheid van het spoor, zitten we min of meer op nul; ik heb het dan over klein en groot onderhoud.

De heer **Bosman**: Dus het probleem zit in de aanleg, in de nieuwe spullen.

De heer **Jurgens**: Het zit nog steeds op beheer en instandhouding, dat staat ook in het rapport van de DAD. Er staat nog geld bij ProRail op het gebied van vervangingsinvesteringen en op het gebied van geoormerkte projecten. Dat zijn allemaal projecten die nog steeds uitgevoerd moeten worden, maar die in de tijd achterlopen. Daarnaast hebben we het inderdaad over aanleggeld, maar die aanleggeld staan op het Infrafonds.

De heer **Bosman**: Dat Infrafonds is wel structureel, dat zegt u ook.

De heer **Jurgens**: Het klopt dat er bij aanleg door de jaren heen sprake is van onderbesteding. In 2007 was die vrij hoog en dat had ermee te maken dat wij bezig waren met de NSP-projecten. Die waren wel ingepland in de realisatie, maar de daadwerkelijke beschikkingen hadden nog niet plaatsgevonden. Daar is toen sprake geweest van onderbesteding. In de cijfers over 2010 komt dat uit op ongeveer 5% als ik het corrigeer voor de planstudies. Het blijft een gegeven dat projecten vertraging kunnen ondervinden. Wij vinden dat niet fijn en proberen erop te sturen, maar dat gebeurt nu eenmaal, zeker bij grote en complexe projecten.

Daarnaast wil ik benadrukken dat er ook sprake kan zijn van onderbesteding die wat minder erg is. Ik heb het dan bijvoorbeeld over het herprogrammeren van projecten zonder dat de scope, de tijd of het geld anders wordt. Voor de aannemer is het bijvoorbeeld handig om bepaalde activiteiten in de tijd door te schuiven omdat dit aan het einde van het project goedkoper blijkt of waardoor het project sneller klaar is. Dat leidt ook tot onderbesteding in het betreffende jaar. Het wil echter niet zeggen dat het project daardoor geschaad wordt.

Ik geef een ander voorbeeld. Het komt wel eens voor dat de Kamer bij de behandeling van de begroting iets wil toevoegen of wijzigen. Dat wordt in de begroting opgenomen, maar daar staat nog geen programma tegenover. Dat betekent dat er in het jaar dat dit bedrag is toegevoegd meteen al sprake is van onderbesteding.

Er is onderbesteding op het gebied van projecten waarbij er sprake is van vertraging. Dat vinden wij niet goed en wij proberen dat zo veel mogelijk te voorkomen, maar dat lukt niet altijd. Er zijn ook vormen van onderbe-

steding die zichtbaar worden in het Infrafonds, maar die in de praktijk minder schadelijk zijn.

De heer **Bosman**: Even voor mijn beeldvorming: we hebben het over grote bedragen die niet besteed worden. Het kan niet alleen door efficiencywinst komen dat je dat niet besteedt. Het is ook een stukje planning en organisatie waardoor je niet in staat bent het volledige bedrag te gebruiken. Klopt dat?

De heer **Jurgens**: Het is bij beheer en instandhouding, zeker bij klein en groot onderhoud, goed mogelijk om je werkzaamheden goed in te plannen. Dat zijn werkzaamheden die je van tevoren goed kunt inschatten, het zijn stabiele reeksen. Bij vervangingsinvesteringen wordt dat op onderdelen al wat moeilijker. Het voorbeeld van Mistral is bekend. Ook daarbij probeert ProRail dat zo goed mogelijk in te schatten. Dat gebeurt bij andere geormerkte projecten en bij het programma Toegankelijkheid gaat dat heel goed. Heel grote aanlegprojecten zoals de NSP-projecten zijn heel moeilijke projecten.

Het is misschien wel goed om te duiden dat ProRail een prognose afgeeft voor de begroting die een heel stuk in de tijd voor ligt op de daadwerkelijke realisatie. De begroting voor 2012 is gebaseerd op een prognose van ProRail in december 2010. We zitten nu nog niet eens in 2012. We nemen iets op in de begroting dat gebaseerd is op een planning uit 2010 en we zitten nog steeds niet in het daadwerkelijke uitvoeringsjaar. Er kan natuurlijk veel gebeuren. Je moet dus ook altijd rekening houden met een tijdsverschil.

De heer **Bosman**: Natuurlijk kan er heel veel gebeuren, maar bij dit soort projecten moet je natuurlijk wel ergens van op aan kunnen, zeker met dit soort bedragen. Ik heb toch een paar getallen voor u. In 2008 werd er 270 mln. aan overschot bij ProRail doorgeschoven naar 2009. Ik zeg u wat er dan bij mij opkomt. In 2008 werd ook ongeveer hetzelfde bedrag uitgegeven aan aanleg hoofdwegen. In 2009 werd er 420 mln. ingehouden op onderhoud spoor 2009–2013 en ingezet voor een tegenvaller bij HSA. Ook is in 2009 614 mln. niet uitgegeven aan onderhoud spoor en 432 mln. extra uitgegeven aan aanleg hoofdwegen. Dat zijn toch aardige bedragen. Ik krijg dan het idee dat er ergens wordt geschoven. Klopt dat idee?

De heer **Belonje**: De voorbeelden die u geeft van HSA en de andere verschuivingen zijn anders van karakter. Uw opmerking dat u een verschuiving ziet in een uitvoeringsjaar, bijvoorbeeld van spoor naar weg, is een belangrijke notie. Als u mij vraagt of dit gebeurt, antwoord ik: ja, dat gebeurt. Je probeert in dat jaar je totale begroting zo veel mogelijk uit te nutten. Dat is iets anders dan de vraag of op termijn de gealloceerde budgetten voor spoor langs die weg worden verschoven naar weg. Vindt daar een stille herprioritering plaats? Het antwoord daarop is: nee, want bij de opstelling van de nieuwe begroting vindt de omgekeerde boeking plaats. Het geld dat in dit voorbeeld aan weg geleend is, keert weer terug naar spoor. Daar ligt immers een programma onder dat uitgevoerd moet worden; anders zouden daar tekorten optreden en dat kan de bedoeling niet zijn.

Lopende de uitvoeringen zie je allemaal van dat soort verschuivingen over de verschillende artikelen heen. Dat wordt met name in de Najaarsnota aan u voorgelegd in de 2^e suppletore begroting. Ik bedenk me nu dat dit op uw verzoek sinds 2009 wordt voorzien van een gedetailleerde toelichting op de diverse aanlegprojecten over wat er op projectniveau verandert, wat een versnelling is, wat een vertraging is dan wel een mee-

of tegenvaller. In het uitvoeringsjaar wordt er alles aan gedaan om binnen de randen van rechtmatigheid de begroting uit te putten. Als dat gebeurt omdat de ene sector tijdig geld leent van een andere sector, dan zorgen wij ervoor – daar zijn wij ook voor ingehuurd zou ik haast zeggen – dat het daarna wordt hersteld.

De heer **Bosman**: Hoe krijg je de getallen op een lijn? Het was al lastig om de getallen bij het ministerie los te krijgen om ervoor te zorgen dat wij alles opgelijnd hadden. Hoe krijgen wij nu getallen op een lijn zodat die van het ministerie en ProRail naadloos op elkaar aansluiten? Als een Kamerlid wil weten hoe het zit, moet er bij de Algemene Rekenkamer eenzelfde A4'tje uitkomen. Wij moeten dan niet met een A4'tje bij iedereen langs om daar de getallen op te halen.

De heer **Belonje**: Die onduidelijkheid is een terecht punt. In het Infracfonds hebben we een zogenaamd spoorartikel waarvan ProRail een groot deel uitmaakt, maar het betreft niet alleen ProRail. Een eerste stap zou kunnen zijn om het niet-ProRaildeel apart te zetten zodat je ProRail bij elkaar hebt. Als ik daarop vooruit mag lopen, zou dit iets zijn wat je zou kunnen overwegen.

Als ik het rapport van de Rekenkamer lees, zie ik tabellen met gehanteerde definities, zowel binnen de verslaglegging van ProRail als binnen de departementale begroting. Dat is vaak wel uit te leggen maar is toch heel weerbarstig. Het moet toch mogelijk zijn om daarin enige uniformiteit aan te brengen zodat je die zaken gemakkelijker tegen elkaar aan kunt leggen. Er zullen altijd verschillen blijven, want het Infracfonds is een onderdeel van de rijksbegroting en dat is een kasverplichtingenbegroting. Zolang dat zo is, is dat zo. ProRail kent een bedrijfseconomische begroting, dus het blijft lastig wanneer je het hebt over kostendefinities en uitgavendefinities. Voor een aantal andere zaken moet het echter mogelijk zijn om er enige ordening in aan te brengen.

Een ander aandachtspunt betreft niet zozeer de inhoud als wel de processen. Uw Kamer wordt in de begrotingscyclus op heel strakke momenten geïnformeerd. Prinsjesdag is Prinsjesdag en de derde woensdag is de derde woensdag; dat is volstrekt helder. Het bedrijfsleven kent andere rapportagemomenten en dat geeft altijd een discussie over de vraag wat het goede peilmoment moet zijn. Ook dat is iets om daarbij te betrekken. Dat er op het gebied van de duidelijkheid slagen gemaakt moeten en kunnen worden, lijkt mij voor de hand liggend.

De heer **Bosman**: Dat is interessant. Wie is er leiding in het proces om te komen tot een meer uniforme standaardisatie van het proces? Hebt u een voorstel?

De heer **Jurgens**: Wat mij betreft heeft I&M de lead. De minister heeft in haar brief aan de Kamer aangegeven dat zij een aantal zaken ter verduidelijking wil verbeteren. Wij zijn in gesprek met ProRail en ik merk dat men daar erg positief in staat. Ik heb het beeld dat we daar samen goed uitkomen op een wijze waarmee de Kamer goed uit de voeten kan.

De heer **Bosman**: Ik heb nog een technische vraag. We hebben wat bedragen bij elkaar opgeteld en dan kom je bij een verdeling van die 238 mln. We hebben een post met het MIRT gecheckt en een verschil geconstateerd tussen wat er in het MIRT-rapport staat en wat er in de bijlage staat van de feitelijke vraag. Het gaat over Vleuten–Geldermalsen. In het ene staat 9 mln. en in het andere een ander bedrag. Sorry, ik kan het niet lezen, ik heb mijn bril niet op. Kunt u toelichten wat daar gebeurt, hoe

het met financiële reeksen loopt en waar de financiële verantwoordelijkheden liggen voor de invulling van deze getallen?

De heer **Jurgens**: Het spijt me, het voorbeeld dat u nu aanhaalt, gaat me even te snel. Ik kan het niet helemaal volgen.

De **voorzitter**: Ik heb eerst een simpele vraag. U zegt dat het probleem is dat wij werken volgens de begrotingssystematiek terwijl het bedrijfsleven werkt volgens een eigen systematiek. Wat zou het juiste peilmoment zijn in uw ogen? Ik wil dit los zien van systematieken, maar wat zou het juiste moment zijn als wij het helemaal over zouden mogen doen?

De heer **Belonje**: Het is uw informatievraag en de aansluiting wordt op de begrotingscyclus afgewikkeld via uw Kamer. Ik ben ook een begrotingsman en zou het liefst zien dat dit aansluit op de begrotingsstukken die wij hanteren richting de Kamer.

De **voorzitter**: Dan gaat u weer uit van ons en niet van het bedrijfsleven.

De heer **Belonje**: Correct.

De **voorzitter**: Als ik het vanuit het bedrijfsleven zou bekijken, wat zou dan een handig peilmoment zijn? De meeste boeken sluiten 1 december.

De heer **Jurgens**: Dat is correct. ProRail dient in september een beheerplan in terwijl de Miljoenennota voor het komende jaar al lang en breed gereed is. Als je nog actueler zou willen zijn, zou je moeten wachten op het beheerplan van ProRail voor 2012. Dan heb je de meest actuele reeksen voor de Miljoenennota van het jaar daarop.

De **voorzitter**: Dan nog even een ander punt. U zegt dat het logisch is dat het geld voor spoor wordt aangewend voor varen en andersom. Ik ben van mening dat spoor geen onderhoud is. Spoor is niet gelijk aan onderhoud voor het spoor. Ik vind dat het verschil uitmaakt of je geld uittrekt voor projecten om nieuwe spoorlijnen aan te leggen, of dat je geld reserveert om onderhoud te plegen. Om een vergelijking te maken met mijn huis: ik reserveer geld om zaken in mijn huis te vernieuwen, zoals een nieuwe badkamer, maar tegelijkertijd reserveer ik ook geld om iedere vijf jaar de schilder te betalen. Het is niet handig wanneer ik deze zaken door elkaar vermeng. Kunt u daarop reageren?

De heer **Belonje**: Ik probeer dat te pakken. In de begroting hebben we weliswaar een spoorartikel, maar binnen dat artikel wordt nadrukkelijk onderscheid gemaakt tussen een budget voor beheer en instandhouding en een aanlegbudget. Dat is voor dat ene jaar, maar dat geldt ook meerjarig. Er zijn meerjarige budgetten – die vindt u ook in de begroting terug – voor aanleg spoor, maar er zijn ook meerjarige budgetten voor beheer en instandhouding spoor. Wat ik zo-even schetste voor het Infrastructuurfonds geldt ook voor de verschillende deelcategorieën voor het spoorbudget. Als in enig jaar onderhoud spoor sneller gaat en aanleg spoor langzamer, dan...

De **voorzitter**: Dat snap ik, maar laten we het voorbeeld nemen van HSA. Ook daarvoor is geld gebruikt om het gat te dichten dat bestemd was voor onderhoud. Dan komt bij mij de principiële vraag op of dit een logische keuze is. Dat heeft niets te maken met sporaanleg dan wel -onderhoud.

De heer **Belonje**: Nu moet ik echt een beroep doen op mijn geheugen. Ik probeer mij deze casuïstiek te herinneren uit, ik meen, 2008 of 2009. Er is uitstel van betaling van de ontvangsten van de High Speed Alliance gegund. Daarbij is afgesproken dat die ontvangsten later binnen zouden komen, ik meen na 2020. Dat was een verschuiving in budgetten. Toen wij dat besluit namen, moesten wij wel weer een sluitende begroting indienen. Om die begroting sluitend te krijgen, is het tekort aan ontvangst in de eerste periode inderdaad neergezet op beheer en instandhouding. Dit gebeurde vanuit de notie dat het later terugkomt en dat wij ieder jaar in de begrotingsvoorbereiding proberen het beheer en instandhouding maximaal op tempo te houden. Ik meen dat wij indertijd dit ook als antwoord op Kamervragen hebben verstrekt.

De **voorzitter**: De systematiek is ons helder, maar het gaat over de vraag of je dat op die manier zou moeten doen.

Ik ga door naar mijn volgende vraag, dan komen we er op een andere manier nog wel op. Gemiddeld wordt er 1,5 mld. gereserveerd voor onderhoud aan het spoor. In 2009 is in ieder geval van dat bedrag 600 mln. niet uitgegeven. Komt in de begroting voor het volgende jaar dan bovenop de 1,5 mld. die 600 mln. te staan?

De heer **Belonje**: In dit voorbeeld wordt bij de Voorjaarsnota de 600 mln. toegevoegd aan het budget beheer en instandhouding spoor. In het kader van de Miljoenennota wordt vervolgens nauwkeurig gekeken aan de hand van de planningen wanneer die middelen precies nodig zijn en wordt de begroting opnieuw opgemaakt.

De **voorzitter**: Maar goed, om het naar gemakkelijker bedragen terug te brengen: dat betekent niet automatisch dat mijn € 100 het volgend jaar dezelfde € 100 is. Als je continu verschuift, heeft niemand meer de garantie dat die € 100 die ik ooit had voor dat onderhoud nog steeds die € 100 is.

De heer **Belonje**: Wij houden de verschillende mutaties nauwgezet bij. Wij zorgen ervoor dat het bedrag dat niet is uitgegeven aan onderhoud spoor op enig moment weer terugkomt. Anders zou je sluipenderwijs geld weghalen.

De **voorzitter**: U houdt het nauwgezet in de gaten. Garandeert u de Kamer dat het ook zo is?

De heer **Belonje**: Zo is het, tenzij er expliciet wordt besloten om het niet te doen. Dat besluit wordt dan wel weer aan u voorgelegd.

De **voorzitter**: U kunt niet de garantie geven dat die € 100 nog steeds die € 100 is.

De heer **Belonje**: Uiteraard is € 100 € 100.

De **voorzitter**: Maar u zegt erbij: tenzij er anders besloten wordt. De Algemene Rekenkamer heeft geconstateerd – wij gaan nu niet de discussie voeren over de hoogte van het bedrag – dat het voor ons op dit moment best ingewikkeld is om onze controlerende rol als Kamer te vervullen. Daar was u het mee eens. U zegt dat het de bedoeling is dat het geld eenduidig doorschuift, maar u zegt ook: tenzij wij anders beslissen. Wij hebben zelf misschien onbewust € 100 afgekalfd tot € 80.

De heer **Belonje**: Onbewust kan ik me eerlijk gezegd niet voorstellen.

De **voorzitter**: Maar het is wel gebeurd.

De heer **Belonje**: Nee, in dit voorbeeld in ieder geval niet. Ik begrijp dat het weerbarstig is en lastig te volgen. Wij proberen dat ook te verbeteren en wij proberen er ook inhoud aan te geven, met name in de suppletore wetten, om transparantie aan te brengen. Wij willen daarmee zichtbaar maken of het een vertraging is of een versnelling et cetera, zodat je het in de Voorjaarsnota en de andere budgettaire nota's kunt volgen. Als het niet gaat om mee- of tegenvallers maar om vertraging in het programma waardoor er geld blijft liggen dat je later nodig hebt, dan zorgen wij er in de diverse begrotingswetten voor dat het weer op de bestemde plaats komt. Er ligt immers een programma onder dat betaald moet worden.

De **voorzitter**: De heer Paulus Jansen gaat op dit punt nog even verder.

De heer **Paulus Jansen**: Wellicht speelt hierbij ook een punt dat nog niet aan de orde is geweest een rol: de scopewijziging. Je neemt je voor om 500 wissels te vervangen en daarvoor trek je een bepaald budget uit. Dan wordt het interessant of dat budget wordt doorgeschoven, maar daarover hebben we al uitputtend gesproken. Een tweede interessante aspect is of er 500 wissels worden vervangen, of dat het er uiteindelijk maar 250 zijn. Hoe kunt u vanuit het ministerie de vinger aan de pols houden of er sprake is van scopewijziging voor de drie categorieën die u onderscheidt: onderhoud, vervangen en nieuwbouw? Daarbinnen zitten projecten, neem ik aan. Kunt u op zo'n deelproject uitleggen hoe u de realisatie versus besteding kunt monitoren?

De heer **Jurgens**: Voor beheer en instandhouding hebben we op het gebied van functiehandhaving in 2005 gekozen voor outputsturing. We komen jaarprestaties overeen met ProRail over KPI's, bijvoorbeeld op het gebied van beschikbaarheid, op treinpaden of reinheid van stations. Daarbij sturen we dus niet op projecten maar op output. ProRail heeft de vrijheid om zelf aan te geven op welke manier het denkt de jaarprestatie te realiseren. De keuze of er geld besteed moet worden aan klein of groot onderhoud of dat er geld besteed moet worden aan vervangingsinvesteringen ligt bij ProRail.

Daarnaast is er nog de categorie van de geormerkte projecten. Dat zijn specifieke projecten die we op programmaniveau volgen. Ik heb het dan over een programma als Ruimte voor de fiets of Toegankelijkheid. Bij de functiehandhaving sturen wij niet op het vervangen van een wissel, maar sturen wij op het niveau van KPI's: wij stellen vast wat er nodig is om de jaarprestaties te realiseren en na het beschikbaar stellen van de subsidie monitoren wij natuurlijk wat er gebeurt met de besteding op de verschillende categorieën. Dan willen wij weten waarom bepaalde mutaties optreden.

De heer **Paulus Jansen**: Deze policy waarbij u kijkt naar prestaties, naar de output, en niet naar waar het geld precies naartoe gaat, geldt voor alle activiteiten op het gebied van onderhoud en vervanging?

De heer **Jurgens**: Bij Mistral zijn we bijvoorbeeld overgestapt van output naar input. In principe valt het vervangen van beveiligingssystemen onder outputsturing. ProRail heeft zelf de vrijheid te bepalen wanneer het die vervangingsinvesteringen wenst te doen. Op een gegeven moment is er vastgesteld dat er een duidelijke relatie lag met ERTMS. Vervolgens

hebben wij vanuit het ministerie gezegd dat er, voordat er uitgaven worden gedaan in het kader van Mistral, geen onomkeerbare dingen mogen gebeuren met betrekking tot de interlockings, die de ERTMS-gedachte kunnen schaden. Dat heeft natuurlijk ook te maken met de pilot die we in 2013 willen afronden.

De heer **Paulus Jansen**: Volgens mij zijn er nog veel meer vervangingsprojecten die een relatie hebben met ERTMS. Denk aan seinenverdichting of het geschikt maken van seinen voor ATB-Vv. Deze zaken hebben een directe relatie met de toekomstige uitrol van ERTMS. Wat is het criterium om aan outputsturing vast te houden, het algemene principe voor onderhoud en vervanging, en wanneer gaat het ministerie toch over tot inputsturing?

De heer **Jurgens**: Het uitgangspunt is outputsturing. Daar hebben we de afgelopen jaren diverse malen naar laten kijken, door bijvoorbeeld HCG, McKinsey en de commissie-Sorgdrager. In het kabinetsstandpunt in 2009 hebben we met zijn allen geconstateerd dat outputsturing een goed systeem is. Tegelijkertijd geven we ook aan dat we, I&M, zullen ingrijpen als het een keer misgaat en dat we dan overstappen op het stellen van strenge voorwaarden, zoals bij Mistral. Dan zullen we monitoren, in de zin dat er geen uitgaven mogen worden gedaan voordat I&M daarover expliciet heeft besloten.

De heer **Paulus Jansen**: De gedachte achter outputsturing is dat ProRail meer ruimte krijgt te optimaliseren. Dat leidt uiteindelijk tot een efficiëntere besteding van middelen en dus tot kostenverlaging. U hebt echter in een eerder stadium van het gesprek gezegd dat die efficiencywinst van 137 mln. in het onderhoud er door het ministerie is uitgehaald. Kunt u dat nog eens toelichten? Wat betekent: is er uitgehaald? Is dat bedrag van de structurele middelen voor onderhoud afgehaald?

De heer **Jurgens**: Nee, dat betekent dat we middelen die we hadden beschikt en betaald aan ProRail, hebben teruggehaald naar het ministerie. Deze zijn weer in het Infrafonds terechtgekomen.

De heer **Paulus Jansen**: Die middelen zijn dus weggehaald bij ProRail?

De heer **Jurgens**: Er stonden geen werkzaamheden meer tegenover.

De heer **Paulus Jansen**: Het ministerie is ook aandeelhouder. Ik zou verwachten dat de discussie over de besteding van efficiencywinst thuishoort bij de positie als aandeelhouder. Ik noem een ander voorbeeld van potentiële efficiencywinst die door ProRail wordt genoemd. Als ProRail het aantal wissels vermindert en de overige wissels sneller maakt, kan het veel besparen op onderhoud en kan er bovendien nog een exploitatievoordeel worden behaald, waardoor de gebruiksvergoedingen misschien toenemen. Als ProRail die efficiencywinst boekt, is het toch logisch dat het die middelen vervolgens kan inzetten voor bijvoorbeeld extra investeringen in de wissels?

De heer **Jurgens**: Nogmaals, die 137 mln. was een bijzonder geval. Toen was er sprake van structurele overloop: er stond te veel geld bij ProRail. Dat hebben we teruggehaald. In zijn algemeenheid is het zo dat ProRail, als het zaken beter doet, de middelen kan inzetten voor andere zaken. Dat klopt. Het is misschien ook goed om te vermelden dat ProRail tussen 2011 en 2020 een efficiencytaakstelling heeft van ongeveer 3 mld. ProRail zal

dus zijn best moeten doen om te zorgen dat het de prestaties realiseert en om alles in te passen in de budgettaire kaders.

De heer **Paulus Jansen**: Er zijn nog de nodige wensen op het gebied van beheer en onderhoud van het spoorwagennet. Bovendien liggen er relevante investeringsvoorstellen om de efficiency in de toekomst nog verder te verhogen. Wij verbazen ons er dus enigszins over dat er wordt afgeroomd zonder dat duidelijk is waar straks de investeringen vandaan moeten komen. Moet ProRail een apart investeringsvoorstel doen bij het ministerie voor de operatie om de wissels efficiënter te maken, dus minder wissels maar wel betere?

De heer **Jurgens**: Ik neem aan dat u doelt op het fenomeen robuuster spoor? Een robuuster spoor heeft als doel dat de reiziger uiteindelijk een betrouwbaarder en veiliger spoor krijgt en dat tegelijkertijd de kosten worden verminderd. De sector noemt dit wel: «meer voor minder». De sector heeft een robuuster spoor nodig om dit te realiseren. Voor een robuuster spoor zijn altijd investeringen nodig. Uiteindelijk moeten die leiden tot besparingen.

De heer **Paulus Jansen**: Aan de ene kant heb je investeringen. Deze vallen bij ProRail volgens mij in de categorie «vervangingsinvesteringen». Het is een combinatie van het vervangen van wissels en het toepassen van betere wissels. Aan de andere kant heb je een besparing op onderhoud. Deze combinatie zit in wezen toch in de portfolio van ProRail waarin het zelf de flexibiliteit heeft om die middelen optimaal in te zetten?

De heer **Jurgens**: Robuust spoor wordt gefinancierd vanuit het geoormerkte project «kleine functiewijzigingen». Dat is gericht op het oplossen van allerlei vervoersknelpunten. Dat is een geoormerkt programma, waarin geld zit. Er staan nog geen maatregelen tegenover. ProRail kan ieder jaar, mede op basis van het consulteren van vervoerders, bepalen wat verstandig is om bepaalde vervoersknelpunten op te lossen. Vanuit dat programma wil ProRail de investeringen doen voor een robuust spoor.

De heer **Paulus Jansen**: Denkt u dat hierin een deel van het probleem zit voor de Kamer om te kunnen doorgronden hoe geldstromen lopen? Er wordt namelijk in wezen op twee paarden gewed. Aan de ene kant wordt er gemikt op outputsturing, voor de generieke aanpak van onderhoud en vervanging door ProRail, aan de andere kant wordt er voor bepaalde delen die eigenlijk in deze categorie tuishoren, gekozen om het anders te doen. Hierdoor kunnen er wel inverdieneffecten ontstaan aan de kant van de reguliere budgetten voor onderhoud en vervanging.

De heer **Jurgens**: Er vindt in principe geen verschuiving plaats tussen functiewijzigings- en geoormerkte projecten. Geoormerkte projecten hebben geoormerkte gelden. Ik herken uw punt overigens wel. Binnen B & I hebben we naast outputsturing een aantal geoormerkte projecten die we op projectniveau sturen. Deels is dat vergelijkbaar met hoe we sturen bij aanlegprojecten.

De heer **Paulus Jansen**: U zei zojuist dat het ministerie bij onderhoud en vervanging in principe stuurt op output. Hoe zit het met een scopewijziging bij nieuwbouw? Als er een bepaald budget staat voor een nieuwbouwproject, kan het budget verschuiven door vertraging, maar het budget kan ook veranderen door een scopewijziging. Hoe zien we dat terug in uw financiële rapportage aan de Kamer?

De heer **Jurgens**: Dat wordt volgens mij netjes opgenomen in de begrotingsdocumenten. Voor aanlegprojecten sturen we op projecten. Dat betekent dat we per project verantwoord zijn aan de Kamer. Dat is dus terug te vinden in de Miljoenennota, maar ook in de Najaarsnota of de Voorjaarsnota, of in het jaarverslag. Er wordt op projectniveau gerapporteerd wat de mutaties zijn ten opzichte van de begroting en er wordt ook aangegeven wat daarvoor de redenen zijn. Die kunnen te maken hebben met scope, maar ook met tijd of financiële tegenvallers.

De heer **Paulus Jansen**: In alle situaties waarin de prestatie verandert, bijvoorbeeld omdat de aantallen veranderen – er is sprake van minder uitbreiding, minder kilometers, minder installaties enzovoorts – wordt dit dus via de begroting expliciet gerapporteerd aan de Kamer?

De heer **Belonje**: Ja. Bij aanlegprojecten is er ook een bijlage bij de begroting, het MIRT Projectenboek, waarin per project uitgebreidere informatie wordt verstrekt dan mogelijk is in de begroting. Denk daarbij aan kaartmateriaal, maar ook aan toelichtingen op mutaties in het budget.

De heer **Paulus Jansen**: Dank u wel.

De **voorzitter**: Ik heb nog een vraag over de begrotingen. Vanaf 2000 zijn er onderbestedingen of overschotten geweest. Dat blijkt ook uit het rapport Op de Rails. Soms verschuiven zaken wel eens omdat er vertragingen zijn. Is de Kamer in staat om dit, als dit zich meerdere jaren voordoet, goed te volgen? Kunnen we zien welk geld over is en waar dat is ingestopt? Kunnen we dat terugzien?

De heer **Jurgens**: Ik denk dat de minister in haar brief aan de Kamer heeft aangegeven dat het op onderdelen niet duidelijk is voor de Kamer. Een van haar voornemens is dan ook de Kamer beter te informeren over de voortgang van projecten op het gebied van scope, planning en budgetuitputting.

De **voorzitter**: Voor ons is het ook belangrijk om bijvoorbeeld inzicht te krijgen in de onderhoudsbudgetten. Die zijn regulier, niet op projectbasis.

De heer **Jurgens**: Daarvoor geldt hetzelfde.

De **voorzitter**: Uit de 2e suppletore begroting blijkt dat er 579 mln. – zeg maar 580 mln. – in mindering is gebracht op het onderhoud spoor. Dat bedrag is vervolgens gegaan naar de Planstudie Zuidas, maar die is uiteindelijk niet doorgegaan. Komt dat geld dat daarvoor is verschoven weer terug op de begroting voor het onderhoud? Of zien we dat geld volgend jaar weer terug op de begroting voor de Zuidas?

De heer **Belonje**: Ik heb deze specifieke mutatie niet precies op mijn netvlies staan. Ik heb de 2e suppletore begroting van 2009 niet paraat. Het project Zuidas is een voorbeeld van een project waarvoor budget is uitgetrokken, dat aanvankelijk in die tijd op een haar na was gevuld, maar dat door de kredietcrisis et cetera is vooruitgeschoven. Dat budget van de Zuidas is via de Najaarsnota en de Voorjaarsnota naar latere jaren doorgeschoven. Die verschuiving kan ik me inderdaad voor de geest halen. Of dat een verschuiving is geweest van onderhoud naar de Zuidas, kan ik niet reproduceren.

De **voorzitter**: Wij kunnen dat ook niet helemaal, omdat dat ook niet in de begrotingen staat. Wij hebben een mintelling gedaan en gezien dat er 580 mln. afgaat, terwijl er bij de Planstudie een aannemelijk bedrag bijkomt. Dat geeft wel aan hoe ingewikkeld het eigenlijk is. Wat dat betreft is het goed dat het ministerie en de minister het voornemen hebben om dat soort zaken voor ons inzichtelijk te maken.

Ik heb nog een vraag over de forfaitaire korting. Ik spreek het volgens mij weer verkeerd uit, maar u begrijpt wel wat ik bedoel. Die korting wordt structureel toegepast. Krijgen wij dan eigenlijk nog wel een reëel beeld van de begroting? Is het effect hiervan niet dat de onderbestedingen of de overschotten – het is maar net welk woord je gebruikt – te klein worden gepresenteerd?

De heer **Jurgens**: U spreekt over aanleg. Bij aanleg wordt dit toegepast. Dat betekent in feite dat de potentiële onderuitputting wordt verlaagd.

De **voorzitter**: Maar dat vindt u geen bezwaar?

De heer **Jurgens**: Wij proberen te voorkomen dat er onderuitputting optreedt. ProRail maakt een inschatting van de planning van alle aanlegprojecten voor het komende jaar. Daarop wordt een correctie gepleegd, omdat we altijd wel weten dat er bij sommige projecten iets kan gebeuren. Er wordt bijvoorbeeld geen vergunning verleend. Daarom doen we een soort algehele correctie en deze leidt tot een forfaitaire aftrek.

De **voorzitter**: U hebt zelf al gezegd dat de begrotingen worden aangepast. Kan de commissie een overzicht krijgen van de belangrijkste mutaties in de afgelopen jaren in het onderhoudsbudget. Waar is dat geld naartoe gegaan? Wat is er nog over?

De heer **Jurgens**: Dat lijkt mij geen enkel probleem.

De **voorzitter**: Dat is heel fijn. De Algemene Rekenkamer noemde een bepaald bedrag, 1,1 mld. U hebt het over 374 mln. Volgens u heeft dat onder andere te maken met de dubbelingen. Zijn die dubbelingen nu helemaal helder en transparant?

De heer **Belonje**: Het laatste wat ik daarover weet, is dat de Rekenkamer bezig is met een review van de berekeningen van de Departementale Auditdienst. Die wachten wij af.

De heer **Bosman**: Ik hoor allerlei getallen noemen die heen en weer worden geschoven. Mag ik een onbeleefted conclusie trekken? Het lijkt alsof er een begrotingsreserve in de begroting zit die daardoor willekeurig kan worden ingezet.

De heer **Belonje**: Nee. De budgetten worden steeds weer teruggeploegd naar de sectoren die eerder onderbesteding hebben gehad, op basis van de laatste inzichten in de planning die men heeft opgegeven.

De heer **Bosman**: Als ProRail heel groot budgetteert, omdat het grote projecten heeft, voor bijvoorbeeld 580 mln., en het project gaat vervolgens niet door, is er gelijk een begrotingsstuk waarmee kan worden geschoven.

De heer **Jurgens**: Daar zijn wij natuurlijk altijd zelf bij. ProRail wordt geacht op een realistische wijze zijn aanlegprojecten te plannen. I&M houdt daarop natuurlijk ook toezicht. Wij krijgen van ProRail prognoses en subsidieaanvragen. Daar kijken we naar en daar vinden we wat van. Regelmatig worden er ook second opinions gedaan door externen. Het is niet zo dat we iets krijgen en dat meteen doorschuiven als de waarheid. Het geldt natuurlijk wel als vertrekpunt.

De heer **Bosman**: Ik zie in de suppletore begroting een bedrag staan van 580 mln. Dat is een half miljard. Dat is heel veel geld.

De heer **Belonje**: Dan zou ik echt terugmoeten naar de toelichting op de mutatie destijds. Die heb ik niet paraat.

De heer **Paulus Jansen**: Ik kom nog even terug op de filosofie van sturing op onderhoud en vervanging. Het ministerie stuurt op output tenzij het het gevoel krijgt dat het niet goed gaat. Dan zoomt het in op input. De heer Jurgens gaf daarbij het voorbeeld van Mistral. Het budget is in twee stappen verlaagd van meer dan een miljard naar minder dan 500 mln. Het is dus meer dan gehalveerd. Hoe is die verlaging tot stand gekomen? Denkt ProRail dat dit mogelijk is en heeft het dat aangegeven? Of vindt het ministerie dat het moet?

De heer **Jurgens**: Ik meen dat in 2009 de link is gelegd tussen Mistral en ERTMS. Toen hebben we de reeksen van ProRail op het gebied van Mistral laten onderzoeken. Dat heeft ProRail eerst zelf gedaan, later is het gedaan door Solving IMCG. Toen bleek dat er nog wel wat winst te behalen was. ProRail heeft er vervolgens zelf goed naar gekeken. Een van de belangrijkste dingen die ook speelden, is dat ProRail in de loop van de afgelopen jaren beter inzicht heeft gekregen in wat er precies buiten ligt, door middel van het activaregister. Daarnaast heeft het beter inzicht in de benodigde vervangingen en de kosten daarvoor.

De heer **Paulus Jansen**: Er is ook sprake geweest van een scopewijziging. In het oorspronkelijke budget ging men uit van 100% digitale interlockings. Nu wordt er gekozen voor een soort mengvorm, afhankelijk van het baanvak. Heeft het ministerie daar überhaupt een mening over of is het volledig de verantwoordelijkheid van ProRail hoe het die mix en de scope verandert?

De heer **Jurgens**: Ik moet hierbij verwijzen naar de pilot die in 2013 gereed komt, met een implementatievoorstel. Dat is heel bepalend voor datgene wat noodzakelijk is voor Mistral. Dan zullen we er een besluit over nemen.

De heer **Paulus Jansen**: Kunt u in zijn algemeenheid aangeven wat voor het ministerie een reden is om af te stappen van de algemene filosofie van outputsturing voor onderhoud en vervanging en het anders te doen?

De heer **Jurgens**: Bij Mistral had het voornamelijk te maken met het feit dat de keuze voor de interlockings wellicht raakte aan de toekomst met ERTMS. Daarom heeft het ministerie gezegd dat het zeker wil weten dat de uitgaven die ProRail doet voor Mistral passen binnen het ERTMS-plaatje.

De heer **Paulus Jansen**: Zijn er meer van dat soort gevallen? Ik heb ook gesproken over de projecten met wissels en de plannen om de seinen veiliger te maken.

De heer **Jurgens**: Mistral is een voorbeeld van een project dat onderdeel was van functiehandhaving en outputsturing. Meestal hebben we vooraf al bepaald dat een project geormerkt dient te zijn. We hebben een lijstje van ongeveer vijftien geormerkte projecten. STS is hiervan een voorbeeld. Deze vormt geen onderdeel van de algehele functiehandhaving.

De heer **Paulus Jansen**: Vindt daarop een aparte vorm van budgetbewaking plaats?

De heer **Jurgens**: Ja. Geormerkte projecten kennen geormerkte gelden en moeten dus verantwoord worden qua scope, tijd en geld.

De **voorzitter**: Zijn er nog zaken die nu nog niet ter tafel zijn gekomen en die u nog graag met de commissie wilt delen? Ik zie dat dit niet het geval is. Dan ronden we nu dit gesprek af. Nog niet alle vragen zijn helemaal beantwoord, maar de antwoorden hebben ons weer een stuk verder gebracht. Daarvoor dank ik u beiden hartelijk.

Sluiting 16.30 uur.

VERSLAG VAN EEN OPENBAAR GESPREK IN HET KADER VAN DE TIJDELIJKE COMMISSIE ONDERHOUD EN INNOVATIE SPOOR

Vrijdag 4 november 2011
Aanvang 16.45 uur

Gehoord wordt: de heer E. Steeghs, Financieel directeur, ProRail

Voorzitter: mevrouw A. H. Kuiken

Verder zijn aanwezig de leden van de commissie: Van Bommel, Bosman en Paulus Jansen, alsmede de heer F.H. Mittendorff, griffier, en de heer R.J. de Bakker, onderzoekscoördinator

De **voorzitter**: Goedemiddag. Welkom bij het vervolg van deze hoorzitting. Wij doen onderzoek naar het onderhoud en de innovatie van het spoor. Nu kijken we heel specifiek naar de besteding van de budgetten. Daarvoor hebben we de heer Steeghs uitgenodigd. Wij hebben ongeveer een uur de tijd voor dit gesprek. De procedure is als volgt: de heer Bosman zal als eerste de vragen stellen. Daarna zullen de andere leden, indien gewenst, volgen.

De heer **Bosman**: Voorzitter. De heer Steeghs begrijpt vast waarom ik als eerste de vragen zal stellen, want hij zat al op de tribune. Ik hoop dat we tot goede antwoorden komen. Voordat we beginnen met het vraaggesprek, hoor ik graag van de heer Steeghs wat zijn functie is bij ProRail.

De heer **Steeghs**: Voorzitter. Goedemiddag. Ik ben Eric Steeghs. Ik ben sinds september 2009 directeur Financiën bij ProRail. Binnen de hoofddirectie van ProRail ligt mijn focus vooral op twee gebieden. Allereerst moeten we zorgen dat we verantwoord omgaan met het publieke geld dat ons beschikbaar is gesteld en daarmee het beste doen voor onze klanten, de vervoerders, maar ook voor hun klanten, de reizigers en de verladers. Daar hoort ook bij dat we een bijdrage moeten leveren aan de bezuinigingen die de minister en de Kamer van ons vragen. Daarnaast houd ik mij ook bezig met prestatiemeting en prestatie management binnen ProRail. Dat wil zeggen dat we ervoor zorgen dat we leveren wat onze klanten en de reizigers van ons verwachten. Dat betekent ook dat we intern een systematiek hebben waardoor datgene wat we binnen het bedrijf doen, aansluit bij die verwachtingen. Dit komt tot uiting in de juiste prestatie-indicatoren (KPI's). We kunnen die ook op de juiste manier vertalen naar interne prestatiemetingen, zodat we die aansluiting houden. Daar ligt mijn focus binnen het bedrijf.

De heer **Bosman**: Dank u zeer. Het is altijd goed als we met de experts uit het veld mogen spreken, die ons wat meer kunnen bijlichten. U hebt de discussie over budgetten meegemaakt, ook in de kranten, tussen de Algemene Rekenkamer en het ministerie. Er is ook bij ProRail gekeken. ProRail heeft aangegeven dat het een betere verbinding wil leggen tussen de verschillende begrotings- en verantwoordingsystematieken die door I&M en ProRail worden gehanteerd. Dat was de reactie van ProRail op het rapport. Kunt u toelichten hoe ProRail dat wil doen?

De heer **Steeghs**: Wij constateren dat het rapport van de Algemene Rekenkamer, de daaropvolgende discussie tussen de Kamer en de minister en vervolgens het rapport van de Departementale Auditdienst

ons in ieder geval één ding hebben duidelijk gemaakt, namelijk dat het moeilijk is te begrijpen hoe de financiële stromen in de spoorsector vanuit het ministerie naar ProRail precies lopen. Daarnaast is het moeilijk de verantwoording van die stromen op een juiste manier te beoordelen. Dat heeft te maken – dat staat ook in het rapport van de Rekenkamer – met allerlei verschillen in systematiek en met dingen die hier ook eerder zijn besproken. Het is nu aan ons om die transparantie te geven. Ik wil benadrukken dat er wat ons betreft niets te verbergen valt. Onze cijfers kloppen. Onze accountant vindt dat ook. Overigens was er tussen de rapporten van de Rekenkamer en de Departementale Auditdienst geen enkel verschil van mening over de cijfers van de uitgaven van ProRail in de periode van zes jaar waarover we het hebben.

Wij zullen proberen die transparantie te leveren. Dat betekent dat we de aansluiting, die er overigens gewoon is, op een gemakkelijke manier inzichtelijk moeten maken, zodanig dat iedereen die er zich over wil buigen, het kan begrijpen. Er zijn allerlei dingen die we daarbij kunnen verzinnen. Er zit een aantal, soms simpele, maar soms ook ingewikkelde verschillen in de wijze van verantwoorden. Wij zullen ervoor zorgen dat het volgend jaar beter wordt. Daarmee willen we zo snel mogelijk beginnen.

De heer **Bosman**: Heb ik net goed begrepen dat I&M daarin de lead heeft?

De heer **Steeghs**: Natuurlijk is I&M in de eerste plaats verantwoordelijk voor de verantwoording die het moet afleggen aan de Tweede Kamer. Ik voel het echter zeer nadrukkelijk als de verantwoordelijkheid van ProRail om ervoor te zorgen dat wij die transparantie aan de Kamer, maar ook aan een breder publiek, kunnen bieden. Het stoort mij namelijk hogelijk als er een soort ruis blijft hangen dat er op de een of andere manier iets niet zou kloppen. Dat is niet het geval en er is mij alles aan gelegen om die transparantie klip-en-klaar te maken.

De heer **Bosman**: We hadden net een discussie, ook met het ministerie, over verschuiving van allerlei budgetten. We hebben het idee dat we dit ook bij ProRail zien. Klopt het dat er soms verschuivingen zijn tussen beheer, onderhoud, aanleg en dat soort zaken? Hoe werkt dit precies bij ProRail? Kunt u daarop een korte toelichting geven?

De heer **Steeghs**: Wij hebben een concessie om het spoor in stand te houden. Binnen het kader van die concessie leveren wij jaarlijks een Beheerplan op. In dat Beheerplan schrijven wij op wat wij nodig hebben voor het komende jaar, maar ook in de reeks van jaren daarna, om het spoor te beheren en in stand te houden. Daarvoor maken wij plannen en die plannen behelzen klein onderhoud, groot onderhoud, maar bijvoorbeeld ook vervangingsinvesteringen en nog een paar andere, kleinere posten. Deze rubrieken komen ook terug in het Beheerplan. Bij de planning voor een jaar vooruit zit er in de verschillende posten een verschillende mate van zekerheid. Bij de post Klein onderhoud is er een vrij grote mate van zekerheid met betrekking tot de vraag welke bedragen daaraan zullen worden gespendeerd.

De heer **Bosman**: Kunt u daaraan een percentage verbinden? Hoe groot is die zekerheid?

De heer **Steeghs**: Dat vind ik moeilijk te zeggen, maar in het algemeen geven wij 98% van ons beheer- en instandhoudingsbudget uit. Bij klein

onderhoud is de planning dus redelijk betrouwbaar. Bij groot onderhoud is er iets meer variatie. Er wordt bekeken welke belangrijke werken er zijn. Bij vervangingsinvesteringen ligt het iets complexer. Daar is een aantal redenen voor. Sinds twee jaar kijken we heel precies, eerst in een periode van vijf jaar vooruit, vervolgens drie jaar vooruit en daarna een jaar vooruit, wat de feitelijke conditie is van het spoor en waar we daadwerkelijk vervangingen moeten doen. Dat kan ertoe leiden dat we soms in het ene jaar iets meer doen dan in het andere jaar. Daardoor vindt er soms een verschuiving plaats, waarbij we in het ene jaar wat minder vervangingsinvesteringen hebben dan in het andere jaar. Bij groot onderhoud kunnen er ook problemen optreden, zoals weersproblemen. Aannemers werken niet onder bepaalde condities. Om efficiënter te werken, bekijken we bovendien de laatste tijd heel nadrukkelijk hoe we bepaalde werkzaamheden op één locatie bij elkaar kunnen brengen. Als wij bijvoorbeeld voor een groot project op een locatie moeten zijn en die locatie ook op de nominatie staat voor bepaalde vervangingen, proberen we dat werk bij elkaar te plannen. Dit kan betekenen dat er soms een verschuiving plaatsvindt van een halfjaar vooruit of een jaar achteruit. Op die basis winnen wij enorm veel, omdat we daarmee bijvoorbeeld minder buitendienststellingen krijgen. Hierdoor is er minder overlast voor de reiziger. Het wordt ook goedkoper omdat we het werk kunnen bundelen en het op één moment kunnen uitvoeren. Dat zijn enkele redenen waarom we soms werk zien verschuiven van het ene jaar naar het andere.

De heer **Bosman**: Dat is helder. Ik zie echter dat er 580 mln. wordt weggetrokken bij het onderhoud van het spoor. Ik ben heel benieuwd wat u daarvan zegt.

De heer **Steeghs**: Ik moet helaas zeggen dat ik dat bedrag absoluut niet herken. Ik weet alleen wat wij in het Beheerplan uitgeven en wat wij daarvoor nodig hebben. Ik weet wat wij daarvan uitgeven. Op geen enkele wijze kan ik daar een bedrag van 580 mln. uithalen dat is verdwenen. Ik begrijp uw vraag niet.

De heer **Bosman**: Oké. Ik heb het over de 2e Suppletore begroting van 2009, waarin er 580 mln. wordt onttrokken aan de post Onderhoud spoor. We zullen niet over die getallen spreken, maar ik heb dan wel een andere vraag: wordt er geld onttrokken aan onderhoud door het ministerie?

De heer **Steeghs**: Over de begrotingssystematiek heb ik geen oordeel. Dat speelt zich af tussen het ministerie en de Kamer. In die zin is voor ons alleen van belang wat wij met het ministerie afspreken in het kader van het Beheerplan. In het Beheerplan is er geen sprake van dat er geld wordt onttrokken. We hebben natuurlijk, de laatste tijd nog meer dan vroeger, te maken met de wens om te bezuinigen. In het regeerakkoord is bijvoorbeeld de afspraak gemaakt om 160 mln. te bezuinigen. In het verleden hebben we met het ministerie afspraken gemaakt om 79 mln. te bezuinigen op onderhoud. Wij hebben een taakstelling van 37 mln. op onze apparaatkosten. Deze bedragen zijn allemaal bedragen die we per jaar moeten realiseren. Dat noem ik geen onttrekkingen, maar het betekent natuurlijk wel dat onze budgetten naar beneden gaan. We moeten dus proberen om op een efficiëntere wijze toch de resultaten te boeken die van ons worden verwacht. Er is naar mijn mening geen sprake van onttrekkingen in die sfeer.

De heer **Bosman**: Hoe we het noemen, maakt niet uit. Het gaat om geld dat ergens vandaan komt en ergens naartoe gaat. U zegt dat er bij ProRail geen geld verdwijnt richting het ministerie. Al het geld dat ProRail heeft, gebruikt het voor het werk dat het moet doen.

De heer **Steeghs**: Ja. Het maakt overigens wel uit hoe je het noemt. Het gaat erom dat wij een afspraak maken met het ministerie over wat we nodig hebben om beheer en instandhouding te doen. Dat geld krijgen we en er is geen sprake van dat het geld ons wordt onthouden. We maken daarover klip-en-klare afspraken, op basis van wat wij denken dat wij nodig hebben. Voor zover ik me kan heugen, wordt er geen geld onttrokken en wordt ons geen geld ontnomen dat wij eigenlijk nodig hebben om goed onderhoud te kunnen doen.

De heer **Bosman**: Even voor mijn beeld, want ik ben hierin geen expert: in het lopende boekjaar krijgt u in het begin van het jaar een bedrag van het ministerie. Dat bedrag staat. Aan het einde van het jaar komt u op nul uit, omdat u alles hebt gedaan wat u moet doen, of er blijft geld over. Klopt dat?

De heer **Steeghs**: Het gaat om beheer en instandhouding. Daarvoor maken we een afspraak.

De heer **Bosman**: Het was een simpele vraag. Aan het begin van het jaar krijgt u geld. Daarvoor moet een jaar worden gewerkt. Er moeten dingen worden gedaan en daarvoor zijn afspraken gemaakt in het Beheerplan. Aan het einde van het jaar is het geld dus gebruikt en kun je zeggen of je geld over hebt of geld te kort hebt. Klopt dat?

De heer **Steeghs**: Ik wil toch even een punt maken; het spijt me. We maken een afspraak over wat we nodig hebben voor onderhoud. We krijgen dat geld en aan het einde van het jaar hebben we dat geld opgemaakt voor het beheer, tenzij we, om de redenen die ik eerder heb genoemd, geld overhouden, bijvoorbeeld omdat de vervangingen naar volgend jaar gaan of door de weersomstandigheden. Dan schuift het budget door. Dan spreken we af dat er een overloop is van geld naar het volgende jaar. Wij zorgen er vervolgens voor dat wij dat geld alsnog uitgeven voor het beheer en de instandhouding van het spoor, in het kader van het dan lopende jaar. Er zijn dus twee mogelijkheden. Het geld is op en dan hebben we alles precies zo gedaan zoals het een jaar eerder is afgesproken. U kunt zich echter wel voorstellen dat het soms lastig is het precies tot op de laatste euro zo te doen. Als dat niet zo is en er wat overblijft, gaat het mee naar het volgende jaar. Dan hebben we een overloop voor werkzaamheden die we nog niet hebben kunnen doen, maar die we dan het volgende jaar doen. Er is dus geen geld weg.

De heer **Bosman**: Ik zeg ook niet dat er geld weg is. U specificeert het nu voor beheer en instandhouding, maar ik kijk naar ProRail in zijn totaal. U doet ook nieuwbouw, toch? Wordt dat budget ook helemaal besteed?

De heer **Steeghs**: Bij beheer en instandhouding krijgen we een maandelijks bedrag, om precies te zijn wordt het bedrag per vier weken vooruitbetaald. Bij projecten hebben we een projectenplan in het kader van aanleg. Een keer per kwartaal maken wij op hoeveel we nodig denken te hebben voor het volgende kwartaal en dan krijgen wij een voorschot op dat bedrag. Als de projecten worden aangepast, worden ook de bedragen aangepast. Het kan soms zijn dat we vooruitbetaling krijgen, maar dat het

werk in mindere mate is gebeurd. Dan wordt het gewoon doorgesluisd naar een volgende periode. Het kan dus zijn dat we aan het einde van het jaar wat over hebben. Eind 2010 hadden we in totaal, voor alle zaken bij elkaar, 115 mln. over. Dat stond op onze balans als een post van geld dat we wel hadden ontvangen, maar nog niet hadden uitgegeven. Dat bedrag wordt dus meegenomen in het plan voor het jaar daarop.

De heer **Bosman**: Zoals ik al zei, ik ben geen expert hierin en ik probeer uit te zoeken wat er precies aan de hand is. Waar komen die getallen van I&M dan vandaan?

De heer **Steeghs**: Over welke getallen hebt u het?

De heer **Bosman**: Bijvoorbeeld het bedrag van 580 mln.

De heer **Steeghs**: Het spijt me zeer, maar ik kan u daar gewoon niet in helpen. Ik maak geen deel uit van dat proces.

De heer **Bosman**: Het staat op de begroting van I&M onder «spoor». Hoeveel aanbieders van spoor zijn er? Volgens mij is er maar één. Ik kan me niet voorstellen dat u dat bedrag niet helder hebt. Ik mag aannemen dat u met het ministerie praat over bepaalde verantwoordelijkheden, budgetten en begrotingen en over geld dat wel of niet besteed zal worden. Als dat bedrag u niets zegt, terwijl het wel staat op de begroting spoor van I&M, vind ik het nog veel zorgelijker. Waar komt dat bedrag dan vandaan?

De heer **Steeghs**: Het spijt me heel erg. Ik wil best uw vraag meenemen, maar dan moet u iets meer aangeven waar u dat bedrag van 580 mln. hebt gezien.

De **voorzitter**: Dat zullen we doen.

De heer **Bosman**: ProRail noemt in het rapport van de Algemene Rekenkamer specifieke redenen voor onderbesteding, namelijk dat I&M al middelen beschikbaar stelt voordat er überhaupt plannen zijn. Kunt u dat toelichten?

De heer **Steeghs**: De heer Jurgens heeft daarvan zojuist een voorbeeld gegeven. In eerdere jaren stonden er bij de NSP-projecten al bedragen gereserveerd, terwijl het op dat moment nog niet duidelijk was hoe die bedragen precies moesten worden ingevuld via concrete plannen. Soms is er wel een idee over wat we willen bereiken, maar zijn die ideeën nog niet geconcretiseerd in precieze projecten. Er is dus wel een bedrag, dat feitelijk nog moet worden ingevuld met concrete projectplannen.

De heer **Bosman**: Misschien kunt u me helpen. U bent natuurlijk wel «de man van het werk». Hoe kom je dan tot zo'n bedrag?

De heer **Steeghs**: Op het moment dat duidelijk is wat van ons wordt gevraagd, gaan wij aan het werk om te zorgen dat wij de specificaties krijgen van wat er van ons wordt verwacht. Er wordt gekeken naar verschillende oplossingsrichtingen en die gaan we dan specificeren. Daar komen bestekken en budgetten uit. Die budgetten hebben in eerste instantie een globaal ramingskarakter. Er zit dus een bepaalde mate van onzekerheid in. Daarover praten wij met onze opdrachtgever. Dan wordt duidelijk welk bedrag nodig is om iets te realiseren. Vervolgens moet

blijken of dat bedrag past binnen de begroting en in overeenstemming is met wat men graag wil hebben. Daarna gaan we steeds een stap verder naar concretisering en zorgen we dat die bedragen leiden tot een projectplan. Dat leidt dan tot uitgave en realisatie van het project. We gaan dus van grof naar fijn. Er is eerst een globaal idee. Daarvoor staat bijvoorbeeld een hoop geld. Vervolgens wordt het steeds meer gespecificeerd.

Ik kan u een voorbeeld geven: voor PHS staat een bedrag van een paar miljard. Dat staat er al heel lang. We zijn nu bezig met de concrete uitwerking van de vraag hoe we hoogfrequent spoor realiseren in Nederland en wat we doen met dat geld, samen met vervoerders en het ministerie van I&M. Dan komen we op een gegeven moment tot concrete projecten. Dan kunnen we pas zeggen hoe we het totale bedrag zullen opdelen en welke projecten we zullen uitvoeren. Dan weten we hoe we met die 3 mld. dat doel zullen realiseren. Op dit moment staat er alleen maar 3 mld. voor een reeks van jaren, heel globaal vooruit gepland in de MIRT-planning. We zijn nu bezig met de feitelijke invulling van dat bedrag en de vraag welke projecten we daarvoor zullen doen.

De heer **Bosman**: Dus dat bedrag zou ook steeds kleiner kunnen worden?

De heer **Steeghs**: Dat hangt af van de besluitvorming, die door de minister met de Kamer wordt geregeld. Zolang er in de besluitvorming in het MIRT 3 mld. voor staat, blijft die 3 mld. toch staan?

De heer **Bosman**: Ik mag hopen van niet. Als u een aantal goede plannen hebt, efficiënter handelt, slimmer aankoopt en daardoor beter kunt besteden, mag ik hopen dat u geen 3 mld. uitgeeft omdat het toevallig in de begroting staat.

De heer **Steeghs**: Natuurlijk geven wij geen 3 mld. uit omdat dit bedrag toevallig in de begroting staat. Het gaat mij erom dat ik niet ga over het weghalen van geld uit de begroting van I&M. Het is onze taak datgene te doen wat van ons wordt gevraagd. Als wij hoogfrequent spoor moeten leveren, bekijken wij hoe we dat het beste kunnen doen. Als dat niet 3 mld. hoeft te kosten, maar 2,5 mld., zullen wij niet zeggen dat het 3 mld. moet kosten. Wij zorgen dat we het op een zo efficiënt mogelijke manier doen, tegen zo laag mogelijke kosten. Dat nemen wij zeer serieus. Daarom hebben wij ook gezegd dat de ideeën over een robuust spoor onder andere samenhangen met het bekijken van de vraag hoe we de beste prestatie kunnen leveren tegen zo laag mogelijke kosten.

De heer **Bosman**: Dat is heel goed om te horen. Daar word ik altijd blij van. Het betekent wel dat je heel goed in contact moet staan met het ministerie en dat je moet praten over wat er allemaal gaat gebeuren en over scopewijzigingen. Hoe snel is het contact tussen ProRail en het ministerie als het gaat om scopewijzigingen en de bijbehorende gevolgen voor de begroting, zowel omhoog als omlaag?

De heer **Steeghs**: Bij projecten is er op projectniveau zeer intensief contact tussen het ministerie en onze projectafdeling. Daar worden afspraken gemaakt over scopewijzigingen en bedragen. De vraag is of dat snel genoeg gaat. Ik denk dat je altijd kunt wensen dat het nog sneller en efficiënter gaat.

De heer **Bosman**: Er is een aantal keren gesproken over de onderbesteding, ook als gevolg van een gebrek aan capaciteit bij aannemers. Het werk kon niet worden weggezet bij de aannemers. We hebben ook een aantal aannemers gesproken. Zij zeggen dat ProRail aan het einde van het jaar eindigt met een bult werk. Als ProRail dat beter zou plannen, zou de capaciteitsverdeling beter zijn en zou ProRail het wel goed weggezet krijgen. Herkent u dit beeld?

De heer **Steeghs**: We zien dat we soms te maken hebben met een niet-gelijkmatige verdeling van het werk over het jaar heen. Dat is vervelend voor de aannemers, want zij moeten in hun planning bijvoorbeeld aanmerkelijk meer werk uitvoeren in het vierde kwartaal dan in het eerste kwartaal van het jaar. Dat hebben we ons aangetrokken. We willen het werk meer gelijkmatig over het jaar verdelen, zodat het gemakkelijker wordt voor de aannemers om dat over de periode heen uit te voeren met dezelfde hoeveelheid mensen die daarvoor nodig is. Onze projectportefeuille is in de afgelopen jaren met ongeveer 50% toegenomen. Ook het uitgevoerde werk is met 50% toegenomen. In die zin herken ik de opmerking dat wij het werk niet krijgen weggezet, niet. Ook voor de aannemers moet het duidelijk zijn dat er enorm veel meer werk vanuit ProRail in deze portefeuille komt. Het is natuurlijk wel een punt voor de aannemers dat er een aantal grote spoorwerken is afgerond. Denk aan de Betuweroute en de HSL. Dat zijn projecten waar aannemers enorm veel werk aan hebben gehad. Dat is iets wat zich buiten ProRail heeft afgespeeld, maar voor de aannemers is dat werk inmiddels wel weggefallen. Dat betekent dat dit in hun orderportefeuille vanuit dat perspectief minder aanwezig zal zijn.

De heer **Bosman**: Het laatste is helder, maar het gaat om gelijkmatigheid in het onderhoud. I&M en ProRail hebben ook aangegeven dat onderhoud te plannen is. Dit kan gelijkmatig worden gedaan, waardoor ook wordt voorkomen dat er inhuur nodig is. Dat wordt extra duur en minder efficiënt, omdat er bijvoorbeeld kennis wegloopt.

De heer **Steeghs**: U noemt nu in het voorbijgaan nog een aantal zaken, zoals het weglekken van kennis.

De heer **Bosman**: Als er gebruik wordt gemaakt van inhuur en deze vervolgens niet meer binnen bereik is, is die kennis weg.

De heer **Steeghs**: Ik begrijp niet wat het verband is met de voorgaande vraag.

De heer **Bosman**: Het is heel eenvoudig. Je huurt in omdat je capaciteitsgebrek hebt. Als je vervolgens die inhuur niet meer nodig hebt, omdat het januari wordt, lekt de kennis weg.

De heer **Steeghs**: Hebt u het over de aannemers of hebt u het over ProRail?

De heer **Bosman**: Ik heb het over de aannemers.

De **voorzitter**: Ik wil een paar vragen stellen over uw eigen organisatie. Er zijn door de Algemene Rekenkamer, maar ook al eerder, kanttekeningen geplaatst bij het organisatorische proces bij ProRail. Het ging over projectregistratie, financiële beheersing, urenregistratie en dat soort zaken. Kunt u daarop reageren?

De heer **Steeghs**: Ja. Ik wil overigens ook verwijzen naar onze reactie op het rapport van de Algemene Rekenkamer, waarbij we ook hebben gereageerd op die notie. ProRail is een organisatie die zich in de afgelopen vijf jaar heeft ontwikkeld. Er is eerder in deze hoorzittingen al aan de orde gekomen dat we bijvoorbeeld in de afgelopen jaren een activaregister hebben ontwikkeld. We hebben dat steeds verbeterd. We hebben een aantal maatregelen genomen in de organisatie om steeds beter in staat te zijn onze klanten te bedienen. Ik zie niet direct een reden om mee te gaan in de constatering van de Rekenkamer dat onze organisatie de uitdaging waarvoor zij is gesteld, niet zou aankunnen. Natuurlijk zien wij wel dat er verbeteringen mogelijk zijn. In de komende jaren willen wij dat onze organisatie eenvoudiger en simpeler wordt. We hebben al een aantal maatregelen genomen om te zorgen dat we daar naartoe werken. In de afgelopen periode hebben we bijvoorbeeld onze inhuur drastisch teruggebracht omdat we willen dat we meer op basis van onze eigen expertise en onze eigen mensen het werk aankunnen. We streven er dus naar om onze organisatie eenvoudiger, beter en meer slagvaardig te maken. Dat is een belangrijke uitdaging die wij voor onszelf zien in de komende paar jaar.

De **voorzitter**: U werkt intensief samen met het ministerie van I&M. Het ministerie moet weer zakendoen met de Tweede Kamer. Waar hebt u last van als het gaat om de begrotingscyclus en de manier waarop geld wordt vastgesteld?

De heer **Steeghs**: Wij hebben een heel intensief gesprek met I&M. Het zou helpen als er wordt gekeken naar de totale uitdaging waarvoor wij zijn gesteld. Er zijn verschillende wegen om die uitdaging aan te pakken. Wij hebben de begroting van beheer en instandhouding. We hebben het MIRT-traject. We hebben geoormerkte projecten. Dat zijn allemaal verschillende potjes. Wij willen graag dat er heldere en duidelijke eisen aan ons worden gesteld en dat er scherpe prestatieverwachtingen worden neergezet. Deze moet heel hard gedefinieerd worden. Wij zijn zelf ook bezig om in het Beheerplan 2012 hierin stappen te zetten. Geef ons dan ook de ruimte om binnen de verschillende middelen die er zijn een afweging te kunnen maken om het optimale te bereiken wat nodig is om de reiziger en de verlader te bedienen en om de doelstellingen te bereiken die de Kamer met de minister heeft afgesproken. Wij mogen scherp worden afgerekend op wat de Kamer vindt dat wij moeten bereiken, maar geef ons dan ook de mogelijkheid om binnen het kader van de financiële ruimte die er is, maatregelen te nemen.

De **voorzitter**: Kunt u een voorbeeld geven waarbij dat nu niet is gebeurd?

De heer **Steeghs**: Wij moeten nu vooral bezuinigen in de operationele sfeer, dus op beheer en instandhouding. In de MIRT-projecten wordt niet bezuinigd. Je kunt je echter afvragen of je met minder geld in de projectportefeuille ook de doelstelling kunt realiseren. Hierdoor hoeft je minder te snijden in de operationele portefeuille. Soms moet je keuzen maken, bijvoorbeeld voor meer investeren om lagere kosten voor onderhoud te realiseren. Deze afwegingen spelen zich af tussen wat je doet in een project en wat je uiteindelijk daarvan terugziet in je operationele werkelijkheid. Daarin willen we wat meer vrijheid.

De **voorzitter**: Waar leidt het snijden in beheer, instandhouding en onderhoud toe?

De heer **Steeghs**: Wij hebben een plan ingediend bij de minister, samen met de Nederlandse Spoorwegen. In dat plan staat dat we een aantal mogelijkheden zien om maatregelen te treffen om onze eigen organisatie te verbeteren. We bekijken ook hoe we op een slimmere manier onderhoud kunnen plegen, om zo dat bedrag te realiseren. Daarnaast hebben we gezegd dat er een robuuster spoor nodig is om het spoor in Nederland fundamenteel en structureel in stand te houden en de dienstverlening op niveau te kunnen houden. Dat betekent dat we ruimte moeten creëren om binnen de vervangingsinvesteringen of binnen de kleine infra maatregelen te kunnen nemen waarmee we structureel het lagere kostenniveau kunnen bereiken en tevens een betere dienstverlening kunnen bieden aan de klant. Daar gaat het om in de bezuinigingen. Natuurlijk kunnen we binnen de bedrijfsvoering een aantal dingen beter doen, maar we moeten ook zorgen dat we naar een simpeler spoor gaan. We moeten een aantal maatregelen nemen die te maken hebben met het logistiek plan, met de infralayout. We moeten betrouwbare assets, dus betrouwbare activa, creëren en uiteindelijk moeten we ook de besturing en bijsturing simpeler maken. Dat levert pas echt de stap op die nodig is voor een beter spoor en een financieel goed niveau.

De **voorzitter**: Horen kort volgen en corridorrijden ook bij de stappen die u noemt?

De heer **Steeghs**: Kort volgen en dergelijke zijn in wezen allemaal begrippen die te maken hebben met hetzelfde soort ideeën. We proberen het spoor simpeler te maken en daardoor ook meer robuust. Daardoor creëren we ook een betere en betrouwbaarder dienstverlening voor onze klanten. Er zijn verschillende ideeën daarvoor.

De **voorzitter**: We hadden voorafgaand aan de hoorzitting gevraagd om ons te laten weten hoeveel geld er in uw visie gemoeid moet zijn met dit soort deelonderwerpen. Kunt u mij toezeggen dat we deze gegevens kort na vandaag krijgen? We hebben ze nog niet ontvangen. Ik zie dat er achter u driftig wordt geknikt dat dit wel het geval is.

De heer **Steeghs**: Wij hebben daar inderdaad een uitgebreid antwoord op gegeven.

De **voorzitter**: Dan ligt het waarschijnlijk aan ons en zal het net zijn binnengekomen. Dat is opgehelderd. We zullen er dit weekend naar kijken. De Algemene Rekenkamer heeft onderzoek gedaan naar de besteding van de budgetten en ik wil niet in discussie gaan over de hoogte van het bedrag. Houdt u het bedrag dat u dit jaar niet uitgeeft aan onderhoud, wel gereserveerd voor de komende jaren?

De heer **Steeghs**: Ja.

De **voorzitter**: Dat betekent dus niet dat u door onze begrotingssystematiek per saldo in de loop der jaren geld kunt kwijt raken? Die € 100 blijft nog steeds die € 100?

De heer **Steeghs**: Ja, dat is zo. Wij hebben een zeer consistente reeks, die u kunt checken in ons Beheerplan. Deze is ook een paar keer geaudit, om te kijken hoe we precies tot die reeks komen en wat daarvoor nodig is. Daar draait het natuurlijk om. Die reeks verandert echter niet ineens omdat er geld verdwijnt of iets dergelijks. Ik weet niet precies wat u daarbij in gedachten hebt.

De **voorzitter**: Het gaat wel over forse bedragen. In sommige jaren gaat het over 580 mln. Als ik geld reserveer om een auto te kopen voor € 1000 en ik schuif dat bedrag door, is het uiteindelijk de vraag of die auto er nog komt of dat het geld is opgegaan aan vakantie.

De heer **Steeghs**: Ik begrijp uw punt. Ik heb toegezegd dat ik daar apart op terugkom zodra ik de informatie helder voor mij heb.

De **voorzitter**: Is het voor u inzichtelijk hoeveel geld u vorig jaar aan onderhoud hebt uitgegeven en hoeveel geld er is onderbesteed?

De heer **Steeghs**: Ja, dat is inzichtelijk. We hebben daarover ook gerapporteerd. In totaal stond er eind 2010 nog 115 mln. om uit te geven voor alles wat wij hadden beloofd te doen tot en met 2010 in het kader van onderhoud en projecten. 9 mln. hiervan was gereserveerd voor projecten, de rest was voor beheer en instandhouding. Het ging dus om werkzaamheden die overlopen van 2010 naar 2011.

De **voorzitter**: Dank u wel. Efficiënt werken is de uitdrukking waarvan iedereen gelukkig wordt. ProRail heeft dit doel voor zichzelf gesteld en het ministerie vraagt het ook van ProRail. Hoe denkt u die efficiëntiewinst van 238 mln. – ik zeg het uit mijn hoofd – te realiseren?

De heer **Steeghs**: We hebben een aantal dingen genoemd. Laat ik beginnen met datgene wat we beter kunnen doen binnen onze eigen organisatie. Dat heeft bijvoorbeeld te maken met beter bekijken welke ICT-projecten we doen en scherper zijn op waar we ons geld aan uitgeven. Dat zijn allemaal standaardzaken. We bekijken ook hoe we omgaan met inhuur. We vullen de bezetting minder in met inhuur, maar bijvoorbeeld meer met tijdelijke contracten. Dat zijn allemaal zaken die we kunnen doen om efficiënter te werken binnen de organisatie. Op de iets verdere termijn willen we daarin nog meer stappen zetten. We vinden dat onze organisatie op dit moment te complex is en we willen deze vereenvoudigen. Daarmee denken we de kwaliteit te kunnen verbeteren. Je mag ook verwachten dat het leidt tot een getrimde organisatie die minder kostbaar zal zijn. Daarnaast bekijken we hoe we bijvoorbeeld bij onderhoud de dingen slimmer kunnen aanpakken. We hebben nu werk dat vaak 's nachts moet worden gedaan, buiten de dienstregeling, omdat we maar beperkte mogelijkheden hebben om buitendienststellingen te regelen. Dan hebben we het over een gat tussen de nachtdienstregeling en de ochtenddienstregeling van pakweg een uur of zes. Van die zes uur gaan al twee uur af, voor het klaarzetten en het afbreken. Er blijft dus vier uur over om het onderhoudswerk te kunnen doen. Als je die tijd voor je werk kunt uitbreiden en er bijvoorbeeld tien uur van kunt maken, in plaats van zes uur, houd je opeens nog acht uur over per nacht. Dan heb je twee keer zo veel tijd om het te doen. Daarmee win je enorm aan efficiëntie, want voor de aannemers is het natuurlijk veel beter. Je hoeft ook veel minder op- en af te bouwen. Dat streven we na, maar daarvoor hebben we wel de medewerking nodig van NS. Daarom is het zo goed dat we dat samen met NS, of met andere vervoerders, hebben kunnen afspreken. Dat is ook een voorbeeld van efficiënter werken. Bovendien bekijken we op de lange termijn hoe we het spoor eenvoudiger kunnen maken, waardoor we minder onderhoud hebben aan allerlei wissels of andere zaken. Daardoor kan het op de lange termijn veel efficiënter worden. Dat perspectief speelt zich iets verder in de toekomst af.

De **voorzitter**: U hebt er geen last van dat die efficiëntiekorting al in de begroting is meegenomen?

De heer **Steeghs**: Ik wil het geen last noemen, maar een uitdaging. We moeten een aantal dingen nog realiseren. We hebben al eerder afgesproken om 79 mln. te bezuinigen op onderhoud. Dat heeft te maken met de manier waarop we onderhoud contracteren met de aannemers. We gaan over van OPC-contracten naar prestatiegerichte contracten. Daarnaast hebben we een taakstelling op ons apparaat en we hebben 160 mln. samen met de Nederlandse Spoorwegen. Die taakstellingen zijn een uitdaging voor ons, maar we hebben wel een helder idee over hoe we daar kunnen komen. We denken dat we het kunnen realiseren. Ik vind het terecht dat er met ons wordt gesproken over een verbetering van de efficiency. Ik vind dat wij ook de plicht hebben om daarnaar te kijken. Wij willen op een goede wijze met het publieke geld omgaan. Dat betekent dat wij daarin ook onze verantwoordelijkheid nemen.

De **voorzitter**: Ik vat even samen. U zegt dat ProRail het geld dat het krijgt, houdt, ondanks de verschuivingen met het geld. Het is niet zo dat ProRail er last van heeft als het het geld niet meteen uitgeeft?

De heer **Steeghs**: Ja. Is dat een vraag?

De **voorzitter**: Dat was een concluderende vraag en het antwoord daarop is: ja.

De heer **Steeghs**: Wij hebben geen last van verschuivingen op dit moment.

De **voorzitter**: Mijn tweede conclusie is dat ProRail ook geen last heeft van de efficiëntiekorting. Taakstellingen zijn ook niet nadelig.

De heer **Steeghs**: U zegt «last hebben van». Natuurlijk is het voor ons soms een uitdaging om dat te doen. Het is voor mij belangrijk dat we helder definiëren wat de uitgangspunten zijn en dat we daarover eenduidige afspraken maken. Het wordt lastig als er opeens iets tussendoor komt wat dit kan beïnvloeden. Het is prima om afspraken te maken, zoals die in het Beheerplan staan, waarin wordt gezegd: dit is wat we nodig hebben en daarmee gaan we het doen. Soms kunnen we een lastige discussie krijgen omdat de overheid bijvoorbeeld zegt dat er maar een bepaald bedrag beschikbaar is. Dan kan het natuurlijk een keer voorkomen dat er een serieus gesprek moet komen over de zaken die dan niet meer kunnen. Dat moeten we ook kunnen doen in deze omstandigheden. Tot nu toe zijn de discussies beperkt gebleven. In het voorstel dat we aan de minister hebben gedaan voor die 160 mln., hebben we wel de consequenties aangegeven, bijvoorbeeld dat langer werken in de nacht betekent dat we soms onze reizigers met bussen moeten vervoeren. Deze afwegingen moeten we maken en daar zitten soms consequenties aan vast. Dat zullen we nadrukkelijk blijven doen.

De **voorzitter**: De commissie gaat een rapport schrijven. Wat zijn dan uw aanbevelingen? Het ministerie moet minder op input sturen en heldere eisen stellen en u wilt meer vrijheid om te schuiven tussen bijvoorbeeld beheer en projecten?

De heer **Steeghs**: Er zijn twee zaken. Het ministerie moet duidelijkheid geven over het beleid ten aanzien van de spoorsector. Wat wordt er in de

samenleving verwacht ten aanzien van de ontwikkeling van het spoor? Daar moeten wij vervolgens invulling aan geven. Daarnaast moeten er duidelijke eisen liggen voor de prestaties van ProRail. Wat moet ProRail doen om elke dag de reizigers, vervoerders en verladers te kunnen bedienen? Dat mogen best scherpe eisen zijn. In die eisen mag ook best een ontwikkeling zitten. Er mag gevraagd worden dat het nog telkens beter wordt. Daarvoor staan wij en dat willen wij ook bereiken. Die scherpste is er. Als die eisen zo scherp zijn, moet het bedrijf die deze moet uitvoeren echter wel in de gelegenheid worden gesteld om binnen de middelen die er zijn, de goede keuzen te maken. Natuurlijk worden die keuzen gemaakt in afstemming met de opdrachtgever. Het is wel belangrijk dat we binnen dat kader die keuzen kunnen maken. Dat evenwicht zoeken we in de benadering tussen de aansturing en de mogelijkheden die wij hebben om daaraan invulling te geven.

De heer **Paulus Jansen**: Ik ga nog even door op de efficiencyoperatie die eigenlijk komt boven op een aantal efficiëncymaatregelen die al waren afgesproken. U zegt in de brief dat er op termijn een reductie is afgesproken van 20% op de lifecycle-kosten. Kunt u aangeven op welke termijn?

De heer **Steeghs**: Dat is een kwestie van afspreken. Wij hebben in 2009 een Strategienota gemaakt waarin staat hoe we als bedrijf naar 2015 toe willen. Een van de doelstellingen die we daarbij hebben geformuleerd, is dat we onze lifecycle-kosten per treinkilometer met 20% naar beneden willen brengen. Deze doelstelling hebben we zelf geformuleerd. Wij verplichten onszelf om steeds meer te bereiken tegen lagere kosten. Die doelstelling staat dus voor eind 2015. Dan willen we dus 20% lagere lifecycle-kosten per kilometer hebben.

De heer **Paulus Jansen**: Dat is helder. U wilt 20% op die kosten per treinkilometer besparen. Dat staat los van de ontwikkeling van de vervoershoeveelheid. U wilt dat in zes jaar tijd bereiken, dus met ongeveer 3% per jaar, cumulatief. Er is ook nog een groeitaakstelling voor het openbaar vervoer per spoor. Voor de afgelopen periode was deze 5%. Is mijn conclusie gerechtvaardigd dat het budget per saldo, inclusief de efficiencytaakstelling over deze periode, toch nog moet toenemen om beheer en onderhoud op een fatsoenlijke manier te regelen met het toegenomen vervoer?

De heer **Steeghs**: Om te beginnen is de doelstelling natuurlijk wel vervoersafhankelijk. Het is een doelstelling per treinkilometer. Als er meer treinkilometers worden gevraagd of gereden, geeft dat in principe een opwaartse druk op het kostenniveau. Dat moet je dan meenemen in de vraag hoe je de efficiencydoelstelling uitdrukt. Daarmee is ook duidelijk wat de impact zal zijn op ons totale onderhoudsbudget. We hebben prognoses ten aanzien van de vervoersontwikkeling. Daaruit blijkt niet dat wij meer budget nodig zullen hebben in 2015 dan in 2009 of 2010.

De heer **Paulus Jansen**: Ik wil het even precies vastleggen. U boekt 20% efficiencywinst. U hebt niet meer budget nodig, dus gebruikt u die 20% om meer reizigers te vervoeren tegen hetzelfde geld.

De heer **Steeghs**: Die 20% betekent – u kunt het zelf uitrekenen – dat wij 200 mln. of meer per jaar moeten bezuinigen, afhankelijk van de impact van het aantal treinkilometers. Het ministerie heeft inmiddels ook al afspraken met ons gemaakt om een aantal bezuinigingsmaatregelen te

realiseren, die bij elkaar opgeteld tot bijna hetzelfde bedrag leiden. Als er zich opeens een ontwikkeling voordoet waarbij er bij wijze van spreken elk jaar 5% meer reizigers en 5% meer treinkilometers komen, zal dat een ander soort impact hebben op het budget. Dat ligt voor de hand, lijkt me. Onder de huidige omstandigheden denken we echter dat ons budget naar beneden kan. Dat staat ook in onze meerjarenreeksen. Dat zal in ieder geval gebeuren met een bedrag van in ieder geval honderdzoveel mln.

De heer **Paulus Jansen**: Dat is een kip-en-eidiscussie. Mijn aanname was dat de taakstelling van 5% reizigersgroei net zo taakstellend is als een taakstelling van 20% efficiencywinst over zes jaar. Is het niet logisch om ook daarmee rekening te houden en te bekijken welk budget er in 2015 nodig is, rekening houdend met 20% efficiencywinst – dat is dus een besparing – en het effect van de meerkosten van 5% reizigersgroei per jaar?

De heer **Steeghs**: Het is onze taak om het mogelijk te maken dat die 5% kan worden gerealiseerd. Dat is een taakstelling die zich onder andere heeft vertaald in het PHS. Wij moeten in de infrastructuur dusdanige voorwaarden creëren dat die groei mogelijk is. Het is niet aan ons die groei te realiseren. Wij kunnen niet zorgen dat er meer reizigers zullen reizen per trein. Die taak ligt bij de vervoerder. Wij moeten het mogelijk maken. Vervolgens liggen er prognoses voor de reële verwachting ten aanzien van de groei van het aantal reizigers en het aantal treinkilometers in de komende jaren. Deze worden ook afgestemd met het ministerie van I&M. In ons Beheerplan staat welke groei we verwachten. Op basis daarvan passen we onze LCC zo aan dat we uitkomen op 20% minder.

De heer **Paulus Jansen**: U zegt dus dat u met de budgetten voor nieuwbouw en aanleg, en de budgetten voor onderhoud en vernieuwing, waar voor 20% de kaasschaaf overheen is gegaan, in staat bent een reizigersgroei van 5% per jaar tot 2015 te accommoderen. Dat gaat ProRail lukken.

De heer **Steeghs**: Over die projecten is bij mijn weten geen kaasschaaf gegaan. Bij de budgetten voor beheer en instandhouding gaat het om 20% lifecycle-kostenverbetering. De reeks projecten in de MIRT-planning voor onder andere PHS moet ons juist in staat stellen maatregelen te nemen en de infrastructuur zodanig op niveau te krijgen dat deze inderdaad een dergelijke groei kan accommoderen. Dat is precies wat we willen.

Overigens kunnen we soms ook te maken hebben met veranderde omstandigheden die ons kostenniveau negatief beïnvloeden. Dan doen we een aanpassing in de lifecycle-kosten. Er kan sprake zijn van wetgeving of regelgeving die van kracht wordt, waardoor wij tot hogere kosten worden gedwongen. Denk daarbij aan hogere milieueisen of striktere veiligheidseisen et cetera. Als we te maken krijgen met veranderde omstandigheden, worden deze zaken dus wel door ons gecorrigeerd.

De heer **Paulus Jansen**: Ik heb gezocht naar die extra investeringen. De kost gaat voor de baat uit. Als een grote industrie kosten wil besparen, wordt er een modernere fabriek gebouwd, waardoor ze vervolgens met minder mensen meer spullen kan maken. Dat geldt ook voor ProRail, denk ik. Ik verwacht dus dat er een substantieel bedrag opduikt op het projectenbudget, dat vervolgens de efficiëncyslag kan accommoderen. Ik zie dat echter niet. In uw brief van 3 november schrijft u dat de maatre-

gelen om benutting te verbeteren – die vormen de kern voor het bereiken van meer kilometers met hetzelfde spoorwegnet – per saldo geen extra geld mogen kosten en juist zullen bijdragen aan een structurele verlaging van de kosten. Ze komen uit het bestaande budget voor kleine functiewijzigingen, van 523 mln. over een periode van acht jaar, dus ongeveer 65 mln. per jaar. Door het bestaande budget voor kleine functiewijzigingen, van 65 mln. per jaar, iets anders in te zetten, realiseert u dus een efficiencywinst van 20%?

De heer **Steeghs**: Ik heb eerder geprobeerd uit te leggen dat de efficiency die wij willen bereiken, bestaat uit een aantal stappen. Ten eerste gaat het om het efficiënter maken van onze eigen organisatie. Ten tweede gaat het om een efficiëntere planning als we samen met de vervoerders aan onderhoud doen. Deze maatregelen leveren wat op.

Ten derde – dan kom ik aan het punt dat u nu maakt – gaat het om een aantal maatregelen die te maken hebben met de bestaande lay-out. Dan gaat het bijvoorbeeld om het betrouwbaarder maken van de bestaande activa, zoals de wissels. Die maatregelen willen we realiseren via de kleine functiewijzigingen en daarvoor staat er een bedrag in ons Beheerplan 2012. Zo maken we weer een verdere efficiencyslag en krijgen we een robuuster spoor, dat gemakkelijker te onderhouden valt. Zo maken we een derde slag in de efficiency. We zetten dus drie stappen hierin.

De heer **Paulus Jansen**: Die staan ook omschreven in de brief, maar het draait op het gebied van investeringen natuurlijk vooral om stap drie. In de investeringen in infra gaat het grote geld om. Kunt u met die kasstroom van 65 mln. per jaar voor kleine verbeteringen deze enorme sprong voorwaarts maken? Het is tenslotte een bestaande pot, waarmee al allerlei dingen worden gedaan. Stel dat u in plaats van 65 mln. per jaar 130 mln. per jaar investeert? Kunt u dan niet een efficiencywinst maken van 30%? Kortom, is de terugverdientijd niet zo aantrekkelijk, dat u eigenlijk tegen de minister zou moeten zeggen: geef me wat extra geld en ik maak er goud van?

De heer **Steeghs**: Het is geen eenvoudige opgave. Sinds decennia ligt het spoor in Nederland. Het heeft zich ontwikkeld op een bepaalde manier. Dat heeft geleid tot de situatie waarin we nu zitten en het onderhoudspatroon dat we op dit moment hebben. We zullen op de korte termijn een aantal verbetermaatregelen nemen. We bekijken de manier waarop we de dienstregeling inregelen op de infrastructuur, het logistieke plan. Dit doen we samen met de vervoerders.

Daarnaast bekijken we hoe we in de infralayout soms eenvoudige, kleine aanpassingen kunnen doen, bijvoorbeeld door wissels weg te halen of door seinplaatsingen aan te passen.

Vervolgens bekijken we hoe we de betrouwbaarheid van de wissels en de seinen nog verder kunnen verbeteren, zodat we minder onderhoud hoeven te plegen en minder vaak een probleem krijgen dat tot oponthoud leidt in de dienstregeling.

De laatste stap is dat we de besturing en de bijsturing van de treinen simpeler en efficiënter moeten maken. Die stappen willen we zetten. Op de langere termijn nemen we die ideeën mee in de grotere investeringsplannen. Het gaat om een fundamentele verandering ten aanzien van de vraag hoe we aankijken tegen het spoor in Nederland en hoe we dit ontwerpen. Bij grote nieuwe investeringsprojecten, zoals PHS of OV SAAL, willen we die ideeën meteen neerleggen in de projecten en daarmee zorgen dat we ook die stappen zetten. Aan de ene kant gaat het dus om enkele tientallen projecten via die kleine functiewijzigingen, maar

aan de andere kant gaat het er ook om hoe we dat meenemen in de grotere investeringstrajecten voor de komende jaren.

De heer **Paulus Jansen**: Dat is helder. Ik begrijp dat het uitgangspunt van ProRail is dat projecten, groot of klein, altijd moeten passen in de langetermijnstrategie. Kortetermijnoptimalisaties, om die 20% snel te kunnen realiseren, mogen dus niet ten koste gaan van de langetermijnstrategie?

De heer **Steeghs**: Natuurlijk is dat zo. Dat vereist dat we heel duidelijk weten welk ontwerp nodig is. Wij moeten helder maken hoe dat er uitziet. Wat willen we veranderen? Dan kunnen we die aanpassingen doen. Er zijn ook veel dingen waarbij we op voorhand weten dat er winst mee valt te boeken. Er zijn allerlei voorbeelden, die ook al eerder zijn genoemd. Er zijn sporen die al lang niet meer worden gebruikt, omdat ze ooit zijn bedoeld voor een of andere fabriek die twintig jaar geleden al is afgebroken. Zo zijn er meerdere voorbeelden. Daarin kunnen we enorm veel winst boeken. Dat willen we doen met de kortetermijnmaatregelen. Daarnaast kijken we naar de fundamentele vraag hoe we op een andere manier het spoor kunnen ontwerpen, zodat dit robuuster is en meer treinen aankan. Dat willen we doen via grotere investeringsprojecten.

De heer **Paulus Jansen**: Bij een aantal projecten kan ik die logica goed begrijpen, maar bij een aantal andere projecten wat minder, zoals bij de vervanging van de interlockings in het project Mistral. Het budget is in twee jaar tijd omlaaggegaan van 1,4 mld. naar 600 mln. Tegelijkertijd is er sprake van een scopewijziging. Er is afgestapt van 100% digitale interlockings en er is nu gekozen voor een deel digitaal en een deel ouderwets. Hierbij bekruipt mij dan toch het gevoel dat de kortetermijnwinst door het goedkoper aanbesteden wel degelijk ten koste gaat van de structurele langetermijnoplossing voor betere beveiliging. Is dat aspect afgewogen bij de verandering van het budget?

De heer **Steeghs**: Ik kwam in september 2009 binnen. Toen stond er in de meerjarenreeksen 1,4 mld. voor het vervangingsproject Mistral, voor 17,5% van de totale beveiliging, terwijl de beveiligingsapparatuur een vervangingswaarde heeft van ongeveer 3,4 mld. Dan kunt u het zelf wel narekenen. Als je 17,5% vervangt voor 1,4 mld. en je moet dit vervolgens ongeveer zes keer doen, kom je op een veel hoger bedrag uit dan het bedrag dat er op dat moment voor vervanging op de balans stond. We vroegen ons dus af wat er aan de hand was en hoe we dat op een verstandige manier konden aanpakken. ProRail is ervan overtuigd dat ERTMS de toekomst is voor de beveiliging en de besturing van het treinverkeer in Nederland. Dat is onze vaste overtuiging. ERTMS wordt sectorbreed aangepakt. Daarom komen er in 2013 op verzoek van de minister een aanpak en een strategie. Het moet duidelijk worden welke implementatiestrategie wij voorstaan ten aanzien van ERTMS. We moeten een aantal dilemma's en problemen afwegen. Die hebben te maken met de vraag hoe we omgaan met vendor lock-in en de vraag hoe we omgaan met de implementatie in het materieel van de vervoerder en in de baan.

De heer **Paulus Jansen**: Mag ik u even onderbreken? Dat is op zich wel bekend. De kern van mijn vraag is echter: hoe kunt u dat budget nu al verlagen van 1,4 mld. naar 600 mln. als u nog niet weet welk strategisch besluit er zal worden genomen over ERTMS? Dat is namelijk vooruitgeschoven.

De heer **Steeghs**: Dat kan, omdat je praat over een vervangingsinvestering. In Nederland hebben we een beveiligingssysteem die echt state of the art is. Ons trackrecord op het gebied van beveiliging is het beste in Europa. Er is dus helemaal niets mis met onze beveiligingssysteem. Nu zijn we toe aan het vervangen van een deel daarvan. Tegelijkertijd kijken we naar de verdere toekomst en vragen we ons af wat we willen met de implementatie van ERTMS. Er ligt nu een plan om dat in 2013 op te leveren. We bekijken hoe we zo verstandig mogelijk kunnen omgaan met de problematiek dat we voor 17,5% van het netwerk een vervangingsbehoefte kunnen krijgen. Wat levert het ons op? Waar gaat het om bij ERTMS? Het gaat om interoperabiliteit op een aantal beperkte routes. Het gaat om veiligheid en het gaat om capaciteit. Waar hebben we het echt nodig? We hebben het echt nodig voor capaciteit op die 17,5% trajecten, maar bij maar een derde van die 17,5% trajecten zouden we eventueel in de komende jaren een capaciteitsprobleem kunnen krijgen. Is het dan niet verstandiger om te wachten voordat we ons hals over kop storten in een ERTMS-implementatie? We moeten op dit moment nog veel vragen beantwoorden en dilemma's bekijken. Daarom houden we dat geld nog even in onze zak, totdat we preciezer met de sector hebben afgesproken hoe we dat zullen doen. Dat vind ik een zeer verstandig besluit. We moeten eerst helderheid hebben over de ERTMS-strategie.

De heer **Paulus Jansen**: Was die 1,4 mld. bestemd voor 17,5% van de interlockings? Ik dacht dat het bedrag oorspronkelijk was bedoeld voor 25%.

De heer **Steeghs**: Mij staat heel nadrukkelijk bij dat het gaat om 17,5%. Dat cijfer heb ik altijd gehoord en volgens mij hebben wij dat cijfer ook altijd gerapporteerd. Ik vind het wel belangrijk om aan te geven welke vier problemen we daarbij moeten overwegen en waarom we die keuze hebben gemaakt. In de eerste plaats is de ERTMS-technologie zich nog aan het ontwikkelen. ERTMS level 3, dat de meeste voordelen inhoudt voor de besturing en de capaciteit, is nog niet beschikbaar. Ten tweede moeten we bekijken wat de beste implementatiestrategie is. Gaan we het eerst in het materiaal implementeren of eerst in de baan? Wij hebben nu op twee trajecten, op de Hanzelijn en het traject Amsterdam-Utrecht, een overlaystructuur waarin we twee beveiligingssystemen over elkaar heen hebben gelegd voor vele tientallen miljoenen extra geld. De vraag is wat werkelijk verstandig is. Dit zal de sector in 2013 opleveren aan de minister. Ten derde leveren leveranciers allemaal specifieke interlockingsystemen, oftewel gesloten source-systemen. Wij willen open source-systemen hebben voor dit soort zaken. Dat zie je ook in de software-industrie. Wij moeten ons niet met huid en haar verkopen aan één leverancier, waaraan we vervolgens jarenlang, tot in lengte van dagen, vastzitten. Ten vierde zijn we nu bezig met het versimpelen van het spoor en dat is een stap die ons enorm veel winst zal opleveren bij de uiteindelijke implementatie van ERTMS. Nu eerst versimpelen leidt namelijk ook tot een minder ingewikkelde implementatie van ERTMS later. Deze vier zaken willen we eerst afwegen.

De heer **Paulus Jansen**: Dat is duidelijk. De vraag is echter of de markt ook de ruimte krijgt om in te schrijven met relaisinterlockings, die in wezen een 50 jaar oude techniek zijn. Dat is lekker goedkoop op de korte termijn. Daar is het budget op dit moment op afgestemd, is mijn taxatie, aangezien het van 1,4 mld. naar 600 mln. is gegaan. Is goedkoop op de

korte termijn echter niet duurkoop op de lange termijn, iets wat we moeten voorkomen?

De heer **Steeghs**: Ik heb helemaal niet gezegd dat wij inzetten op B-relaistechnologie. Ik heb gehoord dat de leveranciers zeggen dat ze het aanmerkelijk goedkoper kunnen doen. We moeten kijken welke prijzen er worden geboden. We hebben een open markt. We hebben een aanbestedingsprocedure. Er is niet vooraf bepaald dat het moet gebeuren via B-relais. Dat is niet aan de orde. Voor dat een derde deel willen we hoe dan ook zorgen dat we niet nu al iets invoeren wat ERTMS onmogelijk zou maken. We temporiseren tot we weten of er wel of geen ERTMS komt op die trajecten. Voor het andere deel doen we een open aanbesteding. Alle leveranciers mogen meedoen. Ze mogen allemaal zeggen welke interlockingsystemen ze kunnen aanbieden. Vervolgens bekijken wij wat de beste mogelijkheid is. Wij vinden wel dat we een open source-systeem moeten krijgen. Het moet de meest kostenefficiënte oplossing zijn, ook voor de lange termijn.

De heer **Paulus Jansen**: Ik heb nog een vraag over een tweede strategie die op korte termijn resultaat oplevert, maar die mij strijdig lijkt met de langetermijnstrategie, namelijk de strategie om de seinen geschikt te maken voor een hoger veiligheidsniveau, ATB-Vv. Daarvoor is zelfs extra budget uitgetrokken. Een langetermijnoplossing met ERTMS betekent natuurlijk dat je, weliswaar over een termijn van tien tot vijftien jaar, geen seinen meer nodig hebt langs de baan. Dit project kost in totaal 90 mln. Gaat u ervan uit dat deze investering over tien tot vijftien jaar wordt afgeschreven? Of is de levensduur langer en moet ERTMS op die trajecten maar wat later van start gaan?

De heer **Steeghs**: U noemt een termijn van tien tot vijftien jaar. De seinen langs de baan kunnen weg bij ERTMS level 3, maar dat bestaat nu nog niet. Het is dus ook nergens ter wereld geïmplementeerd. Als we het al zullen implementeren, duurt zo'n implementatie vele tientallen jaren. Het gaat gemakkelijk twintig jaar duren voordat het in het hele netwerk is geïmplementeerd. Dat gaat niet overnight. Bovendien hebben wij een uitdrukkelijk verzoek gehad van het ministerie om, in het kader van het veilig maken van een aantal plekken waarop we nu nog te maken hebben met de 40-kilometer-grens, waarbij ATB-EG geen oplossing biedt, een aantal seinen te voorzien van ATB-Vv. Het ministerie heeft ons dit verzoek gedaan, volgens mij naar aanleiding van een discussie met de Kamer.

De heer **Bosman**: U hebt het over ERTMS level 3. Het kan dus niet met ERTMS level 2?

De heer **Steeghs**: De heer Jansen zegt dat er helemaal geen seinen meer langs de baan hoeven te staan. Dat is bij level 2 echter niet aan de orde. Dan staan er gewoon nog seinen langs de baan.

De heer **Paulus Jansen**: Ik heb ook gevraagd over welke termijn u deze vernieuwde seinen afschrijft.

De heer **Steeghs**: Daarop kan ik u geen antwoord geven. Het gaat om de gebruikelijke termijn die er staat voor seinen, dus zal dat zeker een termijn zijn van twintig jaar of meer, neem ik aan.

De heer **Paulus Jansen**: Ik vind het een interessante discussie. Ik ben misschien wat optimistisch over de technologische ontwikkeling, maar ik denk dat tien jaar heel lang is voor een verbetering in de technologie. Kijk naar de luchtvaart of naar andere sectoren waarin ook wordt vervoerd. Het kan heel snel gaan. Het lijkt mij dat ProRail toch rekening moet houden met een dergelijk scenario. U zegt: twintig jaar of meer. Dan ben ik benieuwd hoeveel meer en hoeveel kapitaalvernietiging er is op het moment dat die seinen wel degelijk eerder moeten worden afgeschreven.

De heer **Steeghs**: U noemt de luchtvaart. De ontwikkeling van een nieuw vliegtuig kost volgens mij ook vele, vele jaren, meer dan tien in ieder geval. Wat wij weten van de ontwikkeling van ERTMS, komt van de leveranciers die ons daarover vertellen. Wij hebben op dit moment nog geen beeld wanneer ERTMS level 3 beschikbaar is. Het implementeren hiervan over een spoorwegnet van 3800 kilometer doe je niet in één, twee of drie jaar. Dat gaat vele jaren kosten. We zitten dus met de ontwikkeling van die technologie. Die is er nog niet en moet nog komen. Vervolgens moeten we die implementeren en moet deze ook nog goed werken. We zijn dus nog een aantal jaren verwijderd van het besluit om ERTMS level 3 werkelijk in te voeren.

De heer **Paulus Jansen**: U hebt dus niet een rekensom gemaakt voor de businesscase van de seinen en berekend wat er gebeurt als de seinen over tien jaar, vijftien jaar of twintig jaar worden afgeschreven? Dat zou een soort gevoeligheidsanalyse kunnen opleveren met betrekking tot de betekenis van een zich sneller of minder snel ontwikkelende technologie voor de investeringen die er nu worden gedaan.

De heer **Steeghs**: Nogmaals, wij hebben naar aanleiding van een verzoek van de minister hierin gehandeld. Wij hebben de uitdrukkelijke opdracht gekregen om die seinen te voorzien van ATB-Vv. Op dat moment is er geen sprake van een businesscase. Die maatregel moet worden genomen om de veiligheid van het Nederlandse spoorwegnet nog verder te verbeteren.

Bij de implementatiestrategie van ERTMS zullen we natuurlijk ook bekijken wat de businesscase is om welke trajecten op welk moment te implementeren met ERTMS. Dat hebben we ook gedaan in het traject van Mistral. We hebben gekeken wanneer het verstandig is om het te doen en wanneer het beter is om het nog even uit te stellen. Voor je het weet, doe je namelijk een enorme investering die je later weer moet terugdraaien.

De heer **Paulus Jansen**: Bij het voorgesprek met het ministerie heb ik een vraag gesteld over de communicerende vaten van onderhoud en vervanging. Hiervoor krijgt ProRail in principe één pot met geld. Vervolgens wordt er gekeken naar de output. Het ministerie bemoeit zich dus in principe niet met wat er met het geld gebeurt, als het resultaat in de prestatie maar voldoende is. Bij een aantal projecten, vijftien in totaal, is er toch uiteindelijk van die strategie afgeweken en wordt de input op detailniveau bewaakt. Hoe kijkt ProRail daar tegenaan? Is die hybride aanpak handig of levert deze juist extra beperkingen op in de bedrijfsvoering, waardoor ProRail minder efficiënt kan werken dan wanneer er uitsluitend op output zou worden gestuurd?

De heer **Steeghs**: Die projecten zijn geoormerkt door de Kamer, om deze apart geadmistreerd te houden. U hebt ook het Mistralproject genoemd. Ik heb eerder aangegeven dat wij denken dat het beter zou zijn als we voor het totaal heldere afspraken maken over de prestaties die moeten

worden geleverd, waarbij we gehouden zijn aan het leveren van die prestaties binnen de middelen die daarvoor beschikbaar zijn. Het is natuurlijk logisch dat er bij onderhoud ook wordt bekeken welke vervangingen er moeten worden gedaan. De prestatie die we moeten leveren, is ervoor te zorgen dat we een spoor hebben dat voldoet aan de eisen om er veilig treinen over te kunnen laten rijden. Het lijkt mij evident dat het daarbij ook belangrijk is om te kijken naar de vraag wanneer we welke vervangingen doen en of we dat op het juiste moment doen. Daarvoor hebben wij de deskundigheid. Wij zijn eraan gehouden om dat op een goede manier te doen.

De heer **Paulus Jansen**: U zegt dus dat 100% sturen op output handiger en wellicht ook efficiënter zou zijn?

De heer **Steeghs**: Die keuze ligt bij de minister en de Kamer. Wij kunnen nu werken onder de huidige omstandigheden. Ik denk echter dat het voor ons en uiteindelijk ook voor de reiziger en de verlader efficiënter is als wij binnen het totaal van de middelen de keuzen kunnen maken en deze met de sector kunnen afwegen, tegen een heldere outputsturing.

De heer **Van Bommel**: Het lijkt erop dat u alles binnen de organisatie zo veel mogelijk op orde hebt. U maakt heldere afspraken met I&M over jaarbudgetten. Toch zien we keer op keer behoorlijke onderbestedingen. Er lijkt toch ergens wat ruis te zijn in de communicatie. Kunt u aangeven waar de ruis zit tussen I&M en ProRail?

De heer **Steeghs**: Bij mijn weten is er geen ruis tussen I&M en ProRail. Uit de onderzoeken blijkt dat er geen enkel licht is tussen de bedragen die door I&M en ProRail zijn betaald of verantwoord. Er is geen sprake van verschillen van opvatting over die bedragen. Die ruis herken ik dus niet.

De heer **Van Bommel**: Als ProRail heel duidelijke overzichten en begrotingen geeft, kan I&M daar toch ook wat exacter op begroten?

De heer **Steeghs**: Wij leveren ieder jaar een beheerplan op. Daarin staat heel duidelijk wat wij nodig hebben om het spoor te onderhouden. Wij leggen elk kwartaal verantwoording af, conform de indeling in het Beheerplan, over wat wij feitelijk hebben uitgegeven.

De heer **Van Bommel**: Is I&M eigenlijk te royaal geweest de afgelopen jaren met de begroting?

De heer **Steeghs**: Ik herken dat niet. Ik denk dat er een duidelijk rapport ligt van de Departementale Auditdienst waarin niet staat dat er enorme bedragen zijn onderbesteed. We hebben geconstateerd dat er soms in de projectsfeer aan het einde van het jaar een bedrag blijft staan dat gewoon beschikbaar blijft voor dat project, maar wordt doorgeschoven naar het volgende jaar. In de onderhoudsfeer zitten we heel dicht tegen de benutting van het hele budget aan. Aan het einde van het jaar 2010 stond er 115 mln. open bij ProRail dat nog niet was uitgegeven. Dat is gecumuleerd van alle jaren daarvoor. Daarover hebben we het. Verder zie ik niet dat er sprake is van enorme onderbestedingen.

De **voorzitter**: Dit is een hoorzitting en het voelt misschien een beetje alsof we aan het verhoren zijn. We zijn er echter ook voor u. We zijn slechts bezig met waarheidsvinding en het doen van aanbevelingen. We maken straks een mooi rapport voor onze collega's zodat zij een politiek

oordeel kunnen vellen. Is er nog iets wat u met ons wilt delen, iets wat mij moeten meenemen, ook in uw belang? Is er iets wat de politiek zou moeten doen met betrekking tot begroting en budget?

De heer **Steeghs**: Ik zou nog één ding willen noemen. We zitten met het spoor in een sector waarbij één partij, ProRail, enorme subsidie ontvangt van de rijksoverheid. Degenen die over die infrastructuur heen rijden, krijgen die infrastructuur feitelijk voor slechts 15% of 16% van de totale kosten. Dat betekent dat er een enorme verantwoordelijkheid ligt bij ProRail om te zorgen dat over de sector heen optimale oplossingen worden gekozen. Wat ik zou wensen, is dat wij daarin op een goede manier die rol kunnen vervullen, gesteund door de politiek. Zo kunnen wij binnen de sector op de meest optimale manier met het publieke geld omgaan en kunnen wij de keuzen en de afwegingen maken die daarbij horen. Deze rol moeten en willen wij zelf nadrukkelijk nemen. Dat vereist ook dat je de bereidheid hebt te kijken naar alternatieve mogelijkheden om hetzelfde functionele doel te bereiken.

De **voorzitter**: Dat is mooi, maar kunt u dat wat specifiek maken? Het zou de mission slogan kunnen zijn, maar daar heeft de politiek niet zo veel aan.

De heer **Steeghs**: Laat ik een heel simpel voorbeeld geven, met het risico dat er altijd wel wat op valt af te dingen. Er zijn in principe drie soorten maatregelen die ervoor zorgen dat het spoor en het spoorverkeer niet tot geluidsoverlast leiden voor de omgeving. We kunnen het spoor geluidsarm maken. We kunnen er bij wijze van spreken watjes onder leggen of iets anders. We kunnen enorme geluidswallen bouwen rondom het spoor en we kunnen ook het materieel geluidsarm maken. Wat denkt u dat er gebeurt als we daarin een keuze moeten maken? Natuurlijk is het voor een vervoerder aantrekkelijker als er maatregelen worden genomen binnen het kader van de infrastructuur in plaats van zelf te moeten investeren in aanpassingen in het eigen materieel. Soms kan het echter voor het publieke geld beter zijn als we een andere oplossing kiezen. Het is een heel simpele probleemstelling, die onmiddellijk mank gaat, want er is natuurlijk van alles op af te dingen. Dat geloof ik best. Het gaat er echter om dat er soms keuzen moeten worden gemaakt, die liggen in het kader van de infrastructuur of in het kader van bijvoorbeeld materieel. Dan moet er een afweging komen die door de hele sector heen de beste aanwending van het geld oplevert.

De heer **Bosman**: Ik hoor een ondertoon. Begrijp ik het goed dat u zegt dat ProRail daarin de lead moet hebben?

De heer **Steeghs**: ProRail besluit uiteindelijk niet. We vinden alleen dat we er een goede discussie over moeten kunnen hebben. Het moet voor ons wel mogelijk zijn goede alternatieven voor te leggen. Daarin moet een goede afweging worden gemaakt.

De **voorzitter**: Wie maakt uiteindelijk de keuze?

De heer **Steeghs**: Dat hangt een beetje af van de situatie. Dat ligt soms in de politieke sfeer en soms ligt het in het sectoroverleg tussen de vervoerder en ProRail.

De **voorzitter**: U zou wel doorzettingsmacht willen hebben?

De heer **Steeghs**: Ik wil steun hebben voor die benadering en ik zie graag dat deze wordt geaccepteerd als een lijn die wij willen volgen.

De **voorzitter**: Dat is dus doorzettingsmacht.

De heer **Steeghs**: Ik neem dat woord niet in de mond.

De **voorzitter**: U bent heel politiek correct, dat hoor ik. Of we het nu doorzettingsmacht noemen of iets anders, ProRail wil wel de leidende organisatie daarin zijn.

De heer **Steeghs**: Dat onderwerp moeten we inderdaad nadrukkelijk meenemen in de overwegingen die in deze setting van belang zijn.

De **voorzitter**: Ik dank u hartelijk voor uw aanwezigheid hier en de antwoorden die u ons hebt gegeven. Deze bieden ons weer stapjes op weg naar ons eindrapport. Aanstaande maandag gaan we verder en dan spreken we onder andere met uw baas, Marion Gout van ProRail.

Sluiting: 18.05

VERSLAG VAN EEN OPENBAAR GESPREK IN HET KADER VAN DE TIJDELIJKE COMMISSIE ONDERHOUD EN INNOVATIE SPOOR

Maandag 7 november 2011
Aanvang 10.00 uur

Gehoord wordt: de heer J.M. Fukken, Waarnemend directeur spoorvervoer en Directeur regionale bereikbaarheid, Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Voorzitter: mevrouw A. H. Kuiken

Verder zijn aanwezig de leden van de commissie: Van Bommel, Bosman, Van Hijum en Paulus Jansen, alsmede de heer F.H. Mittendorff, griffier, en de heer R.J. de Bakker, onderzoekscoördinator

De **voorzitter**: Goedemorgen. Wij gaan verder met de hoorzittingen. De commissie zal zichzelf voorstellen en daarna is onze gast, de heer Fukken aan de beurt. Mijn naam is Atje Kuiken en ik ben de voorzitter van deze commissie. De overige leden zijn de heren Van Bommel, Bosman, Van Hijum en Jansen. Wij doen onderzoek naar het onderhoud en de innovatie van het spoor. De vraag is hoe wij het spoor beter en veiliger kunnen laten functioneren met gebruikmaking van techniek. Vandaag kijken wij vooral naar de aansturing binnen de spoorsector. De heer Paulus Jansen krijgt als eerste het woord.

De heer **Paulus Jansen**: Voorzitter. Ik wil de heer Fukken eerst de gelegenheid geven zichzelf voor te stellen.

De heer **Fukken**: Mijn naam is Jeroen Fukken. Ik ben sinds 1 september van dit jaar formeel waarnemend directeur spoorvervoer op het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Tegelijkertijd ben ik ook directeur regionale bereikbaarheid. Het zijn zeer formele titels. De bedoeling is dat de twee directies vanaf 1 januari 2012 worden samengevoegd tot één directie openbaar vervoer en spoor. Dat is mijn belangrijkste taak.

De heer **Paulus Jansen**: Dank u. Wij gaan het hebben over de aansturing van ProRail op projectniveau. Een van de kritiekpunten van de afgelopen jaren is dat ProRail zijn budget niet volledig besteedt. Er is sprake van onderuitputting. De formatie van ProRail wordt jaarlijks goedgekeurd door de minister. Dat klopt?

De heer **Fukken**: Dat klopt.

De heer **Paulus Jansen**: Op grond waarvan bemoeit de minister zich met de omvang van de formatie van ProRail? Waarom is dat naar uw mening de taak van de minister?

De heer **Fukken**: Dan moet ik beginnen bij het begin. In de Spoorwegwet staat dat de minister uiteindelijk verantwoordelijk is voor de staat en de aanleg van het spoor. Ook de veiligheid is de verantwoordelijkheid van de minister. De wet is in 2005 tot stand gekomen. Wij hebben via een concessie voor het vervoer de opdracht aan de NS gegeven en via een concessie voor het beheer de opdracht aan ProRail gegeven. Op grond van die concessies wordt jaarlijks een beheerplan gemaakt, dat door ons wordt vastgesteld.

De heer **Paulus Jansen**: Er staat toch niet in de Spoorwegwet dat de minister zich moet bezighouden met de formatie van ProRail?

De heer **Fukken**: Laat ik het simpel zeggen. Wij vragen bepaalde prestaties van ProRail voor het gehele spoorstelsel. Daartegenover staat natuurlijk een bedrag aan subsidies waarvoor ProRail dat werk kan verrichten. Het is een jaarlijks contract, waarin de prestaties staan en de subsidies worden vermeld. Er staat ook in wat ProRail gaat doen en welke middelen er zijn om dat te kunnen bereiken, inclusief de middelen voor ProRail als organisatie.

De heer **Paulus Jansen**: Het eerst deel is mij duidelijk. U stuurt op prestaties, oftewel op outputsturing. Het lijkt mij voor de minister niet zo interessant te weten of ProRail dat met veel of met weinig mensen doet. Wat is de relatie tussen het principe van prestatiesturing en de omvang van de formatie?

De heer **Fukken**: Met formatie bedoelt u de grootte van de organisatie van ProRail. Met outputsturing is dat inderdaad minder relevant. Het gaat simpelweg om de te leveren prestaties en de middelen die daar tegenover staan. Als je gaat kijken of het efficiënter kan, kom je bij dat soort elementen terecht. Nu het mij duidelijk is dat het u vooral gaat om de grootte van de organisatie, moet ik zeggen dat wij ook aandeelhouder van ProRail zijn. Vanuit die hoedanigheid kijken wij natuurlijk ook naar de omvang van de organisatie en dat geldt vooral voor de verhouding internen en externen.

De heer **Paulus Jansen**: Dat kan ik mij voorstellen. Wij hebben afgelopen vrijdag gesproken met het ministerie van Financiën, dat aandeelhouder van NS is. Naar mijn weten keurt het ministerie van Financiën niet de formatie van NS goed. De minister van Infrastructuur en Milieu keurt jaarlijks wel de formatie van ProRail goed. Of ben ik verkeerd geïnformeerd?

De heer **Fukken**: Ik heb het verkeerd begrepen. In uw eerste vraag bedoelt u puur het aantal fte's binnen de organisatie. Ik dacht dat u de formatie als een groter geheel beschouwde, namelijk het totaal aan middelen dat ProRail nodig heeft om de gevraagde prestaties te kunnen leveren. Het aantal fte's stellen wij inderdaad niet vast.

De heer **Paulus Jansen**: De minister stelt formeel niet de formatie van ProRail vast en stuurt daar ook niet op. Af en toe heeft het ministerie een goed gesprek met de directie van ProRail over de gang van zaken.

De heer **Fukken**: In de normale sfeer tussen een aandeelhouder en een organisatie komen die gesprekken voor. Het is de verantwoordelijkheid van de directie van ProRail om de formatie vast te stellen. Vervolgens houdt de aandeelhouder daar toezicht op.

De heer **Paulus Jansen**: Ik vraag even door. Je zou kunnen veronderstellen dat de onderbesteding van ProRail ook het gevolg is van interne knelpunten, bijvoorbeeld een te kleine bezetting op het project voorbereiding op de inkoop, waardoor bepaalde activiteiten niet tijdig kunnen worden opgepakt. Dat zou eerder duiden op een te kleine dan op een te grote formatie. Kunt u daarop reageren?

De heer **Fukken**: Ik begrijp waarop u doelt. Niemand wil onderuitputting. Je wilt dat een organisatie werkt volgens een langjarige reeks. Als onderuitputting optreedt, ga je met elkaar in gesprek over de reden daarvan en de oplossing daarvoor. Onderuitputting speelt in de sturingslijn via de beheerconcessie. De concessieverlener staat tegenover de concessiehouder. Als blijkt dat het ligt aan de bezetting of aan een verkeerde mix tussen inhuur en eigen mensen, maken wij gebruik van onze kennis en van de aandeelhoudersrelatie die wij hebben met ProRail. Die twee sturingslijnen versterken elkaar op die manier. Wij hebben de onderuitputting uitgebreid onderzocht, met dank aan de Algemene Rekenkamer. Het gebrek aan personeel was echter niet de oorzaak van de onderuitputting. Ik neem aan dat wij daar straks nog op terugkomen.

De heer **Paulus Jansen**: Stel dat ProRail het beter en goedkoper vindt om bepaalde uitbestede activiteiten zelf te gaan doen, kan het daar dan zelf over beslissen? Heeft de minister daar ook nog iets over te zeggen?

De heer **Fukken**: Dan moet je onderscheid maken. Over welke sturingslijn zijn wij dan met elkaar in gesprek? Dat klinkt wellicht overbodig, maar het moet toch worden gezegd. Als wij het hebben over het beheerplan en alles wat daarbij hoort, zoals de staat van het spoor, dan geldt de outputsturing. Er wordt dan besproken wat wordt geleverd en welke middelen daartegenover staan. Vervolgens kan alles worden uitgesplitst om het tot stand te brengen.

Bij projectsturing krijgen wij veel specifiekere plannen van ProRail. Wij kunnen dan beter kijken hoe het project wordt aangepakt en beter beoordelen of de juiste mensen zijn ingezet. Bovenal is het primair de verantwoordelijkheid van ProRail zelf. ProRail is niet voor niets een bv met een verlicht structuurregime geworden. Het is in eerste instantie de verantwoordelijkheid van de directie van ProRail zelf om dit soort plannen vast te stellen. In de aansturingsrelatie komt men vervolgens bij ons terecht, zodat wij onze mening kunnen geven. Initieel ligt het bij ProRail zelf.

De heer **Paulus Jansen**: Dus een besluit van ProRail om de engineering zelf te doen of uit te besteden, is aan ProRail zelf.

U zegt dat outputsturing de kern is van uw relatie met ProRail. Afgelopen vrijdag hebben wij begrepen dat er voor specifieke projecten met geormerkt geld sprake is van inputsturing. Kunt u ons de ratio van die gemengde benadering uitleggen?

De heer **Fukken**: Wij hebben een spoorwegnetwerk in Nederland waarvan veel mensen afhankelijk zijn. Wij willen dat de beschikbaarheid, de betrouwbaarheid en de veiligheid op orde zijn. Als beheerder geven wij ProRail een belangrijke opdracht. Het is dan lastig om te sturen op kleine onderdelen om het veiligheidsniveau op lange termijn te handhaven. Ik denk dan aan het voorkomen van een storing in de wissels of het inschatten wanneer een bovenleiding toe is aan vernieuwing. Het is de kerntaak van ProRail het beheer van het spoor zo goed mogelijk uit te voeren.

Daarnaast willen wij soms iets extra's doen met het spoornet, zoals een extra verbinding of een extra schakel. Dat is een specifiekere opdracht. Ik noem als bijvoorbeeld de Hanzelijn, omdat wij daar een schakel in het netwerk misten. Het ministerie is dan bevoegd gezag en ProRail in eerste instantie de initiatiefnemer. Er wordt een planstudie gemaakt en er worden allerlei besluiten besproken met de Tweede Kamer. Er komt een tracébesluit en een beschikkingsbesluit, waarin staat voor hoeveel geld

het project wordt gerealiseerd. ProRail is dan de opdrachtgever voor de aannemers die de Hanzelijn realiseren.

De heer **Paulus Jansen**: Mag ik het kort samenvatten? Bij projecten waarbij iets extra's moet worden geleverd, is het de moeite waard om inputsturing toe te passen. In andere situaties, bijvoorbeeld globaal beheer en vernieuwing, wordt gekozen voor outputsturing.

De heer **Fukken**: Ja. Het spoor moet zoveel procent van de tijd beschikbaar zijn. Wij stellen eisen aan de veiligheid en de reinheid op de stations. Per kwartaal wordt gerapporteerd over de ontwikkeling van de cijfers. Vanaf 2005 zijn er overzichten van de prestaties op alle gebieden, de zogenaamde «KPI's».

De heer **Paulus Jansen**: U krijgt per kwartaal een rapportage. Heeft het ministerie per kwartaal de mogelijkheid om bij te sturen, of is de rapportage louter ter informatie?

De heer **Fukken**: Wij hebben er een serieus gesprek over. Als het ministerie vindt dat ProRail beter zijn best moet doen op onderhoud omdat er achterstand op het schema is opgelopen, zal de directie van ProRail daar zeker iets mee doen.

De heer **Paulus Jansen**: Ik heb het nu over de extra's en niet over onderhoud en vervanging. Ik doel op de grote projecten waarvoor apart geormerkt geld is en waarop inputgestuurd wordt. Kunt u per kwartaal bijsturen of houdt u zich op afstand en stuurt u eenmaal per jaar bij?

De heer **Fukken**: Dat onderdeel had ik nog niet toegelicht. De outputsturing betreft het beheer en onderhoud en de inputsturing is meer projectsturing. Daartussenin zit de categorie werkzaamheden die in het gehele spoorwegnet zit. Als voorbeeld noem ik Robuust spoor, dat gaat over het vervangen van wissels en het plaatsen en verplaatsen van seinen. Je kunt daarmee niet goed uit de voeten als het via projectsturing loopt. Het is geen afzonderlijk onderdeel waarop je grip kunt hebben; het bevindt zich in het gehele spoorwegnet. Wij willen graag dat de winkel openblijft.

Meestal gaat het om grote en belangrijke programma's, waarover wij wel extra informatie willen krijgen. Ze zijn opgenomen in de cyclus beheer en instandhouding, maar wij hebben ze wel geormerkt. Dat betekent dat wij extra rapportages krijgen en er goed zicht op hebben. Wij informeren de Tweede Kamer daarover tijdens de begrotingscyclus.

De heer **Paulus Jansen**: Dat begrijp ik, maar wat ik nog niet helemaal snap is de terugkoppeling. U hebt algemene prestatieovereenkomsten, bijvoorbeeld voor het vervangen van de wissels. Daar is veel geld mee gemoeid, maar het gaat erom dat de beschikbaarheid van het spoor beter wordt. Tijdens de verbouwing mogen delen van het spoor niet slechter worden. Dat is het criterium waar het om draait. Als het aantoonbaar beter gaat, waarom zegt u dan dat u toch op detail wilt bijsturen? Of is de rapportage puur ter informatie en doet u er verder niets mee?

De heer **Fukken**: Laat ik het voorbeeld van Mistral nemen. Mistral was initieel een vervangingsprogramma voor de interlockings. Het was een groot programma binnen ProRail en was bedoeld voor het vervangen van systemen die het eind van hun levensduur hadden bereikt. Op het moment dat Mistral ging samenhangen met de implementatie van

ERTMS, was er extra aandacht van het ministerie nodig. Verschillende belangrijke doelen kunnen conflicteren met elkaar. In ieder geval is er een samenhang die je goed moet borgen. Wij hebben toen gezegd dat Mistral een geormerkt project moet worden, zodat wij kunnen meekijken naar de besluiten die ProRail neemt over de vraag of er met conventionele techniek moet worden vervangen of met nieuwe technologie. Het ministerie en de Tweede Kamer krijgen zo beter zicht op programma's die het gehele netwerk aangaan en waarvoor extra aandacht nodig is.

De heer **Paulus Jansen**: Het besluit van de minister om tot in detail het vetorecht te willen hebben op alles wat ERTMS kan beïnvloeden, heeft te maken met de strategische kant van de beveiligingstechnieken. De keuze van NS om te kiezen voor bijvoorbeeld digitale techniek, heeft een strategische kant en daarmee wil de minister zich kunnen bemoeien.

De heer **Fukken**: Correct.

De heer **Paulus Jansen**: Vindt u dat de minister en het ministerie voldoende kennis in huis hebben om zich daarmee te bemoeien?

De heer **Fukken**: Ja. Zij hebben voldoende kennis, maar je moet wel onderscheid maken. Van ons mag worden verwacht dat wij beleidsdoelen stellen die aansluiten bij de structuurvisies. Vervolgens moeten wij die doelen meegeven aan ProRail. Wij zetten er een financieel kader bij en eventueel criteria aan de hand waarvan er plannen mogen worden gemaakt. ProRail kan dan de strategische beleidsdoelen vertalen naar meer operationele doelen, met een eigen werkwijze en aanpak. Een en ander komt terug bij het ministerie, dat gaat beoordelen of de beleidsdoelen met deze aanpak kunnen worden gerealiseerd. Wij hebben zeker voldoende kennis om die taak te kunnen uitoefenen. Wij hebben geen technische expertise nodig op het gebied van ERTMS. De plannen die wij krijgen, moeten wij beoordelen en bijsturen. Dat vraagt om een ander abstractieniveau van kennis en expertise dan ProRail in huis heeft. Wij zijn daarvoor prima uitgerust.

De heer **Paulus Jansen**: Ik wil dat vertalen naar een concreet project. Op de lijn Utrecht–Amsterdam is ERTMS aangelegd om ervaring op te doen. Kunt u aangeven welke doelen u daarmee wilt realiseren?

De heer **Fukken**: Dit is een belangrijke pilot. In het begin, eind vorige eeuw, was Nederland een frontrunner op het gebied van ERTMS. Wij dachten dat wij in Europa de kar moesten trekken. De HSL en de Betuwe-route hebben hun kinderziektes gehad en daarvoor is de rekening betaald. Er is een besluit genomen om op een andere manier met het ERTMS-dossier om te gaan. Wij houden veel meer rekening met de kosten. Het moge duidelijk zijn dat aan het begin van een nieuw dossier de kosten hoger zijn dan wanneer het systeem grootschalig in Europa wordt toegepast. Er is belangrijke praktijkervaring opgedaan en het systeem zal geen kinderziektes meer vertonen. Ik vind het belangrijk om dat te benadrukken.

Wij hebben hier een drukbereden spoorstelsel. Als er ook maar iets mis gaat met de implementatie van ERTMS of met een systeem dat niet lekker communiceert, dan hebben wij een groot probleem. Het is een wijs besluit geweest om meer volgend te worden in het ERTMS-dossier. Wij doen keurig wat Europa ons opdraagt: alle cargo-, internationale- en hogesnelheidsroutes zijn goed uitgerust met ERTMS. Voordat wij de keuze maken om het systeem volledig te implementeren in Nederland, is het belangrijk

dat niet alleen in Europa ervaring is opgedaan en dat het systeem stabiel is geworden, maar ook dat wij zelf enige praktijkervaring hebben opgedaan. Om die reden is de pilot Amsterdam–Utrecht van groot belang.

De heer **Paulus Jansen**: U zegt dat er maar één doel is voor de pilot en dat is ervaring opdoen met een hybride situatie, waarbij zowel ATB als ERTMS wordt gebruikt op een druk bereden baanvlak.

De heer **Fukken**: Dat is niet hét doel. De pilot is in heel veel opzichten een pilot. Het gaat niet alleen om de vraag hoe de techniek zich gedurende de operatie gaat houden, maar ook om de vragen waar men in de beginfase tegenaan loopt. Dat kunnen juridische vragen, maar ook financiële vragen zijn. Hoe gaat men om met staatssteun of met de verschillende types vervoerders die op de lijn rijden? Het is in veel opzichten een pilot en dat is te merken.

De heer **Paulus Jansen**: De reden om ERTMS op het baanvlak uit te rollen, was de snelheid. Is die reden nu niet meer relevant?

De heer **Fukken**: Die is zeer relevant. Een van de belangrijkste doelen van ERTMS is de hogere snelheid. Het gaat om veiligheid, capaciteit en een hogere snelheid. Zodra de pilot loopt, zal snelheid een van de aspecten zijn waarop wij gaan toetsen.

De heer **Paulus Jansen**: Zoals u het nu formuleert, lijkt het mij een van de thema's waarop wordt gemonitord. Hebt u zich een doel gesteld met het project? U zegt dat er voldoende kennis in huis is om beleidsmatig te sturen. Dan kunt u toch ook aangeven hoe hoog de lat moet liggen voor de verschillende deelaspecten, zoals extra treinen, meer snelheid enzovoort?

De heer **Fukken**: Over de snelheid kan ik duidelijk zijn. Het gaat er inderdaad om dat er met 160 km/uur kan worden gereden. Zo wordt er ongetwijfeld nog een aantal andere specifieke doelen en voorwaarden gesteld. Op dit moment is het plan van aanpak ingediend. Wij bespreken de vormgeving van de pilot met de verschillende partijen.

De heer **Paulus Jansen**: Er zit nog een ander aspect aan een strategische kant. Bij vernieuwing van spoortrajecten verkiest ProRail een aantal plaatsen geschikt te maken voor de toekomstige omschakeling naar 25 kV. De lijn Gouda–Woerden wordt zodanig hergeprofileerd, dat er harder kan worden gereden. Heeft het ministerie dit aangestuurd of is het een eigen initiatief van ProRail geweest?

De heer **Fukken**: Dit specifieke voorbeeld ken ik niet. Sorry.

De heer **Paulus Jansen**: Dan mag ik aannemen dat ProRail de initiatiefnemer is geweest.

De heer **Fukken**: Tijdens mijn inwerkperiode van twee maanden is dit nog niet langsgekomen. Ik weet niet wie daarvoor het initiatief heeft genomen, maar ik wil dat graag uitzoeken.

De heer **Paulus Jansen**: Het is wellicht goed om hierop terug te komen zodra het duidelijk is. Ik heb een vraag over de verhouding tussen de aansturing van ProRail en NS. Het gaat de klant uiteindelijk om het leveren van spoordiensten:

hoeveel treinen rijden er en hoe vaak rijden ze op tijd. U stuurt zowel NS als ProRail aan op output en legt de hoofdlijnen daarvan vast in concessies. Is dat systeem uitontwikkeld of zijn er zaken die verbetering behoeven?

De heer **Fukken**: Het systeem werkt sinds 2005. Wij streven continu naar verbetering. Juist het functioneren van een spoorsector die onderhevig is aan allerlei maatschappelijke trends en technologische ontwikkelingen maakt dat wij er continu mee bezig zijn. De outputsturing vraagt een goede prestatie van de verschillende partijen. Het systeem is per definitie nooit uitontwikkeld.

De heer **Paulus Jansen**: Er is een knip gelegd tussen NS en ProRail. U stuurt op input bij de grote uitbreidingsprojecten, waar meer rails worden uitgelegd. Hoe regelt u vervolgens dat die extra capaciteit ook wordt benut? Hoe regelt u dat NS gaat rijden op de schitterende nieuwe spoorbanen? Hoe is dat in de concessie met NS geregeld?

De heer **Fukken**: Het Programma Hoogfrequent Spoor zit nu in een fase dat het project nader wordt gedefinieerd. Dat is niet zomaar een project van ProRail en het ministerie. Ook NS is daar nadrukkelijk bij betrokken en moet de treinen laten rijden in een hoogfrequente situatie.

De heer **Paulus Jansen**: Vindt u het niet nodig om NS op voorhand juridisch te binden via een concessieovereenkomst?

De heer **Fukken**: Dat is natuurlijk lastig, omdat NS nog meer dan ProRail een eigen verantwoordelijkheid heeft. NS is een bedrijf dat zijn eigen broek moet ophouden. Wij kunnen wel twaalf jaar van tevoren aan NS vragen om treinstellen met een bepaalde lengte om de vijf minuten te laten rijden, maar niemand weet hoe de exacte situatie over twaalf jaar is. Wij spreken hier over langlopende trajecten, of het nu een programma of een hoogfrequent spoor is. Wij zullen altijd rekening moeten houden met de vraagontwikkeling en de economische ontwikkelingen. Om dat formeel juridisch op een input-manier vast te leggen, is heel lastig. Ieder bedrijf maakt risicocalculaties. De vraag is of het financieel verstandig is om dit soort zaken vast te leggen.

De heer **Paulus Jansen**: Mag ik u even onderbreken? U zegt dat het om input gaat, maar volgens mij gaat het om output. Het aantal treinen dat op een bepaald traject rijdt, is de prestatie waar het om draait. Ik wijs op de situatie op het Duitse spoorwagennet, waar concessies voor de lange termijn worden verstrekt, maar waar wel wordt aangegeven welke prestaties worden verwacht. In de lopende concessie met NS is een basisniveau afgesproken van twee treinen per uur op het hoofdnet. Daar zit een gigantische hoeveelheid werk in. Is het een logische keuze om de concessiehouder zo veel ruimte te geven?

De heer **Fukken**: In mijn ogen is het outputsturing als je NS vraagt om op een adequate manier te faciliteren. Dat klinkt erg juridisch, maar het gaat erom dat NS het aantal treinen inzet dat past bij het aantal mensen dat wil reizen. Dat zou outputsturing zijn, maar wij willen nog een stapje verder gaan door NS te vragen om de tien minuten een intercity te laten rijden en ook nog eens om de tien minuten een stoptrein. Er rijdt dan om de vijf minuten een trein. Dan gaan wij al aardig richting inputsturing, maar omdat het zo'n belangrijk programma is en omdat de vervoersvraag zo beter kan worden beïnvloed, vinden wij het nodig om het project op die

manier vorm te geven. Als je dan twaalf jaar voordat het een feit is, garanties gaat vragen, betaal je wel de rekening vanwege de hoge risico-opslag. Je kunt lopende het traject beter met elkaar de plannen bespreken. Op het moment dat het systeem in gebruik wordt genomen, kun je bindende afspraken maken.

De heer **Paulus Jansen**: Mag ik dit algemene afstemprobleem vertalen naar een concreet project, namelijk de Hanzelijn? Is daar sprake geweest van een vroegtijdige betrokkenheid van NS?

De heer **Fukken**: Jazeker.

De heer **Paulus Jansen**: Welke afspraken zijn er destijds gemaakt? Waartoe diende de Hanzelijn? Welk doel wilde u met een investering van meer dan 1 miljard nastreven?

De heer **Fukken**: Wij wilden de reistijd naar het Noorden verkorten, een schakel in het totale netwerk toevoegen en bepaalde drukke lijnen minder belasten. Dat waren onze doelen. Wij hebben allerlei berekeningen gemaakt. Bureaus die zijn gespecialiseerd in vervoersmodellen hebben berekend hoeveel mensen gebruik zullen maken van de Hanzelijn. Die vervoermodellen zijn de basis van veel kosten-batenanalyses. De vervoermodellen worden altijd geverifieerd met de vervoerder die daar hoogstwaarschijnlijk gaat rijden. In de beginfase van zo'n project wordt de vervoerprognose gemaakt, die vervolgens wordt voorgelegd aan de vervoerder. Het is de basis voor allerlei kosten-batenanalyses en infrastructuuranalyses. De vervoerder wordt er in een vroeg stadium bij betrokken.

De heer **Paulus Jansen**: In mijn perceptie was het de bedoeling om de reistijd tussen de Randstad en Zwolle met 20 minuten te verkorten. Het lijkt erop dat de reistijdverkorting ongeveer vijf minuten is. Wat vindt u daarvan?

De heer **Fukken**: De exacte reistijdverkorting en de manier waarop die is vastgelegd, weet ik niet. Ik was destijds projectleider van de Zuiderzeelijn, die er overigens niet is gekomen. Het ging inderdaad om het verkorten van de reistijd van de Randstad naar het Noorden. De reistijden heb ik niet paraat, maar ik begrijp wel waarop u doelt. De vraag is met welke snelheid er kan worden gereden op de Hanzelijn. Snelheid is een afgeleide van het doel. De Hanzelijn is conform de Europese richtlijnen gedimensioneerd op 200 km/uur en is uitgerust met ERTMS. Op het moment dat wordt besloten ERTMS in heel Nederland te implementeren, kan op de Hanzelijn met een hoge snelheid worden gereden. Het implementatiebesluit komt pas in 2013. De Hanzelijn wordt eerder in gebruik genomen. Wat ons betreft, duurt deze situatie zo kort mogelijk. Wij willen dat er zo snel mogelijk met hogere snelheden wordt gereden.

De heer **Paulus Jansen**: Dat begrijp ik en dat lijkt me ook logisch met een investering van 1,1 miljard.

Ik kom terug op de algemene discussie over de vraag waarom u niet stuurt via de concessie. Het is uw wens dat de gestelde doelen sneller worden gehaald. Hoe kunt u dit anders afdwingen dan via de concessie?

De heer **Fukken**: Zo'n project dient meerdere doelen. Het ene doel is de reistijdverkorting, maar het andere doel is het toevoegen van de ontbrekende schakel in het netwerk. Er moeten dus veel treinen over de

Hanzelijn gaan rijden. NS kan niet zomaar kiezen welke treinen ze wil inzetten. Het is een heel belangrijk onderdeel van het materieel van NS dat gebruik moet maken van de Hanzelijn. Wil je met ERTMS over de Hanzelijn gaan rijden, dan zal 60% of 70% van het materieel volgens NS moeten zijn uitgerust met ERTMS. In 2013 wordt een besluit genomen waarbij wordt besloten hoe, waar en wanneer ERTMS wordt geïmplementeerd in Nederland.

De heer **Paulus Jansen**: U zegt, met pijn in het hart, dat de gang van zaken acceptabel is. De reistijdverkortings wordt voorlopig niet gehaald, maar de andere doelen, zoals het opheffen van de ontbrekende schakel, worden wel gehaald.

De heer **Fukken**: Ik presenteer het liever anders. Als het besluit is genomen ERTMS te implementeren op belangrijke trajecten in Nederland, zal op de Hanzelijn direct met hoge snelheden kunnen worden gereden. Eerst moet het implementatiebesluit worden genomen.

De heer **Paulus Jansen**: Dank u wel.

De heer **Van Hijum**: Voorzitter. Ik wil graag een vervolgvraag over de Hanzelijn stellen. De heer Fukken verwijst naar het implementatiebesluit dat in 2013 wordt verwacht. Wij kennen dat besluit nog niet en weten niet of en in welk tempo implementatie zal volgen. Dat betekent toch feitelijk dat de voorgespiegelde reistijdverkortings gedurende lange tijd niet wordt gerealiseerd? Vindt u dat daarover voldoende is gecommuniceerd bij het besluit de Hanzelijn aan te leggen?

De heer **Fukken**: Ik weet niet precies hoe dat in die periode ging. Het is heel lastig om te zeggen op welk stuk er met ERTMS zal worden gereden, vooral als je nog niet weet wanneer het wordt gerealiseerd. Ondertussen zijn er besluiten genomen over spoortrajecten en zijn er doelen gesteld. Het spoor ligt er natuurlijk niet voor een paar jaren, maar voor honderden jaren.

De heer **Van Hijum**: Dat begrijp ik, maar wij hebben hier ook de NS aan tafel gehad, die zegt dat het nog zeker twee jaar duurt voordat alles is uitgetest. Bovendien kost het honderden miljoenen. De NS heeft die niet gereserveerd en wacht eerst de subsidie van het ministerie af. Veel randvoorwaarden om een en ander te realiseren, zijn er niet. Was het ministerie hiervan op de hoogte toen het besluit over de Hanzelijn werd genomen? Is dat besluit niet op basis van een verkeerde suggestie genomen?

De heer **Fukken**: Eind vorige eeuw is een besluit genomen over de Hanzelijn. Op dat moment dachten wij nog dat wij de Europese kar gingen trekken met betrekking tot ERTMS. Tijdens de bredere discussies is er een herbezinning tot stand gekomen. Dat heeft consequenties gehad voor de snelheden waarmee de lopende projecten van start zouden gaan. Met de huidige beveiligingssystematiek kan niet harder dan 140 km/uur worden gereden en dat zal zo blijven totdat er een nieuwe beveiligingssystematiek komt. Met ERTMS kunnen de hoge snelheden wel worden bereikt. Het zal wellicht nog jaren duren, maar ERTMS komt er wel degelijk.

De heer **Van Hijum**: Eist het ministerie tot die tijd van NS dat waar dat mogelijk is met 160 km/uur wordt gereden, bijvoorbeeld met, naar ik meen, code 147? Dat is toch het minste dat kan worden gedaan om reistijdwinst te boeken?

De heer **Fukken**: Wij zouden dat heel graag willen en doen onderzoek naar mogelijkheden in de tussenliggende periode. Het is echter een complexe zaak. Er is veel gesproken met de Kamer over ATB code 147 of andere vormen van ATB. Het is een groot vraagstuk, waarin veel details bepalend zijn. Wij zijn in gesprek met de spoorsector over de invoering van 160 km/uur, maar er is geen garantie dat dit volgend jaar kan ingaan.

De heer **Van Hijum**: Ik wil nu overgaan op vragen over de institutionele kant. In de vorige eeuw is er een splitsing geweest tussen de NS en ProRail, met de exploitatie aan de ene kant en het beheer van de infrastructuur aan de andere kant. Sindsdien is er een soort driehoeksverhouding met het ministerie ontstaan, waarin afspraken worden gemaakt en geld wordt toebedeeld. Het systeem moet functioneren. U hebt in antwoord op een vraag van de heer Paulus Jansen gezegd dat het model nooit is uitontwikkeld. Bij de splitsing is echter een duidelijk groeipad afgesproken. Tot 2008 zou er sprake zijn van een groeimodel en een professionaliseringslag. Vanaf die tijd zou er sprake zijn van een volwassen verhouding die naar behoren functioneert. Kunt u nog scherper aangeven of het eindstadium nu is bereikt en naar behoren functioneert?

De heer **Fukken**: Het systeem functioneert naar behoren en dat is talloze malen geëvalueerd. Kamerbreed is gezegd dat het systeem werkt. Regelmatig worden de afzonderlijke prestatie-indicatoren aangepast en geactualiseerd aan zaken die nu nodig zijn. Prestaties die in 2005 werden verwacht, zoals de punctualiteit, zijn goed voor elkaar. Wij werken toe naar een volgende stap in de prestatie. Het gaat om een voortdurende verbetering in de spoorsector. Als een bepaalde prestatie is behaald, richten wij ons op een andere, bijvoorbeeld de reizigerspunctualiteit, die beter moet aansluiten bij de wensen van de reizigers. De KPI's zijn een fenomeen op zich. Ze staan op dit moment behoorlijk in het groen, terwijl de beeldvorming na de afgelopen winter sterk negatief was. De KPI's sluiten lang niet altijd aan bij de perceptie van degenen die gebruikmaken van het spoor. De beleving van de reizigers willen wij tot uitdrukking laten komen in de sturingsrelatie.

De heer **Van Hijum**: Wie stelt op dit moment de KPI's en de prestatie-indicatoren vast?

De heer **Fukken**: Wij stellen ze vast. De sector stelt prestaties voor die hij denkt te kunnen leveren. Wij zeggen dat het ieder jaar een tandje hoger moet. Wij bespreken met elkaar het ambitieniveau en daarna stellen wij de KPI's vast.

De heer **Van Hijum**: In de ontwikkeling van de relatie tussen het ministerie en ProRail is sturing op afstand het principe. Er wordt een beheerconcessie voor een bepaalde periode afgegeven. Ik vraag mij af of het niet veel meer voor de hand liggend is dat in de concessie scherper wordt voorgeschreven welke prestatie wordt verwacht, waarbij tevens het budgettair beslag wordt gedefinieerd. De bemoeienis met de implementatie moet dan minder worden. Kunt u de logica van het systeem nader toelichten?

De heer **Fukken**: Dat is inderdaad de weg die wij willen volgen. Ik heb het gesprek van deze commissie met de heer Steeghs gevolgd. Wat hij zei, sluit aan bij uw vraag. Wij moeten de doelen en de prestaties die daar tegenover staan scherper definiëren en een financieel kader meegeven. Vervolgens is het aan de sector om binnen dat kader plannen te maken. Het is belangrijk dat wij een aantal criteria meegeven. De sector krijgt de ruimte om binnen het kader het werk optimaal te verrichten. De terugkoppeling moet beter worden geborgd. Als de plannen zijn uitgewerkt, moeten ze aansluiten bij de beleidsdoelen.

De heer **Van Hijum**: Het beeld dat ik van de praktijk heb, is dat dit nog lang niet gebeurt. Aan de ene kant moet ProRail de prestatie-indicatoren zelf vaststellen, maar aan de andere kant wordt elk jaar heel veel met geld geschoven. Het model van een duidelijke prestatieafpraak met bijbehorend budget, waar ProRail uiteindelijk op wordt afgerekend, is nog geen realiteit.

De heer **Fukken**: Dat model is wel de realiteit. Projecten kunnen echter vertragen en soms is er meer of minder geld nodig voor bepaalde investeringen. Soms komt men tot de ontdekking dat bij een onderhoudsbeurt ook een groot deel van het spoor moet worden meegenomen; er is dan sprake van herprogrammering. Af en toe moet worden gekeken of een en ander op de juiste wijze is ingericht. Wij geven ProRail de ruimte dat te doen.

De Algemene Rekenkamer heeft al iets gezegd over de werking van de cycli. ProRail maakt de plannen twee jaar voordat ze worden vastgesteld. Er zit een time gap in en dat maakt dat lopende het jaar projecten moeten worden aangepast of dat er met geld moet worden geschoven om alles rond te krijgen. Het model werkt, maar in de dagelijkse praktijk is het nodig dat er wordt geschoven om de cyclus rond te krijgen.

De heer **Van Hijum**: U wilt meer afstand en meer sturen op prestatie, met een bijbehorend budget. Kan het ministerie op dit moment beoordelen of wij waar voor ons belastinggeld krijgen? Wat mag van ProRail worden verwacht? Welke concessie moet worden verleend? Kan het ministerie zo scherp sturen?

De heer **Fukken**: Het antwoord is ja. Er is al iets gezegd over het houden van financieel toezicht. Wij monitoren wat er allemaal gebeurt bij ProRail en houden de kosten goed in de gaten. Van tijd tot tijd laten wij zaken beoordelen door externe bureaus die daarin zijn gespecialiseerd. Uiteraard vragen wij ook naar de mening van de vervoerders. Wij creëren een setting waarin wij goed kunnen beoordelen of wij waar voor ons geld krijgen.

De heer **Van Hijum**: Uw mening is dat wij op dit moment de beste waar voor ons geld krijgen?

De heer **Fukken**: Het kan natuurlijk altijd beter. Mistral is een goed voorbeeld van een continu dilemma rond de geldbesteding. Aan de ene kant streef je ergens naar en aan de andere kant heb je te maken met vervanging van ouderwetse systemen. Wij willen voorkomen dat reizigers in de kou komen te staan. Het is een voortdurende afweging. Het is dan ook belangrijk dat het ERTMS-besluit snel wordt genomen op basis van praktijkervaring, want dan kunnen wij in de vervangingstrajecten een duidelijke focus hebben. Op dit moment is het de vraag wat wijsheid is,

gegeven het feit dat het gebruik van het spoor niet verstoord mag worden.

De heer **Van Hijum**: Het feitelijke beheer en onderhoud besteedt ProRail uit aan aannemers. De functionaliteit moet in stand worden gehouden. Denkt u dat het ministerie dat net zo goed zelf kan doen, zonder dat er een, negatief gezegd, kleilaag van ProRail tussen zit? Ik maak nu een analogie met Rijkswaterstaat en het wegverkeer, dat wordt uitbesteed aan private aannemers. Hebben wij het wel efficiënt georganiseerd?

De heer **Fukken**: Als het om afzonderlijke lijnen gaat die geen relatie hebben met het spoornetwerk, zouden we dat zelf kunnen doen. Alles op het gebied van spoorprojecten moet echter worden geïmplementeerd in het grote geheel. Degene die het feitelijke beheer uitoefent, alle vervangingen regelt en plannen maakt, moet ook verantwoordelijk zijn voor de uitbestedingen en de aanbestedingen. Anders lopen wij grote risico's. Met onze beperkte kennis gaan wij misschien verkeerde eisen stellen of verkeerde beoordelingen maken, waardoor de praktijk niet perfect aansluit bij hetgeen er al ligt. Het is altijd beter de eindverantwoordelijke ook de aanbestedingen en dergelijke te laten verrichten.

De heer **Van Hijum**: U zegt zelf dat de minister uiteindelijk aansprakelijk blijft voor de staat van het spoor. Sterker nog, de minister wordt hierover in de Kamer regelmatig aangesproken. Is het dan niet omslachtig om eerst een concessie te sluiten met ProRail, die vervolgens de opdracht aan onderaannemers geeft? Met prestatieopdrachten wordt gestuurd op wat bereikt moet worden. Is het niet logischer om de overheid als eindverantwoordelijke te benoemen? Als het nodig is, kan het onderhoud worden uitbesteed aan private aannemers.

De heer **Fukken**: In principe is ProRail niet heel anders dan Rijkswaterstaat. Ik zit in de beleidsdienst van het ministerie en mijn collega gaat over het beleid van de wegen. Hij heeft eenzelfde soort relatie met Rijkswaterstaat als ik heb met ProRail. In de beleidsfase van een project is de beleidsdienst meer aan zet. In de volgende fase is er contact met degene die het werk gaat verrichten. Wij zijn het bevoegd gezag en er is altijd een initiatiefnemer die de concrete plannen gaat uitwerken. Voor de wegenprojecten is dat Rijkswaterstaat en voor het spoor is dat ProRail. Voor luchthavens is dat Schiphol of Luchthaven Lelystad. Zij nemen het initiatief om de projecten verder uit te werken en wij beoordelen de onderzoeken en de MER-studies. Wij nemen de verantwoordelijkheid voor de criteria van de MER-studies en nemen de besluiten. Nadat wij de plannen hebben vastgesteld, mag degene die de plannen heeft gemaakt het verder oppakken.

De heer **Van Hijum**: U zegt dat het niet veel anders is dan bij Rijkswaterstaat, maar dat is niet waar. Rijkswaterstaat is onderdeel van het ministerie en valt rechtstreeks onder de aansturing van de minister. ProRail is een op afstand geplaatste organisatie, een bv met een eigen raad van toezicht en eigen concessies. De minister is verantwoordelijk voor de staat van het spoor. Hebben wij daar wel goed aan gedaan? Voelt u zich soms niet ongemakkelijk als u de minister moet verdedigen? Vindt u het niet vervelend als u via een omweg ProRail een opdracht moet geven?

De heer **Fukken**: In mijn vorige functie bij het ministerie was ik verantwoordelijk voor het luchthavenbeleid en het luchtverkeer, die op nog grotere afstand van de minister staan. Het feit dat er meerdere

vervoerders zijn die te maken hebben met Europese regelgeving en dat er infrastructuur beschikbaar moet worden gesteld, creëert een meer bedrijfsmatige situatie waarin de infrabeheerder moet werken. Daarom is gekozen voor een bv-vorm met een professionele bedrijfsvoering binnen bepaalde kaders. Bij Rijkswaterstaat is de situatie anders; er is minder sprake van een gesloten marktsysteem dan in de spoorsector.

De heer **Van Hijum**: Gegeven het feit dat er een monopolist is die een concessie voor een langere periode heeft, zijn er dan geen prikkels te verzinnen die ProRail stimuleren om de prestatie te verbeteren, afgezien van de afspraken die zijn gemaakt in een concessie? In het verleden zijn er suggesties gedaan, bijvoorbeeld om meer ruimte te geven aan regionale vervoerders om delen van beheer en onderhoud op zich te nemen.

De heer **Fukken**: Dat proberen wij als concessieverlener en opdrachtgever van ProRail continu te doen. Er zitten behoorlijk wat prikkels in het systeem, zoals het halen van de KPI's en dan vooral de KPI's die door de klanten worden beoordeeld. De wereld is dan ineens een stuk weerbarstiger geworden. Wij kunnen altijd interveniëren als het niet goed gaat en afgelopen winter is dat ook gebeurd. De minister heeft een aantal eisen gesteld aan de spoorsector.

De heer **Van Hijum**: Hier laat ik het bij.

De **voorzitter**: Ik schors de vergadering enkele minuten.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

De **voorzitter**: Wij vervolgen de hoorzitting.

De heer **Van Hijum**: Ik wil graag inzoomen op het Europese veiligheidssysteem, ERTMS. Wij hebben afgesproken die afkorting zo min mogelijk te gebruiken, maar dat schiet er weleens bij in. U maakte zojuist al enige opmerkingen over Mistral, een programma dat was bedoeld om de interlockings te vervangen. U zag daarin aanleiding om de regie wat meer naar u toe te trekken vanwege de samenhang met de invoering van het Europese beveiligingssysteem en ook vanwege strategische aspecten. Kunt u hierover in algemene zin iets vertellen?

De heer **Fukken**: Er zijn natuurlijk verschillende projecten geweest. Ik kan wel het hele verleden op een rijtje zetten, maar omdat ik deze functie nog niet zo lang heb, is het belangrijker om te bekijken hoe wij verder willen.

De heer **Van Hijum**: Ik kom daar straks even op terug. Mijn vraag is hoe het tot nu toe is gegaan. Nederland was aanvankelijk frontrunner, maar de laatste tijd zien we een voorkeur voor meer conventionele technieken. U zegt dat het ministerie de regie naar zich toe trekt, omdat ERTMS zo belangrijk wordt gevonden. Dit vertaalt zich echter niet in de keuzes die het in de praktijk maakt.

De heer **Fukken**: Daarbij is het natuurlijk de vraag welk doel je voor ogen hebt. Wij vinden dat ERTMS de toekomst voor Nederland is. Wij voldoen aan de Europese eisen. ERTMS ligt op de internationale corridors, de Betuweroute en HSL en op de lijn Amsterdam-Utrecht. Het ligt ook op de nieuwe trajecten waar wij in de toekomst met hoge snelheid willen rijden, zoals de Hanzelijn. Wij hadden oorspronkelijk de insteek het gehele netwerk te voorzien van ERTMS.

Bij de HSL en de Betuweroute, met hun kinderziektes, is gebleken dat aan het zomaar groots uitrollen van dit systeem heel veel risico's kleven. Bij een HSL die er nog niet is, kunnen wij ons dat niet veroorloven, laat staan op het gehele spoornetwerk, waarvan iedereen elke dag afhankelijk is. Er zijn te veel onzekerheden en risico's en heel veel uitlopende inschattingen over de prijs. Dit alles doet ons een pas op de plaats maken. Nederland heeft het drukstbereden spoornet van Europa. Is het dan wel slim om voorop te gaan lopen? Wij hebben besloten om dat niet te doen. Wij doen wat Europa ons verplicht te doen, maar het systeem moet zich eerst uitontwikkelen.

Met ERTMS level 3 heb je niet meer met vaste blokken te maken en de capaciteit van het spoor kan worden verhoogd. Level 3 zit echter alleen in het hoofd van mensen; het ligt nog niet eens in de toekomst. Zo zie je hoe in twaalf jaar het beeld van iets kan veranderen.

Wij willen geen risico lopen met de betrouwbaarheid van de dienstregeling. Het is een primair onderdeel van onze verantwoordelijkheid, samen met de spoorsector. Er zijn te veel kinderziektes en om die reden willen wij dat het systeem eerst wordt uitontwikkeld. Wij willen eerst praktijkervaring opdoen op het gemengde net, zoals de lijn Amsterdam-Utrecht. Pas daarna besluiten wij wanneer en op welke wijze ERTMS verder wordt ingevoerd.

De heer **Van Hijum**: U spreekt over veel risico's en kinderziektes. Hoe verhoudt zich dat tot level 2, dat in andere landen al is uitgerold en dat inmiddels op de plank te koop staat? De hoge kosten worden veroorzaakt door het feit dat juist bij opdrachtverlening het wiel iedere keer weer opnieuw wordt uitgevonden. Er is gebrek aan regie op de uitrol.

De heer **Fukken**: Ik denk dat regie op de uitrol heel belangrijk is. Vandaar dat wij deze stap op deze manier hebben gezet. Ieder land heeft op dit moment zijn specifieke beveiligingssysteem. Het streven is een Europees geïntegreerd systeem. Als je van het ene systeem op het andere wilt overgaan, kom je in een overgangssituatie. Amsterdam-Utrecht of de Hanzelijn hebben systemen die dubbel uitgerust zijn om gedurende de interim-periode de treinen zo goed mogelijk te laten rijden. Het is een kwestie van goed doordenken hoe het systeem wordt geïmplementeerd op een manier die kostenefficiënt is. Je moet niet alles dubbel doen. De reiziger moet er minimale last van ondervinden en de risico's moeten zo goed mogelijk zijn afgedekt.

De leveranciers hebben al gezegd dat de kosten van het systeem behoorlijk omlaag zijn gegaan. Het is dus verstandig geweest dat wij destijds die stap hebben gezet. Als wij toen hadden betaald, hadden we de volle mep moeten betalen. Het systeem is goedkoper en stabiel geworden.

De heer **Van Hijum**: Het is natuurlijk prima om lessen te leren uit het verleden, maar hoe verhoudt zich dat tot de vervolgstappen? Mistral wijzigt qua scope en het budget wordt kleiner. Een terugkeer naar de conventionele techniek is iets heel anders dan leren uit het verleden en het zetten van een vervolgstap.

De heer **Fukken**: Dat klopt. Sinds de oormerking monitoren wij Mistral. De hoofdvraag is of wij dit systeem moeten vervangen door conventionele of modernere technieken. Het budget is inderdaad kleiner geworden. Wij kunnen beter wachten totdat het ERTMS-besluit is genomen. Wij willen echter ook geen risico's lopen met overschrijding van de levensduur. Wij moeten continu afwegen hoe een en ander zo

efficiënt mogelijk gerealiseerd kan worden. Eerst was het duidelijk dat Mistral de manier was om ERTMS te implementeren. Daarna werd het conventioneel en vervolgens werd duidelijk dat wij ERTMS wilden. Op het moment dat het écht nodig is, moeten de systemen worden vervangen door conventionele techniek. Als dat echter kan worden uitgesteld, kan de nieuwe techniek meteen worden toegepast. Dat is wel zo verstandig.

De heer **Van Hijum**: In de communicatie met de Kamer is altijd het beeld geschetst dat vanaf 2012 tot vervanging moet worden overgegaan, omdat er anders vanaf 2018 serieuze problemen kunnen ontstaan. Dat beeld is toch niet veranderd? Waarom niet toekomstgericht investeren in plaats van terugvallen op oude technieken?

De heer **Fukken**: Omdat het voor de toekomst belangrijk is dat wordt vastgesteld waar, hoe en wanneer ERTMS wordt gerealiseerd en door wie.

De heer **Van Hijum**: U zei zojuist dat al is besloten dat het wordt uitgerold.

De heer **Fukken**: Maar nog niet tot in detail. Gaan wij het op alle regionale lijnen doen? Welke volgorde houden wij aan? Eerst de treinstellen en dan de banen? Er moeten nog allerlei keuzes worden gemaakt. Het zou doodzonde zijn als wij nu op een regionale lijn de nieuwe technologie zouden invoeren, terwijl over twee jaar wordt besloten om die lijn niet van ERTMS te voorzien. Alles is nog mogelijk. Het hoeft niet overal te worden geïmplementeerd.

De heer **Van Hijum**: Tot slot wil ik een vraag stellen over de institutionele kant. Voorheen, toen NS en ProRail nog één onderneming waren, ging de discussie over de vraag waar de baten van de investering lagen. De kosten waren niet zo'n punt, want die kwamen ten goede aan de reiziger en het was één onderneming. Waar en hoe er wordt geïnvesteerd, is nu echt een issue. NS heeft niet zo veel zin honderden miljoenen in treinen te investeren, zolang men niet weet waar men het voor doet. Wat moet volgens u de strategie zijn en hoe los je het dilemma van een asymmetrische verdeling van kosten en baten tussen alle partijen op?

De heer **Fukken**: Dat is een groot vraagstuk. De pilot is er niet alleen om technische redenen, maar ook om te bepalen hoe wij met die vraagstukken omgaan. Bij de Betuweroute is er destijds voor gekozen om in de subsidiesfeer vanuit het ministerie 50% aan de goederenvervoerders te betalen voor het implementeren van ERTMS in hun treinen. Nu is het de vraag hoe wij het hier gaan doen. Betekent de pilot een stap in de goede richting of staat die op zichzelf? In essentie is het legitiem dat er belastinggeld naartoe gaat.

Het oude beveiligingssysteem zit meer in de baan dan in de treinen. Met ERTMS komt die verhouding anders te liggen. Dat komt door de exploitatie- en de onderhoudskosten. Normaal is ProRail degene die subsidie krijgt, maar ik kan mij voorstellen dat ook de vervoerders subsidie krijgen om het systeem te implementeren. Dat is ook bij de Betuweroute gebeurd, waar de verhouding fiftyfifty was. Wij onderzoeken nog hoe we dat bij deze pilot gaan doen en hoe dat straks gaat als het implementatiebesluit wordt genomen.

De heer **Van Hijum**: Nu het kennelijk geen issue is dat die systeemsprong er komt, kan van de vervoerders en van ProRail worden geëist dat alles wat zij doen toekomstbestendig is. Vindt u dat NS voldoende rekening

houdt met de nieuwe situatie? Bij het bestellen van nieuwe treinstellen wordt, als ik het goed heb begrepen, wel ruimte gereserveerd voor de bekabeling. In de infrastructuur zelf wordt echter nog niets geïnvesteerd.

De heer **Fukken**: Ik kan mij van NS voorstellen dat eerst het implementatievoorstel wordt afgewacht voordat er grootschalig wordt geïnvesteerd in ERTMS in nieuwe treinstellen. Het heeft ook te maken met infasieren en uitfasieren van materieel. Het luistert allemaal heel nauw en het is afhankelijk van de manier waarop NS de implementatie van ERTMS gaat uitvoeren.

Het besluit wordt genomen op basis van het implementatieplan dat wij van de sector krijgen. De praktijkervaring van de pilot wordt daarin meegenomen. Wij zullen ons ook vergewissen van de ontwikkelingen in het buitenland.

De heer **Van Hijum**: U zegt dat het implementatiebesluit noodzakelijk is, maar dat komt er pas in 2013. We zijn dan weer twee jaar verder. In de tussentijd wordt veel geïnvesteerd in vervangingen. Waarom wordt dan niet nu al de eis van toekomstvastheid gesteld?

De heer **Fukken**: Die eis wordt gesteld, maar ik begrijp dat daarover enige discussie is ontstaan tussen de specialisten en dat de commissie ons daarover een vraag heeft gesteld. Wij zijn wel degelijk van mening dat het met de conventionele technieken niet onmogelijk is om in de toekomst over te stappen op ERTMS. Die vervangingen zijn geen weggegooid geld.

De heer **Van Bommel**: Ik wil ingaan op het programma Mistral. U hebt informatie, maar wij hebben andere informatie. Als er sprake is van verschillende informatiestromen, moet je zeker niet investeren in conventionele techniek. Onze informatie is dat ERTMS level 2 absoluut niet werkt met conventionele techniek. U geeft ons de indruk dat u nog niet exact weet waar ERTMS wordt gerealiseerd. Dan kun je toch beter je materieel niet vervangen?

De heer **Fukken**: Bedoelt u materieel of bedoelt u de technologie van de baan?

De heer **Van Bommel**: Ik bedoel de technologie van de baan.

De heer **Fukken**: Laat ik beginnen met de Havenspoorlijn, die functioneert met ERTMS. Het is het begin van de Betuweroute. ERTMS werkt daar op basis van conventionele technologie. Het is weliswaar level 1, maar het kan worden geüpgraded naar level 2. Het bewijs ligt in de haven van Rotterdam. Uiteindelijk willen wij meer dan level 1. Nederlandse ingenieursbureaus, maar ook Bombardier, dat een van de gecertificeerde leveranciers is, zeggen dat de conventionele technologie kan worden gecombineerd met ERTMS level 2. De brief waarin wij dat onderbouwen, zult u binnenkort ontvangen.

De heer **Van Bommel**: Dan is het toch vreemd dat wij andere geluiden horen. Wij moeten die brief maar even afwachten. ProRail is behoorlijk gegroeid, ondanks dat er veel wordt uitbesteed. U houdt toezicht op de omvang. Wat vindt u daarvan als aandeelhouder? Heeft u daar bepaalde sturing op en kunt u zeggen dat het wel een tandje minder mag?

De heer **Fukken**: Wij zien een aantal dingen. Het aantal projecten bij ProRail is enorm. Dat legitimeert het aantal mensen op de verschillende

projecten. Dat kunnen beter de eigen mensen van ProRail zijn dan ingehuurde krachten, met name op het niveau van projectleider. Er moeten mensen zitten die gecommitteerd zijn aan wat wordt neergezet. Wij hebben efficiëncytaakstellingen meegegeven aan ProRail. Dat hebben wij in het verleden ook al een aantal malen gedaan. De spoorsector wordt met 160 mln. per jaar gekort en wij kijken hoe wij in die sfeer kunnen besparen.

De heer **Van Bommel**: U hebt in ieder geval goed naar de plannen laten kijken. Dank u.

De heer **Bosman**: Wat is de rol van het ministerie in de pilot Amsterdam–Utrecht?

De heer **Fukken**: Toen de heroriëntatie op ERTMS kwam, hebben wij vastgesteld dat het een goede zaak is om zelf praktijkervaring op te doen op het gemengde net Amsterdam–Utrecht. Vervolgens hebben wij de spoorsector gevraagd om een plan van aanpak te maken. Wij hebben het plan van aanpak geaccordeerd. De spoorsector heeft toen een subsidieaanvraag ingediend om het financieel te kunnen bolwerken. Wij moeten erover besluiten. Er is nog een aantal vragen dat over en weer moet worden uitgesproken.

De heer **Bosman**: Wanneer is de einddatum van de pilot?

De heer **Fukken**: De pilot moet eerst starten en dat is de grootste zorg. De aanvraag van de spoorsector ligt er al een tijdje. Wij moeten nu snel doorpakken om de issues feitelijk te tackelen, zodat de pilot binnenkort van start kan gaan. De pilot zal een of twee jaar draaien. Tussendoor evalueren wij de ervaringen. Vervolgens neemt de spoorsector de ervaringen mee bij het maken van het implementatieplan, dat bij ons wordt ingediend. Wij hebben gevraagd met een implementatieplan te komen dat is gebaseerd op de praktijkervaringen van Amsterdam–Utrecht.

De heer **Bosman**: Dat is extra zorgelijk. Ik hoor steeds 2013 noemen als de datum voor de uitrolstrategie. Het is nu bijna 2012. U zegt dat de pilot een of twee jaar moet draaien. Het is dan 2014. De implementatiestrategie 2013 gaan wij dus niet halen. Klopt dat?

De heer **Fukken**: Ik weet niet of dat klopt. Ik denk dat het inderdaad heel lastig gaat worden om een en ander in 2013 te leveren. De pilot heeft behoorlijk op zich laten wachten.

De heer **Bosman**: Dan hebben wij een probleem. Er moeten keuzes worden gemaakt. U zegt zelf dat dat belangrijk is voor de toekomst. Het gaat om uitstel van de implementatie en de investeringen. Misschien zijn er zelfs investeringen gedaan waarvan achteraf duidelijk wordt dat ze niet de bedoeling waren. Wie heeft de regie en de doorzettingsmacht om toe te zeggen dat de uitrolstrategie 2013 toch voor elkaar komt?

De heer **Fukken**: De regie ligt bij ons en de operationele regie ligt bij ProRail. Bij de doorzettingsmacht ligt dat wat lastiger. Als de NS bepaalde voorwaarden stelt aan de financiering van de pilot, krijgen wij te maken met Europese regelgeving op het gebied van staatssteun. Wij dienen dan een traject in te gaan met Brussel om te kijken of de staatssteun voldoet aan de Europese regels. Het is een pilot in een pilot en wij moeten goed kijken hoe we dit gaan uitvoeren. Wij hebben er geen trek in om straks

voor het Brusselse bankje te staan. Wij moeten dit van tevoren goed met elkaar bespreken en dat doen we nu. Ik ben het van harte met u eens dat het wel heel lang duurt en dat wij nu snel tot een besluit moeten komen.

De heer **Bosman**: Is het dan niet verstandig dat de minister een brief schrijft waarin staat dat 2013 niet wordt gehaald en dat wij op basis daarvan iets anders moeten gaan doen? De Kamer moet besluiten over geld op schuivende schalen op basis van beslissingen die telkens worden uitgesteld en kan daar geen geld voor uitgeven. Er moeten afspraken worden gemaakt en er moet worden doorgepakkt. Communiceer dat wel met de Kamer, die dan weet waaraan zij wel of geen geld wil uitgeven.

De heer **Fukken**: Dat kan ik mij goed voorstellen. Ik zeg alleen niet dat 2013 niet wordt gehaald. Wij moeten met elkaar onderzoeken hoe een en ander toch kan worden gerealiseerd. Wij moeten de pilot doen en de praktijkervaringen verwerken in het implementatieplan. Wij hebben toegezegd dat er in 2013 een implementatieplan vanuit de sector ligt, waarover wij vervolgens een besluit nemen.

De heer **Bosman**: Ik begrijp dat het implementatieplan 2013 er ligt.

De heer **Fukken**: Het ligt er nu nog niet, maar wij streven er wel naar dat het er in 2013 is.

De heer **Bosman**: Anders kan er worden gekort op de KPI's, maar dat is een ander verhaal. Een ander puntje zijn de financiën. Hoe gaan de financiële stromen precies? Er komt geld vanuit het ministerie en daar staat een beheerplan van ProRail tegenover. Of ligt er een beheerplan en zet het ministerie daar geld tegenover?

De heer **Fukken**: Er is een financiële reeks afgesproken en daar staat een beheerplan tegenover. Aan de hand van het geld dat het ministerie geeft, wordt het beheerplan gemaakt.

De heer **Bosman**: Met wie van ProRail bespreekt het ministerie het beheerplan en de financiële reeksen?

De heer **Fukken**: Met de heer Steeghs.

De heer **Bosman**: Dus de heer Steeghs kent alle reeksen in de begroting en de mogelijke mutaties daarin en weet hoe ze werken.

De heer **Fukken**: Nee, de heer Steeghs weet hoeveel geld hij van ons kan verwachten. Hij weet ook wat hij daar tegenover kan zetten en hoe hij het geld binnen ProRail gaat verdelen. Hoe wij begrotingstechnisch in Den Haag ons werk doen, laat hij graag aan ons over.

De heer **Bosman**: Dat begrijp ik. Aan het begin van het jaar is er een zak met geld. U bespreekt met de heer Steeghs wat hij wil hebben en aan het einde van het jaar kijkt u of hij iets over heeft of juist tekort komt.

De heer **Fukken**: Ja.

De heer **Bosman**: Als Kamerlid zie ik dat er mutaties in de begroting zijn die halverwege het jaar een verandering in de geldstroom veroorzaken. Is dat een afspraak die u met ProRail maakt, of is het een begrotingstechnisch verhaal, waar geen reactie van ProRail tegenover staat?

De heer **Fukken**: Dat is puur een begrotingstechnisch verhaal, waarvan ProRail niets merkt.

De heer **Bosman**: Een bedrag van bijna 580 mln., dus ruim 0,5 mld., op de tweede suppletoire begroting, is geld dat niemand raakt en waarmee je gewoon kunt schuiven?

De heer **Fukken**: Ja, dat klopt. Ik heb meegekregen dat u die vraag vaak hebt gesteld. Het is natuurlijk een momentopname. Onze specialisten zorgen ervoor dat het geld van het ministerie zo goed mogelijk wordt benut. Je kunt dat binnen het artikel Spoor bekijken, maar als het daar allemaal goed loopt, kun je ook breder kijken. Het is iets voor de Miljoenennota, de Voorjaarsnota, de Najaarsnota en de Slotwet. De 580 mln. is een momentopname van de Miljoenennota. Vervolgens is er bij de Voorjaars- en Najaarsnota weer geld bijgekomen. Het is een proces om ervoor te zorgen dat al die boeken zo goed mogelijk sluiten. Vanuit mijn verantwoordelijkheid voor het spoorvervoer houd ik natuurlijk bijzonder goed in de gaten dat er niet zomaar geld uit mijn budget verdwijnt.

De heer **Bosman**: Er staat 580 mln. voor spooronderhoud. Dat is een taakstelling waarover u van tevoren afspraken hebt gemaakt met ProRail, met prestatie-indicatoren en alles wat daarbij hoort. Klaarblijkelijk kan uit die afspraken een 0,5 mld. worden gehaald, zonder dat de KPI's worden geraakt.

De heer **Fukken**: Volgens mij is die link niet zomaar te leggen. Het bedrag gaat niet ten koste van de totale subsidiebeschikking aan ProRail.

De heer **Bosman**: Ik bedoel specifiek het spooronderhoud.

De heer **Fukken**: Er zijn meerdere onderdelen waaraan dat geld wordt besteed. Het kan zijn dat een gedeelte van de kas in het eerste deel van het jaar niet nodig is, maar in de tweede periode wel. Je kunt daar maatwerk op toepassen. Als ik zie dat er 580 mln. uit de Miljoenennota weg is en dat er weer geld bij is gekomen bij de voor- en najaarsnota, dan denk ik dat er tijdelijk geld nodig was voor iets anders. Dit is meer iets voor de afdeling FMC, die hier vrijdag ook heeft gezeten. Het is maatwerk. Het geld is niet zomaar weg en wordt ook niet in mindering gebracht bij ProRail. Het is een boekhoudkundig verhaal binnen het ministerie.

De heer **Bosman**: Ik ben het nu helemaal kwijt, maar dat geeft niet. Het geld dat aan het begin van het jaar op dat mooie A3-formulier met al die geldstroompjes staat, is niet geld dat ProRail krijgt. Het is geld dat op de begroting staat. ProRail heeft dan trekkingsrecht. Werkt dat zo? Hoe schuift het ministerie met geld dat het aan ProRail heeft gegeven?

De heer **Fukken**: Ik denk dat het beter is dat u die vraag aan de directeur van onze financiële afdeling stelt. Ik weet niet precies hoe dat werkt. Ik houd in de gaten dat de financiële afspraken met ProRail worden nagekomen en dat er niet zomaar geld verdwijnt.

De heer **Bosman**: Het gaat mij er niet om dat geld verdwijnt, maar dat ik als Kamerlid kan volgen waar het geld naartoe gaat en hoe er wordt geschoven. Het is een beetje balletje-balletje, maar ik begrijp dat u het ook moeilijk vindt om het te volgen en dat steunt mij in mijn zorg. Ik ben klaar met mijn vragen.

De heer **Fukken**: Ik heb het al eerder gezegd, maar zal het nog een keer bevestigen. Wij willen de financiële stromen zelf ook inzichtelijker maken. Het is inderdaad vrij lastig om te volgen.

De heer **Paulus Jansen**: Ik wil twee voorbeelden aanstippen. Het eerste is het project Quickscan Decentraal Spoor, dat in het leven is geroepen voor regionale lijnen waarin een aantal knelpunten en knelpuntjes zaten. In 2009 zijn daarover afspraken gemaakt met de provincies. In maart 2010 is besloten daarvoor een bedrag van 54 mln. beschikbaar te stellen. Ik begrijp toch goed dat dit een van de projecten is waarvan het ministerie zegt dat het zich niet alleen met de output, maar ook met de input bezig gaat houden, kortom dat het gaat bewaken op projectniveau?

De heer **Fukken**: Ja, dat klopt. Het is een geoormerkt project.

De heer **Paulus Jansen**: Hoe staat het ermee?

De heer **Fukken**: Dat is een goede vraag, maar ik heb het antwoord niet paraat.

De heer **Paulus Jansen**: Wij hebben tijdens deze hoorzittingen ook gesproken met regionale spoorvervoerders. Zij melden ons dat er nog niets te merken is van die investeringen. In een aantal gevallen gaat het om kleine zaken, zoals een snellere wissel of een klein stukje extra spoor. Uw ministerie stuurt op input. Ik neem toch aan dat u dan een planning wilt hebben waarin duidelijk staat wanneer bepaalde zaken worden opgeleverd.

De heer **Fukken**: Ik weet niet hoe het loopt met een geoormerkt project. Ik ben dat nog niet tegengekomen tijdens mijn inwerkperiode. Ik ken wel de specifieke situatie in Gelderland, omdat daarover onlangs met de Tweede Kamer is gesproken. De afgelopen periode is daar behoorlijk geïnvesteerd en het spoor is daar in een veel betere staat terechtgekomen. Het zat daarvoor in de top vijf van de slechtst presterende lijnen. De beschikbaarheid van Arnhem–Winterswijk en Doetinchem–Winterswijk is enorm toegenomen. Ik kan mij voorstellen dat die lijn onderdeel is van dat geoormerkte project. Het loopt wel degelijk. Wellicht dat het eerst in Gelderland is opgepakt, om dat daarna in Limburg te doen. Het is duidelijk dat het project in Gelderland goed is verlopen.

De heer **Paulus Jansen**: Bij mijn weten waren het in Gelderland puur vervangingen van kapotte materialen. Ik dacht niet dat kleine verbeteringen onderdeel waren van het project, zoals het vervangen van kleine stukjes spoor of wissels. Is het zo bij dit soort projecten dat op het moment dat het ministerie zich met de input bezighoudt, er afspraken worden gemaakt over het tijdstip waarop zaken worden afgeleverd? Daarover worden harde afspraken gemaakt. Worden er ook sancties opgelegd wanneer de afspraken niet worden gehaald?

De heer **Fukken**: Sancties zitten op het niveau van het jaarlijkse beheerplan. Het klopt dat wij voor de geoormerkte projecten specifieke afspraken maken. Die moeten terugvertaald worden en terug te vinden zijn in het jaarlijkse beheerplan.

De heer **Paulus Jansen**: Het is goed als wij horen hoe het er momenteel mee gaat. U hebt het niet paraat, maar de indruk van de commissie is dat het project flink achterloopt op de ambitie.

Het tweede concrete voorbeeld is dat van een aantal verbeteringen van de veiligheid en de capaciteit van het bestaande spoorwegnet, met optimalisatie van bestaande technieken. Ik heb het dan over verbetering van ATB-Vv vanwege de veiligheid, code 147, het harder kunnen rijden binnen de context van ATB, capaciteitsverhoging door blokverlichting enzovoort. Al die zaken vergen investeringen. Kunt u hiervan een indicatie geven?

De heer **Fukken**: Voor al die verschillende projecten zijn projectbudgetten beschikbaar gesteld. Ik heb ze niet bij me en ze zitten ook niet in mijn hoofd. Ik wil ze u graag doen toekomen. Het is duidelijk dat het om belangrijke projecten gaat. De vraag is hoe zich dat verhoudt tot de ERTMS-vraag.

De heer **Paulus Jansen**: Die vraag heb ik nog niet gesteld. Ik wilde eerst vragen over welke periode die investeringen worden afgeschreven, los van de vraag om hoeveel geld het gaat. Hoe lang moeten ze nog meegaan?

De heer **Fukken**: Wij schrijven niets af, dat doet ProRail. Het is de verantwoordelijkheid van de financiële afdeling van ProRail om dit zo goed mogelijk te doen. Wij willen de prestaties in Nederland continu verbeteren, De STS-projecten zijn belangrijk voor de veiligheid. Vooruitlopend op het ERTMS-systeem zijn dit belangrijke zaken. Een project als OV SAAL moet nu goed worden gevolgd. De planning verhoudt zich, net als bij de Hanzelijn, wellicht niet helemaal tot de verwachtingen. Als duidelijkheid over de verdere implementatie van ERTMS er eerder was, hadden wij een besluit kunnen nemen, maar die duidelijkheid was er nu eenmaal niet.

De heer **Paulus Jansen**: Uw minister is de eindverantwoordelijke voor de regie op de lange termijn. Voor u is ERTMS een dikke stip op de horizon. Als ProRail, al dan niet in samenspraak met NS, met allerlei voorstellen komt om te investeren in het optimaliseren van de bestaande techniek, die als het ware haaks staan op ERTMS of de implementatie daarvan kunnen uitstellen, dan is het toch logisch dat u vraagt hoe lang dat spul meegaat? Als het vijf jaar meegaat, kan ik mij voorstellen dat u dat geen probleem vindt. Als het echter twintig jaar meegaat, kan ik mij voorstellen dat u als strateeg wat kritische vragen gaat stellen.

De heer **Fukken**: Dat doen wij ook en anders zou de Tweede Kamer dat wel doen. Bij de Hanzelijn wordt ook de vraag gesteld wanneer de trein daar 160 km/uur of harder kan rijden. Die snelheid willen wij zo snel mogelijk bereiken. Wij vragen de sector naar de mogelijkheden en het antwoord gaan wij met elkaar beoordelen. Wij komen dan terug bij de Tweede Kamer en vertellen wanneer dat zou kunnen en welke kosten er tegenover staan. De vraag hoe belangrijk veiligheid is, wordt continu afgewogen. Als je het op alle STS-passages voor elkaar wilt hebben, weet je dat er veel moet worden geïnvesteerd om te voorkomen dat er door rood licht wordt gereden. Als je, vooruitlopend op ERTMS, overal 160 km/uur wilt rijden, weet je dat heel veel moet betalen voor het upgraden van de ATB-technologie.

De heer **Paulus Jansen**: U vindt het logisch dat ik vraag hoe lang het spul meegaat. Ik neem aan dat u die vraag zelf ook aan ProRail hebt gesteld. Wat was het antwoord?

De heer **Fukken**: Die vraag heb ik nog niet aan ProRail gesteld.

De heer **Paulus Jansen**: Dan is de logische conclusie dat van strategische regie geen sprake is. Ik kan mij voorstellen dat u zegt dat tijdens de verbouwing de verkoop door moet gaan en daarmee bedoel ik het optimaliseren en de langetermijndoelen. Ik neem toch aan dat het ministerie wil sturen op het voorkomen van strijdigheden tussen kortetermijnverbeteringen en het langetermijndoel dat ook u voor ogen hebt.

De heer **Fukken**: Dat is zo. Als wij een motie van de Kamer krijgen om zo snel mogelijk stoptonende seinpassages op de belangrijkste punten te verminderen, gaan wij dat natuurlijk doen. Wij willen dat de treinen niet meer door de rode seinen kunnen rijden.

De heer **Paulus Jansen**: Dat kun je zowel met ATB-Vv als met ERTMS doen. U had de Kamer kunnen voorstellen op korte termijn iets te doen met ATB-Vv, maar dat levert problemen op met de langetermijndoelen. U kunt ook voorstellen te kiezen voor ERTMS. Dat kost misschien vijf of tien jaar extra. U kunt de Kamer een hapklare overweging aanbieden. Waarom is dat niet gebeurd?

De heer **Fukken**: Ik heb de afgelopen periode heel wat mappen doorgeploegd en gemerkt dat er veel discussie is geweest tussen het ministerie en de Kamer. Er zijn duidelijke besluiten genomen en moties aangenomen en volgens mij is dit een typisch voorbeeld daarvan.

De heer **Paulus Jansen**: Ik concludeer dat het ministerie wel degelijk stuurt op de lange termijn als het gaat om belangrijke investeringen bij ProRail en misschien ook wel de NS. De uitzonderingen op de regel zijn vooral een gevolg van het feit dat de Kamer het ministerie onder druk zet om direct verbeteringen te realiseren.

De heer **Fukken**: Als er een duidelijke vraag vanuit de Kamer komt, willen wij die graag inwilligen. ProRail is in zo'n geval de uitvoerder. Dit is een zeer vergaande vorm van inputsturing en daar doen wij daar niet aan. Het ministerie moet ProRail de doelen en de te verwachten prestaties melden. Bij de STS-passages is dat heel specifiek. Er worden zelfs eisen gesteld aan de aantallen seinen. Ik vind dat een vergaande vorm van inputsturing.

De heer **Paulus Jansen**: Impliciet hoor ik dat de Kamer dit beter niet kan doen.

De heer **Fukken**: De vraag is op welk niveau wij veiligheid op het spoornetwerk wensen. Wat zijn de eisen? Als dingen niet goed gaan, kun je via inputsturing interveniëren en ATB-Vv is daarvan een voorbeeld.

De heer **Paulus Jansen**: Begrijp ik het goed dat u het niet tot uw taak rekent om de Kamer te waarschuwen als kortetermijnprioriteiten ten koste van langetermijndoelen dreigen te gaan?

De heer **Fukken**: Dat lijkt me juist een hele belangrijke taak van ons.

De heer **Paulus Jansen**: Dat lijkt mij ook, maar het wringt bij de drie voorbeelden die wij zojuist hebben besproken. De korte en de lange termijn staan daar haaks op elkaar.

De heer **Fukken**: Dit volg ik niet. In mijn beleving is er uitgebreid gecommuniceerd met de Kamer. Zolang er geen ERTMS is, moet er iets worden gedaan aan de rodeseinproblematiek. Dat vindt iedereen. Wij weten allemaal dat daarvoor investeringen nodig zijn, die niet meer nodig zijn als ERTMS eenmaal is gerealiseerd. Wij vinden het allemaal waard dat wij nu investeren in techniek om de seinpassages te verhelpen.

De heer **Paulus Jansen**: Ongeacht de levensduur van de verbeteringen? Die is op dat moment niet meer relevant?

De heer **Fukken**: Als duidelijk wordt dat wij bijvoorbeeld volgend jaar in november ERTMS hebben, kun je je dat wel afvragen. Zolang wij nog niet weten wanneer, hoe en waar ERTMS wordt gerealiseerd, weten wij een ding zeker: het duurt nog wel even. Dan is het goed om op deze manier te investeren in de veiligheid op het spoor, zeker nu de Kamer daar zo'n belangrijk punt van maakt.

De **voorzitter**: Ter wille van de tijd moeten wij afronden. Ik dank u hartelijk voor uw bijdrage. De bijeenkomst wordt geschorst.

Sluiting 12.00 uur.

VERSLAG VAN EEN OPENBAAR GESPREK IN HET KADER VAN DE TIJDELIJKE COMMISSIE ONDERHOUD EN INNOVATIE SPOOR

Maandag 7 november 2011
Aanvang 12.35 uur

Gehoord worden: mevrouw J. Thunnissen, Inspecteur-Generaal, en de heer P.T. Gelton, Directeur Rail- en wegvervoer, Inspectie Verkeer en Waterstaat

Voorzitter: mevrouw A. H. Kuiken

Verder zijn aanwezig de leden van de commissie: Van Bommel, Bosman, Van Hijum en Paulus Jansen, alsmede de heer F.H. Mittendorff, griffier, en de heer R.J. de Bakker, onderzoekscoördinator

De **voorzitter**: Goedemiddag. Ik heropen de vergadering. Wij spreken nu met de Inspectie Verkeer en Waterstaat en zullen voornamelijk kijken naar de veiligheid op het spoor.

De heer **Van Bommel**: Wij gaan u een aantal vragen stellen over de veiligheid van het spoor. Ik geef u eerst de gelegenheid uzelf voor te stellen.

Mevrouw **Thunnissen**: Ik ben Jenny Thunnissen en ik ben inspecteur-generaal van de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Ik ben waarnemend inspecteur-generaal van de VROM-Inspectie.

De heer **Gelton**: Ik ben Paul Gelton, directeur rail- en wegvervoer bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

De heer **Van Bommel**: Wij onderzoeken de veiligheid op het spoor. Wij weten dat er verschillende veiligheidssystemen zijn op het Nederlandse spoor. Wij hopen dat onze vraagstelling ertoe leidt dat de commissie duidelijk inzicht krijgt in de veiligheid. Kunt u uw taken als toezichthouder kort toelichten? Kunt u ook ingaan op de relatie met de Onderzoeksraad voor Veiligheid?

Mevrouw **Thunnissen**: Onze taak is er bij de onder toezichtstaanden erop toezien dat zij de wet- en regelgeving die voor hen geldt, naleven. Het is niet meer en niet minder. Daarachter zit wetgeving die de wetgever met normatiek op het punt van veiligheid heeft vormgegeven. De relatie met de Onderzoeksraad voor Veiligheid is op het spoor anders dan bij de lucht- of scheepvaart. Bij de luchtvaart onderzoekt de Onderzoeksraad alle ongevallen, maar bij het spoor is afgesproken dat de Inspectie sommige onderzoeken doet. Anders wordt het wel heel veel. De criteria zijn ernstig leed, doden en veel gewonden.

De heer **Van Bommel**: Als u elkaar wilt aanvullen, bent u daar vrij in.

De heer **Gelton**: Ongevallen met een schade van meer dan 1 mln. onderzoeken wij ook.

De heer **Van Bommel**: Dat is duidelijk. Het gaat dus om de gevolgen van het ongeval. In 2010 hebt u 1840 inspecties gepland. Uiteindelijk zijn er 3002 inspecties gerealiseerd. Dat heeft te maken met een andere manier

van registreren. Wij vragen u een beeld te schetsen van de huidige veiligheidssituatie op het spoor, waarbij u ook kunt ingaan op de infrastructuur.

Mevrouw **Thunnissen**: Als het spoor niet veilig is, komt er geen veiligheidsattest. Dat is het uitgangspunt. Mijn collega zal de precieze beelden aan u geven.

De heer **Gelton**: Het antwoord is veelkleurig. Veiligheid is geen absoluut begrip. Als de veiligheid van het Nederlandse spoor wordt afgezet tegen de internationale standaarden, blijken wij ergens in de top te zitten. Een benchmark van de ERA heeft onlangs uitgewezen dat wij qua veiligheid in de top zitten.

Dat wil niet zeggen dat er geen situaties meer zijn die kunnen worden verbeterd. Wij houden op twee manieren toezicht. Ten eerste doen wij dat via systeemtoezicht, waarbij wij kijken naar de prestaties van de infrabeheerders en de vervoerders op systeemniveau. Wij onderzoeken of de processen op een veilige manier werken. Ten tweede voeren wij reality checks uit op het spoor bij de vervoerders om te onderzoeken of de uitwerking van de processen naar verwachting verloopt.

De heer **Van Bommel**: De veiligheidssituatie in Nederland is dus leidend in Europa, of in ieder geval heel hoog.

De heer **Gelton**: Wij zitten nog niet aan de absolute top. Ik verwijs naar de benchmark van de ERA. Wij zitten wel ergens in de top, ook afgezet tegen het aantal reizigerskilometers en de intensiteit van het gebruik van het spoor.

De heer **Van Bommel**: Als u desondanks verbeterpunten kunt aangeven, welke zou u dan willen noemen?

De heer **Gelton**: Wij kijken naar de prestaties van de vervoerders en de infrabeheerders. De systemen zijn veilig, maar wij kijken ook of de uitwerking daarvan juist is. Wij hebben een gigantisch spoorwegnet. Regionaal zijn er wel verschillen, bijvoorbeeld in het asset management, het activabeheer, het beheer van het spoor en hoe dat vastligt in bepaalde systemen. Generiek is dat op orde. ProRail is in control, maar er zijn natuurlijk altijd zaken die kunnen worden verbeterd. Die hebben overigens geen directe relatie met een acute veiligheidssituatie, anders mogen wij het veiligheidsattest niet toekennen.

De heer **Van Bommel**: Kunt u een specifiek voorbeeld noemen?

De heer **Gelton**: Ik kan een specifiek voorbeeld uit 2010 noemen, namelijk het incident bij Uithuizen. Wij constateerden na het incident dat in de regio Noordoost het tekeningenbeheer van de spoorlijn zelf niet op orde was. In het verlengde van het veiligheidsattest van ProRail hebben wij duidelijk gemaakt dat dit een verbeterpunt is dat moet worden opgepakt. Inmiddels is ProRail daarmee bezig. Het is een klein voorbeeld van de verbeteringen waar wij naar op zoek zijn.

De heer **Van Bommel**: Wat is een tekeningenbeheer?

De heer **Gelton**: Een infrabeheerder moet natuurlijk zijn infrabeheer goed geregistreerd hebben. Wij moeten weten waar alles ligt en wat de staat van onderhoud is. In dat specifieke geval is geconstateerd dat een en ander niet op orde was. ProRail is verzocht om dat in orde te brengen.

De heer **Van Bommel**: Dat is duidelijk. U publiceert ieder jaar de trendanalyse Spoorveiligheid. Deze analyse interesseert de commissie uiteraard bovenmatig. Kunt u in zowel kwalitatieve als kwantitatieve zin iets zeggen over het aantal en type incidenten dat u op het spoor tegenkomt? Gaan wij de goede richting op?

De heer **Gelton**: De trend is positief. Dat blijkt bijvoorbeeld uit het afnemend aantal stoptonende seinpassages. Allerlei maatregelen van vervoerders, maar ook van de infrabeheerders, hebben effect gehad. Dat effect zou wat steviger kunnen en uiteindelijk streven wij ernaar helemaal geen stoptonende seinpassages meer te hebben. De trend is duidelijk positief.

De heer **Van Bommel**: Kunt u een beeld geven van de veranderingen die het afgelopen jaar zijn ingevoerd op het gebied van veiligheid op het spoor?

De heer **Gelton**: Op een groot aantal kritieke punten op het hoofdspoor is een verbeterde ATB-versie uitgerold, om te voorkomen dat de STS-passages plaatsvinden. Wij zien dat dit effect heeft. Er zijn meerdere zaken die aan dat effect bijdragen, zoals het goed instrueren van machinisten, het zorgen voor een goede wegbekendheid bij machinisten en meer van dat soort zaken.

De heer **Van Bommel**: Het klinkt allemaal heel mooi. Toch ga ik u iets vragen. U had in 2010 de doelstelling om het aantal STS-passages met 50% te verminderen. Wij begrijpen dat dit percentage niet is gehaald. Er vonden 169 passages plaats. Vier daarvan leidden tot botsingen. U hebt uw doelstelling niet gehaald en toch schetst u een behoorlijk positief beeld. Hoe zit dat?

De heer **Gelton**: Om te beginnen merk ik op dat het niet onze doelstelling is. Wij monitoren het slechts en kijken of de verbetermaatregelen ook daadwerkelijk worden doorgevoerd. Het is een doelstelling van het ministerie, vervoerders en infrabeheerders. Wij zien inderdaad dat het doel in 2010 niet is gehaald. Wij zijn er nog niet, maar de algemene trend blijft nog steeds positief en de sector is nog steeds op zoek naar aanvullende maatregelen, zoals het instrueren van de machinist. Het is een vraag voor de infrabeheerders en vervoerders of er nog meer mogelijk is.

De heer **Van Bommel**: Wij hadden het net over de effectiviteit van de veranderingen. Zou u kunnen stellen dat die effectiviteit iets minder was dan verwacht?

De heer **Gelton**: Het effect is niet terug te voeren op een maatregel. Wij hebben analyses uitgevoerd. Ik verwijs naar het rapport STS-passages van 2010, waarin een aantal van die maatregelen wordt genoemd en de effecten die ze hebben gehad. De veelheid van maatregelen heeft geleid tot de positieve trend. Het is heel moeilijk aan te geven welke maatregel nog echt verbetering behoeft om uiteindelijk een nog groter effect te krijgen.

De heer **Van Bommel**: Er zijn technische storingen met de seinen. Komen die vaak voor? Worden het er meer of minder?

De heer **Gelton**: Wij hebben daarin geen trend kunnen ontdekken. In bepaalde gebieden ligt veel oud spoor. Ik denk dan vooral aan de regionale lijnen, de voormalige diesellijntjes. Jaren geleden, toen NS nog beheerder was, dacht men dat die in de toekomst zouden worden afgestoten. Uiteindelijk worden ze gebruikt voor personenvervoer. Het zijn vrij oude lijnen met een oude infrastructuur, die vrij gevoelig voor storingen zijn.

De heer **Van Bommel**: Dat is duidelijk. Wij begrijpen dat technische gestoorde treinen die een rood sein passeren buiten de scope vallen. Is dat zo?

De heer **Gelton**: Dat is mij niet bekend.

De heer **Van Bommel**: Hoe komt dat?

De heer **Gelton**: Omdat ik het niet weet. Het staat misschien in onze rapporten. Ik weet het niet. Ik wil het voor u opzoeken en als het er is, stuur ik het op.

De heer **Van Bommel**: De commissie ontvangt dat graag schriftelijk. Als een antwoord niet bekend is, ontvangen wij het graag schriftelijk. Ik kom terug op de STS-passages. Ik heb het dan over de periode 2006–2010. Ik citeer: «Bij 43% van de STS-passages wordt het zogenaamde gevaarpunt bereikt.» Verderop staat: «Bij ruim 70% heeft het passeren van een rood sein gevolgen. 46% is alleen vertragingen en 54% zelfs meer dan vertraging.» Wat betekent het als een gevaarpunt daadwerkelijk wordt bereikt?

De heer **Gelton**: Als een gevaarpunt wordt bereikt, wordt een dusdanig risiconiveau overschreden dat bij interactie met ander verkeer eventueel een aanrijding kan plaatsvinden. Dat betekent niet dat er ter plekke een situatie ontstaat dat een aanrijding plaatsvindt, maar het heeft te maken met de interactie met de rest van het verkeer dat op dat moment aanwezig is.

De heer **Van Bommel**: Hoe ernstig is dit?

De heer **Gelton**: Dat is een kwalitatieve afweging. Het bereiken van een gevaarpunt is onwenselijk. Het moge duidelijk zijn dat wij dat soort situaties willen minimaliseren.

De heer **Van Bommel**: Wat is volgens u de beste oplossing om het aantal STS-passages te minimaliseren?

De heer **Gelton**: Wil je STS-passages stevig voorkomen, dan zul je een systeem met een remcurve moeten uitrollen, bijvoorbeeld ECTS level 2 of ERTMS level 2, maar ook ATB nieuwe generatie. Het probleem met de traditionele ATB eerste generatie en de verbeterde versie is dat de remcurve er niet inzit. Als ATB registreert dat er wordt geremd, wordt er geen ingreep vanuit het systeem zelf gepleegd. Iedere lichte remming wordt al gesignaleerd. Er is dan nog steeds kans op doorrollen, ook bij een rood sein.

De heer **Van Bommel**: Kunnen wij uit uw woorden halen dat ATB voldoet of is uw ambitie toch echt ERTMS?

De heer **Gelton**: Dat is geen uitspraak die wij kunnen doen. Als wij uiteindelijk het aantal STS-passages naar nul willen reduceren, dan moeten wij wel overgaan op een ander systeem. Er vinden altijd nog restpassages plaats.

Het is al eerder in deze commissie aan de orde geweest dat alle STS-passages zouden worden voorkomen. Dat is niet waar. Het systeem bewaakt het doorrijden, maar niet altijd het doorglijden. Bij glad spoor kan een trein, ook met ERTMS level 2 nog steeds doorschieten.

De heer **Van Bommel**: Duidelijk. Inderdaad, dat blijf je dan houden. Dat is dan weer een kwestie van onderhoud aan het spoor, en natuurlijk van het preventief onderhoud. In het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid naar aanleiding van de treinbotsing die in Barendrecht heeft plaatsgevonden, was deze zeer kritisch over het veiligheidssysteem. Deelt u de conclusie van de Onderzoeksraad dat de ATB-EG niet veilig genoeg was en is?

De heer **Gelton**: Dat is een constatering die al eerder is gedaan, omdat ATB-EG het snelheidsgebied onder de 40 km/uur niet afdekt. ATB-Vv wordt uitgerold om dat te dichten. Deze wordt alleen uitgerold op de meest kritische plekken en is dus niet overal aanwezig. Waar nog ATB-EG ligt, blijft het feit, dat onder de 40 km/uur er eigenlijk geen ingreep plaats kan vinden.

De heer **Van Bommel**: Wij kunnen dus constateren dat u vindt dat ATB-Vv daarvoor de oplossing is?

De heer **Gelton**: ATB-Vv lost het ingrijpen onder de 40 km/uur op, maar heeft geen remcurve. Als de machinist onder de 40 km/uur een te langzame remming inzet, of te weinig druk geeft, kan de trein nog steeds doorschieten. Andere systemen, zoals ATB-NG en ERTMS level 2, voorkomen dat.

De heer **Van Bommel**: Uiteindelijk zou ons doel voor de echte veiligheid dus ERTMS moeten zijn?

De heer **Gelton**: Deze keuze is niet aan de Inspectie, maar als we het aantal STS-passages substantieel naar nul willen brengen, zul je dat wel moeten doen.

De heer **Van Bommel**: Indirect hoor ik dan toch een bevestigend antwoord.

Mevrouw **Thunnissen**: Misschien even ter aanvulling: het is niet aan de Inspectie om het veiligheidsniveau te bepalen. Het veiligheidsniveau omhoog of naar beneden brengen is een beleidsmatige keuze; die is aan de minister en haar adviseurs. Het is wel goed om ons dat te realiseren.

De heer **Van Bommel**: Dat is uiteraard duidelijk. We proberen natuurlijk wel aan de hand van uw antwoorden een visie te krijgen op hoe we het spoor optimaal en zo veilig mogelijk kunnen maken. Misschien kunt u nog even ingaan op welke lijnen u denkt de grootste mate van veiligheid te kunnen halen. Hebt u een wenselijk tijdspad daarvoor?

De heer **Gelton**: Het is niet aan ons om het tijdsbestek te bepalen. Dat heeft natuurlijk ook te maken met financiële afwegingen. Eigenlijk lag het antwoord al in mijn eerdere antwoord verscholen, want daar waar nog ATB-EG ligt en we een hoog veiligheidsniveau willen hebben, zou het kunnen helpen als we ERTMS uitrollen.

De heer **Van Bommel**: Het is ons bekend dat in Duitsland met dubbele systemen wordt gereden. Het ERTMS wordt soms gecombineerd met een ander beveiligingssysteem. In Duitsland schijnt het zo te zijn, dat zodra er op ERTMS wordt gereden, de baanseinen uitgaan. Dat heeft met veiligheid te maken. In Nederland gebeurt dat niet. Hoe veilig is dat? Doet Duitsland dat zonder dat daarvoor een reden is?

De heer **Gelton**: Wat de overwegingen van de Duitsers zijn, weet ik niet. Dat moet u hen vragen. Het is wel zo, dat twee systemen naast elkaar operabel kunnen zijn. Dat heeft, zoals wij in de praktijk tot op heden hebben gezien, weinig invloed op de veiligheid. De overweging om vaak twee systemen neer te leggen is vooral praktisch; niet al het materieel dat er rijdt, is uitgerust met beide systemen. Er is dus een praktische reden.

De heer **Van Bommel**: Dat is duidelijk. Hebt u wel een idee waarom in Duitsland ervoor gekozen wordt om de seinen uit te zetten?

De heer **Gelton**: Dat is mij niet bekend.

De heer **Van Bommel**: Dank u wel.

De heer **Bosman**: Hebt u mensen vanuit de spoorsector in uw dienst? Zijn het mensen die allemaal door uzelf zijn opgeleid? Of zijn het mensen vanuit de praktijk?

De heer **Gelton**: Bijna alle mensen die wij in dienst hebben, zijn in dienst geweest van de NS of ProRail. Zij hebben allen ruime ervaring met het spoor.

Mevrouw **Thunnissen**: Het is misschien wel goed om te weten dat het onderdeel Rail pas sinds 2003 deel uitmaakt van de Inspectie van Verkeer en Waterstaat. Daarvoor was het een NS taak. De mensen zijn meegenomen met het werk.

De heer **Bosman**: Voorheen keurde de NS dus zijn eigen veiligheid en nu wordt het door een andere dienst gedaan. Ik heb een vraag over onderhoud. Wij maken ons een beetje zorgen over de bestedingen van gelden en de consequenties hiervan voor het onderhoud. Nu lees ik in uw verslag dat de administratie van dat onderhoud beter kan. Wij hebben met zowel ProRail als met aannemers gesproken over een activaregister. Is dat ook iets waar de Inspectie van Verkeer en Waterstaat inzage in of kennis van heeft en gebruik van maakt?

De heer **Gelton**: Het activaregister is precies waar wij het over hebben als wij het over de administratie van het onderhoud hebben. Er zitten verbeterpunten in. Ik moet nogmaals aangeven dat het niet over de totale linie een probleem is. Er zijn lokaal zaken geconstateerd die beter kunnen, maar in het algemeen is de administratie goed op orde.

De heer **Bosman**: Belangrijk is dat je dan wel weet welke zaken goed op orde zijn en welke niet. Als je geen kwaliteitsgarantie kunt geven op het hele product, moet je de deelproducten die niet helder zijn, goed in kaart hebben. Is dat het geval?

De heer **Gelton**: Ik neem even de casus Uithuizen, die ik al eerder heb genoemd. Wat wij daar hebben geconstateerd, is dat er een onvoldoende beeld was over de staat van de lijn ter plaatse en ook dat het activaregister onvoldoende op orde was om een goede beheersing te kunnen hebben van de kwaliteit van het spoor.

De heer **Bosman**: Wiens verantwoordelijkheid is het om dat activaregister op orde te hebben?

De heer **Gelton**: Van de infrabeheerder, dus in dit geval van ProRail, of van Keyrail als het gaat over het andere deel van het spoor.

De heer **Bosman**: U houdt toezicht op de wet en regelgeving, de toezichthouder, en de systemen. U doet reality checks bij aannemers en onderaannemers. Nu heb ik echter begrepen dat de aannemers ook zelf verantwoordelijk zijn voor de vulling van het activaregister. Dat geeft de rare situatie dat aan de ene kant de aannemer verantwoordelijk is voor de vulling van het register, maar ProRail verantwoordelijk is voor het totaalbeeld. Wie controleert nu wie en toetst u daarop?

De heer **Gelton**: Wij hebben onlangs inderdaad geconstateerd dat ProRail in toenemende mate dit soort zaken op afstand zet en zich meer opstelt als een contractpartner die van een afstand managet. Wij hebben geconstateerd dat daarin wel wat spanning zit. Een van onze constatering – en dat gaan we nader onderzoeken – is dat er niet altijd voldoende normen worden meegegeven aan een aannemer. De normering kan scherper om ervoor te zorgen dat het systeem op niveau blijft. Dat is een van de zaken die wij met name in de casus Uithuizen hebben geconstateerd. In ons inspectiewerk voor 2012 hebben wij daaraan ook prioriteit gegeven.

Mevrouw **Thunissen**: De lijn is dat de Inspectie toezicht houdt op ProRail en ProRail op de aannemers. Dat is de lijn.

De heer **Bosman**: Dat is helder, maar dan word ik toch even getriggerd door de term «normering». Is het dan niet duidelijk voor ProRail wat de normering zou moeten zijn, of varieert dat per keer? Is er geen standaardnormering? Hoe werkt de procedure ten aanzien van normering in relatie tot onderhoud?

De heer **Gelton**: In algemene zin kan ik zeggen dat de infrabeheerder ProRail zelf verantwoordelijk is voor het vaststellen van zijn normen. Daar zijn in het algemeen weinig regels voor. De wet is wat dat betreft vrij ruimhartig en zegt dat het een veilig systeem moet zijn, dat er een veiligheidsmanagementsysteem moet zijn en dat dat beheerst moet verlopen. De uitwerking daarvan in normen doet de infrabeheerder zelf.

De heer **Bosman**: Is een norm dan geldend voor heel Nederland of zijn er verschillende normen op verschillende plekken?

De heer **Gelton**: Sommige normen hebben een landelijke werking, maar er zijn ook veel normen die een lokale werking hebben. Als je verschillende veiligheidssystemen hebt, betekent dat ook dat je lokaal andere normen hebt.

De heer **Bosman**: Dat is helder, maar je begint ergens vanuit te bouwen. Je hebt een basis veiligheidsnorm. Volgens mij praat u als Inspectie met ProRail ten aanzien van veiligheid ook over het proces en de toetsing daarop. Ik neem aan dat er ergens een basis ligt.

De heer **Gelton**: Die basis bepalen wij niet. Wij kijken wel of het proces dat leidt tot het vaststellen van die norm ordentelijk is verlopen.

De heer **Bosman**: Dus ProRail heeft iets bedacht, op schrift gesteld en u toetst dat? Daarnaast zijn er dus mogelijkheden om op verschillende momenten op plekken iets anders te verzinnen. Is het voor iedereen duidelijk dat er soms afwijkende waarden zijn en toetst u dat?

De heer **Gelton**: Die vraag begrijp ik niet.

De heer **Bosman**: Er is een basisnorm voor heel Nederland. Vervolgens heb ik een project waarvoor een andere waarde geldt. Zijn aannemers zich ervan bewust dat er soms andere waarden of regels gelden?

De heer **Gelton**: Die vraag moet u aan de infrabeheerder stellen. Wij constateren dat het proces dat leidt tot die norm goed tot stand is gekomen. Er zijn verschillende manieren om dat verder te communiceren met de aannemers. Wij constateren wel, en dan verwijs ik toch weer naar de casus Uithuizen, dat de normering niet altijd goed wordt gecommuniceerd of soms niet helemaal bekend is.

De heer **Bosman**: U toetst of de communicatie klopt en als niet alles is doorgekomen, geeft u aan dat het nog beter kan. U zegt dat u niet gaat over de invoering van een Europees veiligheidssysteem. Aan de andere kant kan ik me echter voorstellen dat u in het proces naar zo'n keuze – met name ten aanzien van de beschrijving van de processen en de te behalen veiligheid – wel aan tafel zit.

De heer **Gelton**: Wij zijn alleen betrokken bij het toelatingsproces, maar bij het stellen van de beleidsdoelen van het te behalen niveau van veiligheid, zijn wij niet betrokken.

De heer **Bosman**: U zit ook niet bij het afwegingsproces over veiligheid, maar beoordeelt dit achteraf? Vindt u dat een verstandige stap of vind u het beter dat de Inspectie van Verkeer en Waterstaat gelijk aan tafel zit om discussie te voorkomen?

Mevrouw **Thunnissen**: Misschien nog eens voor alle duidelijkheid: wij gaan niet over het niveau van veiligheid. Wij geven ook niet aan wat wel of niet verstandiger zou zijn. We kunnen alleen toetsen wat de beleidsmaker, of de wetgever, of degene die de normen stelt bij bijvoorbeeld ProRail, vaststelt. Wij hebben geen eigen oordeel over het beleid.

De heer **Bosman**: Dat is mij volstrekt duidelijk.

Mevrouw **Thunissen**: Wij zitten wij daar dan ook niet bij aan tafel. Op enig moment zouden wij te weinig professionele afstandelijkheid kunnen vertonen door of beleid te gaan beïnvloeden of degene die onder toezicht staat. Wij blijven echt rolvast in onze rol van toezichthouder.

De heer **Bosman**: Dat vind ik ook heel verstandig. Ik zoek alleen naar shortcuts om een mogelijk jarenlang durend proces te versnellen. Ik begrijp uw afstandelijke rol en uw positie daarin volkomen. Zijn er wellicht ergens mogelijkheden om in goed overleg – iedereen begrijpend vanuit de eigen rol – dat proces te versnellen?

Mevrouw **Thunissen**: Als de beleidsmensen aangeven een gebrek aan kennis te hebben, sturen wij een inspecteur wiens expertise zij kunnen gebruiken. De beleidsmensen moeten echter zelf een oordeel vormen en niet de Inspectie.

De heer **Bosman**: Dat lijkt mij in ieder geval al een mooie win-winsituatie. Het is al een beetje het antwoord op mijn vraag. Er is dus al wat verbinding, maar niet formeel.

Wij hebben het idee dat er meer druk komt te staan op onderhoud, waarvoor prestatiegerichte contracten worden afgesloten. Wij krijgen signalen dat er misschien shortcuts worden gepleegd ten aanzien van veiligheid van onderhoudspersoneel op het railterrein. Hebt u daar verder indicaties van?

De heer **Gelton**: Wij hebben daar op dit moment nog geen harde indicaties van. Wij hebben wel het gevoel dat er door de wijze van contractvorming spanning ontstaat. Dat gaan we het komende jaar nader onderzoeken.

De heer **Bosman**: Bepaalt u zelf of u dat gaat onderzoeken of is dat een opdracht van iemand anders?

De heer **Gelton**: Dat bepalen wij zelf vanuit een risicoanalyse.

De heer **Bosman**: Is de risicoanalyse dan het signaal dat u hebt gekregen over de contracten? Of zijn er ook mensen die zeggen dat zij zich zorgen maken? Of is het een puur statistische zaak?

De heer **Gelton**: Ja en ja. De risicoanalyse omvat allerlei informatie, zoals incidenten en ongevalonderzoek. Wij spreken natuurlijk veel mensen op het spoor. Mijn inspecteurs lopen er rond en spreken ook veel mensen uit de aannemerssector en mensen van ProRail en daaruit ontstaat een bepaald beeld. Alleen is dat nog niet zo hard dat we kunnen zeggen: daar wringt op dit moment de schoen.

De heer **Bosman**: Ik maak me soms een beetje zorgen over de kortetermijnvisie. Als je onderhoud op korte termijn wegzet, gaan mensen kortetermijnonderhoud doen en geen langetermijnonderhoud. Heeft de Inspectie het idee dat we straks onder een bepaalde grenswaarde zakken en een bodem bereiken?

De heer **Gelton**: Nogmaals, ProRail stelt de normen vast. ProRail werkt met veiligheidswaarden en bodemwaarden. Als onder die waarden wordt gekoerst, kan dat, maar dan moet het gemotiveerd en onderbouwd zijn. Als die onderbouwing ontbreekt, hebben wij daar als Inspectie een probleem mee. Er kan bijvoorbeeld besloten worden dat onderhoud over

zes maanden gaat plaatsvinden, en dat in die zes maanden het treinverkeer met een snelheidsbeperking op het spoor gewoon doorgaat. Dat is dan mogelijk. Wij constateren dat bijvoorbeeld in de problematiek van de Heuvellandlijn, een oud spoor. De problemen die ontstaan, worden verholpen, maar het kan zijn dat je daarmee het fundament nog niet op orde hebt. Waarschijnlijk niet, want de lijn blijft oud. Wij toetsen dan alleen of het spoor veilig te berijden is.

De heer **Bosman**: Is er een indicatie dat men toch steeds meer in de richting van de ondergrens gaat, bijvoorbeeld door het toenemen van het uitstellen van onderhoud met bijbehorende argumentatie?

De heer **Gelton**: Daar hebben wij nog helemaal geen indicaties van.

De heer **Bosman**: Zijn werkzaamheden 's nachts aan het spoor voor de Inspectie een probleem?

De heer **Gelton**: Als alle veiligheidsbepalingen in acht genomen worden, zijn die absoluut geen probleem.

De heer **Bosman**: Dank u wel.

De heer **Van Hijum**: U hebt meermalen gezegd dat u niet over de normen gaat. U vervult in dat geheel een soort toezichthoudende rol als het gaat om de afgesproken ambities. Maar zou u niet meer vanaf de buitenkant kunnen kijken naar dit systeem: de driehoeksrelatie tussen ProRail, NS en de overheid, naar de risico's en of er daaraan voldoende tegemoet wordt gekomen? Een beetje zoals de Onderzoeksraad voor Veiligheid dat doet?

Mevrouw **Thunissen**: Nee, wij zijn erg bang voor rolvermenging en wat daaruit voort kan komen.

De heer **Van Hijum**: Kunt u dat toelichten? Wat bedoelt u daarmee?

Mevrouw **Thunissen**: In deze Kamer is zeer onlangs de Otapan-zaak aan de orde geweest, waarbij beleid, de uitvoering en de Inspectie samen een doel wilden realiseren met de foute middelen. Dat komt als je te dicht op elkaar zit en je rol niet vasthoudt. Wat wij wel doen is eenmaal per jaar een overzicht geven van de dingen die wij zien. Wij kunnen bijvoorbeeld constateren dat de regelgeving te zwaar is, of niet te handhaven, of eerlijk gezegd onzinnig is, omdat ze nooit haar doel zal bereiken. Wij geven ook aan welke risico's wij zien, waaraan iets zou moeten gebeuren. Dat noemen wij een signaaltoets. Die geven wij eenmaal per jaar over tot nu toe de gehele Inspectie Verkeer en Waterstaat, maar sinds dit jaar ook over andere onderdelen. Daar komt datgene wat u graag wilt weten aan de orde, alleen zonder waardeoordeel.

De heer **Van Hijum**: Hoe verhoudt zich dat tot de taak van de Onderzoeksraad voor Veiligheid? Als er ongevallen zijn, is het meestal de Onderzoeksraad die daar meteen onderzoek naar doet. Of spreekt u af hoe met dat soort informatie moet worden omgegaan en hoe je lessen daaruit trekt?

Mevrouw **Thunissen**: De Onderzoeksraad en wij hebben daar afspraken over. Zodra het ongeval is gebeurd, gaat onze piketinspecteur op stap en daarna ook altijd iemand van de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Naar

aanleiding van wat we daar zien, maken wij afspraken: doen wij het of doen jullie het?

De heer **Van Hijum**: Is er iets over die spelregels te zeggen? U zegt dat zodra het buiten het systeem gaat, de Onderzoeksraad het moet doen, want u zit met uw positie heel erg dicht tegen de verantwoordelijkheid van de minister en de ambities aan. Of begrijp ik dat verkeerd?

Mevrouw **Thunnissen**: Nee, dat heeft hier niet zoveel mee te maken. Dit zijn gewoon pragmatische afspraken, omdat er relatief veel kleine incidenten zijn op het spoor die je toch uiteindelijk altijd wilt onderzoeken. Betrekkelijk veel treinen kunnen een stootje ook aan zonder dat dit verder tot grote rampen leidt. Zo is er een aantal situaties, waarvan de Onderzoeksraad het uitstekend vindt als de Inspectie ze onderzoekt. Er zijn zelfs dingen die wij niet onderzoeken, omdat vrij helder is wat er gebeurd is. De grens is intuïtief. Is het voor je gevoel rampzalig? Ik denk dan aan doden, gewonden, heel veel schade of een bizar ongeval zoals bij Stavoren.

De heer **Van Hijum**: Is in zo'n geval de onafhankelijkheid en het buiten een systeem staan zo belangrijk, dat dan de Onderzoeksraad wordt ingeschakeld?

Mevrouw **Thunnissen**: Nee, het is niet een kwestie van inschakelen. De Rijkswet op de Onderzoeksraad voor Veiligheid bepaalt dat de Onderzoeksraad altijd een onderzoek kan instellen. Het is aan de Onderzoeksraad om het initiatief te nemen. Dat wij als Inspectie soms daarnaast een onderzoek laten lopen, is om te kijken of we misschien in de tussentijd dat het onderzoek van de Onderzoeksraad loopt maatregelen moeten laten treffen bij de vervoerder of bij de infrabeheerder.

De heer **Van Hijum**: Vindt de Inspectie dat het veiligheidsbelang voldoende is geborgd in het systeem zoals wij dat nu kennen? U hebt een aantal malen gezegd dat ProRail de normen stelt of de inspanningen bepaalt. De beheersconcessie bevat wel een zorgplicht voor ProRail, maar in de relatie tussen het ministerie en ProRail wordt voor zover wij kunnen nagaan niet prestatiegericht gestuurd op het aspect veiligheid. Kijkt u ook naar dat soort sturingsrelaties?

De heer **Gelton**: Nogmaals, wij toetsen vrij plat aan de norm. Wat wij wel constateren, is de vraag of onze wet wel voldoende is geëquipeerd om te handhaven. Daarom zullen we aan de voorkant ook vaak een uitvoerings- en handhavingstoets doen. ProRail bepaalt zijn eigen normen en het is best lastig om daar handhavend in op te treden, omdat die normen zelf niet in de wet zijn genoemd. Waar heb je nog een nadere uitdetaillering en vastlegging in het wettelijke kader nodig om goed te kunnen handhaven?

De heer **Van Hijum**: Kunt u dat iets concreter maken? Begrijp ik goed dat u zegt dat het goed zou zijn als ook de overheid, of dat nu het ministerie is of de wetgever, iets duidelijker voorschrijft wat het niveau is dat ProRail moet halen?

De heer **Gelton**: In sommige gevallen zou het handig zijn als een nadere vaststelling plaatsvindt van wat de norm zou moeten zijn. Dat signaleren wij vanuit de positie als handhaver, niet vanuit een andere positie. Dat maakt de rol van handhaver wel sterker.

De heer **Van Hijum**: Hebt u een voorbeeld? Waar zou dat scherper moeten of kunnen?

De heer **Gelton**: Ik kan een voorbeeld noemen. Op Kijfhoek is een meldingsplicht voor de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen aanwezig. Deze is uitgewerkt in een norm, namelijk vijftien minuten. Dat is een norm waar wij onlangs handhavend op hebben opgetreden. Omdat de norm echter niet in de wet staat, wordt in de bezwaarprocedure als volgt geredeneerd: als de norm niet in de wet staat, kan een handhaver, in dit geval de Inspectie, daar dan op handhaven?

De heer **Van Hijum**: Het is wel apart dat de wetgever zoiets belangrijks als veiligheid kennelijk aan de uitvoerder zelf overlaat, maar daar in concessies of andere kaders geen expliciete normen voor vastlegt.

De heer **Gelton**: Dat is een keuze die wordt gemaakt over hoe je de wet inzet. Het is ook zo dat van tevoren, als de wet wordt beschreven, nog niet precies goed in beeld is waar de veiligheid later in het geding kan zijn. De praktijk geeft daar vervolgens nadere informatie over.

De heer **Van Hijum**: U had het zojuist over een risicoanalyse of risicogestuurd toezicht. Kunt u ten aanzien van het spoorvervoer aangeven welke risico's daarin als grootste naar voren komen? Ben u van mening dat die zaken voldoende worden opgepakt binnen de spoorsector?

De heer **Gelton**: Een van de risico's – weliswaar niet de grootste – is de baanveiligheid van werkers. Die wordt op dit moment door de infrabeheerders en vervoerders stevig opgepakt. Er is ook een aparte organisatie voor opgezet, Rail Alert, om dat te bespreken en met elkaar goede afspraken te maken over veilig werken aan het spoor. Een ander item dat bij de Inspectie uit de risicoanalyses komt, is het beheersen van het spoor en het op orde hebben van het assetregister.

De heer **Hijum**: Wat is uw grootste zorg?

De heer **Gelton**: Omdat wij nog onvoldoende informatie daarover hebben, is op dit moment onze grootste zorg de relatie tussen ProRail en de aannemers. Daaraan geven wij in 2012 ook prioriteit.

De heer **Paulus Jansen**: Ik begrijp uit eerdere antwoorden dat u, de Inspectie, zich bezighoudt met een mix van systeemtoezicht en toezicht op de werkvloer door te gaan kijken naar concrete gevallen. Gaat daaraan in het licht van het regeerakkoord iets veranderen in de komende periode? Of heeft dat misschien te maken met veranderde posities van partijen waar u over de vloer komt?

Mevrouw **Thunnissen**: Wij willen als Inspectie de goed presterende bedrijven minder met toezicht te belasten. Dat gaat echter niet zomaar. Daarvoor moeten bedrijven met hun hele hebben en houden op tafel. Als er echter goed wordt gepresteerd, sluiten we een handhavingsconvenant met het bedrijf af.

In het convenant wordt geregeld dat het bedrijf alle ongevallen en fouten die het maakt meldt en dat het daarbij aangeeft welke maatregelen het neemt. In dat convenant spreken we ook een aantal reality checks af. Een reality check kan een systeem of een audit zijn, maar kan ook een kwestie van ter plaatse kijken zijn.

In de spoorsector is het in theorie – gelet op het niveau van bestuurlijk acteren – binnen een jaar of tien mogelijk dat iedereen in een convenant zit. Als een bedrijf niet presteert, blijft de Inspectie hier achteraan zitten. De druk om dat te willen, geeft ook de leiding van de ondertoezichtstaanden wel energie om aan de slag te gaan.

De heer **Paulus Jansen**: Kan deze strategie worden toegepast bij zowel een monopolist als bij meerdere partijen die concurrerend met elkaar acteren?

Mevrouw **Thunnissen**: Dat maakt niet uit. Wij kijken naar de intrinsieke motivatie van het bedrijf. Tijdens managementgesprekken of een bezoek op de werkvloer kijk je in het bedrijf rond hoe het eruit ziet. Je ziet hoe de mensen met elkaar omgaan. Zo kun je zien of een bedrijf intrinsiek gemotiveerd is om het goed te doen. Dat wil nog niet zeggen, dat ze het goed doen. Het doet er daarbij niet toe of het bedrijf alleen of met een hele rij bedrijven samen acteert.

De heer **Bosman** Ik hoorde u zeggen dat soms onderzoek niet nodig is, omdat duidelijk is wat er gebeurd is. Klopt dat?

Mevrouw **Thunnissen**: Ja, dat zei ik.

De heer **Bosman**: Dat betekent dat er wel iets is gebeurd, maar dat het duidelijk is en dat er iets mee gaat gebeuren. Is daar wel een bepaalde registratie van?

Mevrouw **Thunnissen**: Ja.

De heer **Bosman**: U houdt die registratie bij?

De heer **Gelton**: De registratie van incidenten en ongevallen vindt plaats bij ProRail.

De heer **Bosman**: Daar hebt u inzage in?

De heer **Gelton**: Wij krijgen alle incidenten en ongevallen gemeld.

De heer **Bosman**: Het incident vindt plaats. U wordt gecontacteerd. Of heeft ProRail een bepaalde grens waarbij ze afspreken wat in het incidentenboekje gaat?

De heer **Gelton**: Alle incidenten en ongevallen worden ons gemeld en wij maken vervolgens de afweging al dan niet nader onderzoek te doen.

De heer **Bosman**: Uiteindelijk komt het totale boek bij u te liggen en daar kunt u dan een bepaalde trend uithalen, bijvoorbeeld een toename van kleine incidenten?

De heer **Gelton**: Correct.

De **voorzitter**: Dan heb ik nog een laatste vraag voor u: is er nog iets dat u met de commissie zou willen delen? Zaken waarvan u last hebt, waar u zich zorgen over maakt voor de toekomst, die relevant zijn in relatie tot het onderhoud van het spoor?

Mevrouw **Thunnissen**: Ik niet, dank u wel.

De heer **Gelton**: U bent uitvoerig geweest; ik kan daar niets aan toevoegen.

De **voorzitter**: Bedankt voor uw aanwezigheid hier en de informatie die u met ons hebt gedeeld. Nu gaan wij schorsen en wij zien elkaar weer om vijf voor twee in deze zaal.

Sluiting 13.30 uur.

VERSLAG VAN EEN OPENBAAR GESPREK IN HET KADER VAN DE TIJDELIJKE COMMISSIE ONDERHOUD EN INNOVATIE SPOOR

Maandag 7 november 2011
Aanvang 13.55 uur

Gehoord wordt: mevrouw I.D. Thijssen, Directievoorzitter, NS Reizigers

Voorzitter: mevrouw A. H. Kuiken

Verder zijn aanwezig de leden van de commissie: Van Bommel, Bosman, Van Hijum en Paulus Jansen, alsmede de heer F.H. Mittendorff, griffier, en de heer R.J. de Bakker, onderzoekscoördinator

De **voorzitter**: Wij vervolgen de hoorzitting van de Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor. Wij hebben ongeveer tot 15.00 uur de tijd om u vragen te stellen. De heer Jansen zal u als eerste vragen stellen en daarna sluiten de andere commissieleden aan.

De heer **Paulus Jansen**: Kunt u uzelf kort introduceren?

Mevrouw **Thijssen**: Goedemiddag, dank voor de uitnodiging. Mijn naam is Ingrid Thijssen. Ik ben directievoorzitter van NS Reizigers, het bedrijf van NS dat de dagelijkse dienstverlening binnen Nederland verzorgt voor 1,1 miljoen klanten. Ik doe dat samen met tienduizend collega's.

De heer **Paulus Jansen**: Ik concentreer mij bij mijn vragen vooral op de sturing van de spoorsector en in het bijzonder op de sturing richting ProRail. Eerst een algemene vraag. Hoe ervaart u de sturing vanuit de minister van I en M richting de spoorsector, dus zowel ProRail als de NS?

Mevrouw **Thijssen**: NS is geen lijdend voorwerp van de sturing van de minister naar ProRail. De institutionele setting die NS heeft met het ministerie van I en M is helder. Wij hebben een concessie en maken binnen die concessie ieder jaar vervoerplannen en afspraken met de minister. De samenwerking daarbij is constructief.

De heer **Paulus Jansen**: Vindt u de aansturing van zowel ProRail als NS vanuit het ministerie conceptueel in orde?

Mevrouw **Thijssen**: Ik kan alleen oordelen over de aansturing van NS. De aansturing door het ministerie en de samenwerking daarbij is goed en constructief.

De heer **Paulus Jansen**: Ik vraag ook naar uw oordeel over de aansturing van ProRail, omdat ik ervan uitga dat het voor NS van belang is dat ProRail goed functioneert en inspeelt op de behoefte van de markt en op die van u en uw klanten. Vindt u dat ook dat aspect van de aansturing van ProRail goed werkt?

Mevrouw **Thijssen**: Wij hebben alleen te maken met de wijze waarop wij zelf met ProRail werken. Ik zou die willen kwalificeren als een goed huwelijk. Daarin wordt constructief samengewerkt.

De heer **Paulus Jansen**: Ik stel voor dat wij kijken naar een aspect van de knip tussen ProRail en NS, namelijk naar de maatschappelijke investeringen. Er is en wordt nog steeds veel geld gestoken in de verbetering van het spoornet, zoals extra rails en moderne infrastructuur. Bij een eerder gesprek vandaag hebben wij uitgebreid gesproken over de Hanzelijn. Er is meer dan 1 mld. belastinggeld in gestoken. Die lijn is bijna klaar. Het valt ons op dat de doelen die aan begin van de rit, voor de investeringsbeslissing, zijn geformuleerd, binnen afzienbare tijd nog niet worden gehaald. Dan bent u in beeld, want NS rijdt straks over die lijn. Hoe komt dat?

Mevrouw **Thijssen**: Ik stel voorop dat heel veel reizigers er bij de ingebruikname van de Hanzelijn op vooruit gaan. Er zal een reistijdwinst zijn van tien minuten. Ik heb begrepen dat dit echter niet de reistijdwinst is die oorspronkelijk was voorzien. Daarvoor is een aantal oorzaken aan te wijzen. Een van de redenen is dat wij er, zoals nu is voorzien, nog geen 160 km/uur gaan rijden. Wat NS betreft, gaan wij dat overigens zo snel mogelijk doen. Wij pleiten al jaren voor het rijden van 160 km/uur op het spoor in Nederland waar dat kan. Het heeft ook te maken met het feit dat in het oorspronkelijke plan, dat door de voorganger van ProRail, Railnet, is gemaakt, er niet van werd uitgegaan dat er zou worden gestopt in Lelystad. Wij kunnen ons nu niet meer voorstellen dat een trein niet in Lelystad zou stoppen. Een stop kost tijd. Een deel van het reistijdverlies komt daar vandaan. Daarnaast is sinds de beslissing de wereld veranderd. De congestie op het spoor, daar waar de Hanzelijn aantakt op het normale spoor, is toegenomen. Dat heeft ook een effect op de reistijden. Niet in de laatste plaats is er het feit dat de reistijd destijds ging over de reis naar Amsterdam. Wij zien nu dat de grote reizigersstroom naar Schiphol gaat. Dat betekent dat er voor Amsterdam moet worden overgestapt en dat geeft ook extra reistijd. Het is dus een stelsel van factoren. Wij denken dat het verbetert door 160 km/uur te gaan rijden.

De heer **Paulus Jansen**: U zegt dat de oorspronkelijke doelen u nog heel helder voor de geest staan, maar dat tijdens de rit de spelregels zijn aangepast door omstandigheden en verandering in de marktvrage. Die hebben ertoe geleid dat de reistijdwinst voorlopig niet wordt gehaald. Of ziet u dat als een optie aan de horizon die binnenkort werkelijkheid wordt?

Mevrouw **Thijssen**: Wat ons betreft, gaan wij in ieder geval harder rijden. Daarmee haal je extra reistijdwinst.

De heer **Paulus Jansen**: Deelt u de twijfel bij de commissie dat, wanneer een aantal doelen die zijn geformuleerd voor grote investeringen in de infrastructuur niet worden gehaald, de maatschappelijke baten van die investeringen op losse schroeven komen te staan?

Mevrouw **Thijssen**: Ik begrijp goed dat u zich daarover zorgen maakt en dat u die vraag stelt. Als het gaat om beslissingen op basis van veranderingen in de markt, zijn dat terechte keuzes, zoals een stop in Lelystad. De maatschappelijke baten die daarmee gepaard gaan, zijn duidelijk. Als het gaat om het uitblijven van het rijden met 160 km/uur, kan ik mij uw twijfel zeker voorstellen.

De heer **Paulus Jansen**: Ik noem een ander voorbeeld. Bij de lijn Utrecht–Amsterdam is er een verdubbeling van het tracé, die ongeveer 2 mld. heeft gekost. Ook daar zijn de doelen die vooraf geformuleerd waren nog niet gehaald. Er zou harder worden gereden, op termijn zelfs

200 kilometer per uur en er zouden meer treinen rijden. Wat is daarvoor de verklaring?

Mevrouw **Thijssen**: Ik moet het antwoord schuldig blijven op de vraag wat de oorspronkelijke doelen waren bij het tracé Utrecht–Amsterdam en wat er wel of niet van is gerealiseerd. Er zijn wel meer treinen gaan rijden en je kunt rechtstreeks van Utrecht naar Schiphol, iets wat vroeger niet mogelijk was. Ook is het een belangrijke corridor voor de aansluiting van de Amsterdamse haven naar de Betuweroute. Ik kan niet precies zeggen wat er uiteindelijk van het oorspronkelijke plan is gerealiseerd.

De heer **Paulus Jansen**: Vindt u het een reële aanpak dat van tevoren afspraken worden gemaakt dat ProRail gaat investeren in extra hardware en infrastructuur en dat NS bepaalde prestaties gaat realiseren? Kunt u in dat soort situaties uw handtekening daaronder zetten?

Mevrouw **Thijssen**: Vanzelfsprekend ga je ervan uit dat uit een investering de maatschappelijke baten voortkomen die ooit voorzien zijn. Dat lijkt mij een gezonde manier.

De heer **Paulus Jansen**: Dat delen wij dan. In de concessie tussen Rijk en NS is dat niet keihard vastgelegd. Daar is een heel bescheiden eis gesteld aan prestaties op het niveau van lijnen. Daarnaast zijn er vooral prestatie-indicatoren om aan te geven of het op het hele net goed gaat of niet. Vindt u het logisch dat er bij grote investeringen aanvullende afspraken worden gemaakt over de prestaties die worden geleverd op basis van die extra investeringen, ook door u?

Mevrouw **Thijssen**: De bredere context is dat NS een bedrijf is dat voor eigen rekening en risico rijdt. Dat betekent dat je altijd de marktvrage invloed laat hebben. Uiteindelijk maak je keuzes die bedrijfseconomisch verantwoord zijn. Dat mogen de Staat en Nederland van ons verwachten. NS moet immers voldoende geld overhouden om te blijven investeren in de dienstverlening. Die institutionele setting hebben wij. Wij hebben een concessie die wij elk jaar met het ministerie van I en M invullen met een vervoerplan. Daarnaast hebben wij onze verhouding met het ministerie van Financiën als aandeelhouder en dat verwacht terecht een gezond rendement van NS.

De heer **Paulus Jansen**: Zeker, dat hebben wij afgelopen vrijdag bevestigd gekregen.

Mevrouw **Thijssen**: Gelukkig maar.

De heer **Paulus Jansen**: Er zijn meer investeringen in de infrastructuur waarbij het achteraf de vraag is of het rendement de investering rechtvaardigt. Ik noem de Hemboog en de Gooiboog als voorbeelden van bescheiden treinverkeer op een substantiële investering. Is in al dit soort gevallen NS geconsulteerd over die investering? Ik kom terug op mijn startvraag: hoe is de aansturing van ProRail in dit soort gevallen geweest, hoe zijn de prioriteiten bepaald en, als NS daarin geconsulteerd is, waarom levert NS dan niet op het moment waarop de infrastructuur er is?

Mevrouw **Thijssen**: Ik moet het antwoord schuldig blijven op de vraag of wij geconsulteerd zijn over de Hemboog en de Gooiboog. Dat weet ik niet. In het Programma Hoogfrequent Spoor trekken wij samen op met ProRail, dus daarin zijn wij volledig gekend. Bij elke investering maak je een

inschatting van de vervoersvraag en de marktvaart op de lange termijn. De uiteindelijke vraag hoe veel en hoe vaak je gaat rijden, komt op het moment waarop de infrastructuur er ligt. Het antwoord is dan afhankelijk van de vervoersvraag op dat moment.

De heer **Paulus Jansen**: Als de infrastructuur er ligt en de marktvaart anders is, blijft de vraag staan of ProRail een goede afweging maakt. Is de portfolio van ProRail over de afgelopen tien jaar optimaal geweest uit het oogpunt van de belangen van NS? Zijn de knelpunten waarin ProRail volgens u geld moet steken, ingevuld door middel van de projecten die de afgelopen tien jaar zijn uitgevoerd?

Mevrouw **Thijssen**: Er zijn veel goede maatregelen genomen. NS heeft de ambitie dat het Programma Hoogfrequent Spoor nu echt wordt uitgevoerd, omdat wij daarvan veel reizigersgroei verwachten. Bij de A2-corridor zouden wij dat nu al kwijt kunnen. Wij moeten met elkaar zorgen dat de gelden die daarvoor zijn voorzien, worden uitgegeven. Ontwikkelingen die er op dit moment zijn, zoals Kort volgen, hoe interessant die ook zijn, moeten niet leiden tot vertraging van projecten als PHS. Als je allerlei ontwerpprincipes gaat heroverwegen, ligt vertraging op de loer.

De heer **Paulus Jansen**: Ook voor PHS zijn additionele investeringen nodig. De baten zouden zijn dat er op de dikke takken van het spoorwagwegnet zes intercity's en zes stoptreinen per uur gaan rijden in 2020. Uw stelling is dat, als ProRail zijn deel van de afspraken nakomt, die zes intercity's en zes stoptreinen per uur daadwerkelijk gaan rijden.

Mevrouw **Thijssen**: Wij gaan er absoluut voor om op de corridors die daarvoor aangewezen zijn, zes keer per uur een intercity en een sprinter te laten rijden. Onze verwachting is immers dat er voldoende marktvaart is. Er is voldoende vervoersomvang en bovendien is het belangrijk voor Nederland. Als wij meer mensen willen verleiden om van de auto over te gaan op de trein, is er een aantal belemmeringen. Een van de argumenten is dat men op elk moment in zijn auto kan stappen en kan weggaan. Met de trein kan dat niet. Als je gaat naar 6/6, zoals wij dat noemen, wordt die belemmering weggenomen. Wij weten uit marktonderzoek dat die frequentie zodanig is dat reizigers gemakkelijker de keuze maken om met de trein te gaan en niet met de auto reizen. Dat is volgens mij wat Nederland moet willen.

De heer **Paulus Jansen**: Het is jammer dat de heer Bosman er niet is, want hij zou onmiddellijk overstappen.

Mevrouw **Thijssen**: Waar woont hij?

De heer **Paulus Jansen**: In Middelburg. U bent enthousiast over PHS en zegt dat NS ervoor gaat. Dan hebt u er vast ook geen bezwaar tegen dat die eis in een concessie wordt opgenomen. Het is immers de zekerheid die wij als opdrachtgever willen hebben dat die maatschappelijke prestatie zal worden geleverd.

Mevrouw **Thijssen**: Het is de vraag of je wilt dat er, ook als er geen vraag is, toch treinen rijden. Dat is financieel niet echt verantwoord. Je kunt het ook afhankelijk stellen van hoeveel reizigers zich daadwerkelijk aandienen.

De heer **Paulus Jansen**: Dat klinkt enigszins als een terugtrekkende beweging. Als er goed marktonderzoek is gedaan en u weet dat die elasticiteit van de markt afhankelijk is van het aantal treinen per uur, hebt u dan toch voldoende zelfvertrouwen om dat waar te maken?

Mevrouw **Thijssen**: Natuurlijk, wij gaan ervoor. Dat staat buiten kijf. Het zijn echter projecten die over een langere termijn lopen en je kunt niet op voorhand verwachten dat er harde toezeggingen over worden gedaan. Uit ons onderzoek blijkt dat er marktvraag is. Ik denk dat het uiteindelijk goed is voor Nederland. NS pleit ervoor om te zorgen dat het er komt en dat er geen vertraging optreedt. Die ligt immers op de loer. Wij zien dat bij OV SAAL. Daar is ervoor gekozen om een deel van de infrastructuur voorsnog niet aan te leggen omdat wij rekenen op Kort volgen, dat het ei van Columbus moet worden, waardoor de capaciteitsuitbreiding niet nodig is. Het is altijd verstandig om infra-investeringen te voorkomen, maar de meest actuele inzichten zijn dat Kort volgen geen oplossing is voor OV SAAL. Wij zijn nu bezorgd dat aanleg van de infrastructuur gaat leiden tot vertraging.

De heer **Paulus Jansen**: In Duitsland is er het systeem dat men partijen voor een langere periode zekerheid wil bieden over het perspectief en de strategische route. Daarbij hoort dan echter ook dat er meer helderheid wordt gegeven over de prestaties op lijnniveau en dat het bedieningsniveau voor langere tijd zeker wordt gesteld. Is die richting voor u interessant?

Mevrouw **Thijssen**: Wat in Duitsland gebeurt, kun je afspreken in een concessie. Overigens zou je dan inderdaad partijen voor een langere termijn zekerheid moeten bieden. Het gaat bij deze commissie ook vaak over financieringsvraagstukken. In generieke zin kun je zeggen dat hoe langer partijen zekerheid hebben over hun bestaansrecht, hoe meer er mogelijk is. Ik weet dat collega-vervoerders hebben gezegd dat ERTMS er binnen de concessieperiode toch niet komt. Zij doen er dus niets aan en ik kan mij dat vanuit hun perspectief voorstellen.

De heer **Paulus Jansen**: Dit is een goed moment om over te gaan op een volgend punt, namelijk de wijze waarop ProRail wordt gefinancierd. Die verschilt sterk van de situatie in België. Bij ons komt 80% van de cashflow van ProRail van het ministerie af en 20% uit gebruiksvergoedingen. In België is het precies omgekeerd: 80% uit de gebruiksvergoedingen en 20% van het ministerie. Zou de Belgische manier van financieren het voordeel kunnen hebben dat er een sterkere vraagsturing is vanuit de financiering? Degene die betaalt, in dit geval NS, zou dan een grotere vinger in pap krijgen over de prioritering binnen ProRail.

Mevrouw **Thijssen**: Op welke manier je het ook organiseert, bij een spoorstelsel moet er uiteindelijk overheidsgeld bij. Elk land maakt daarin zijn eigen afweging. Wij hebben, anders dan in België, een gesplitste sector. In die zin lopen wij nog steeds voorop in Europa met het opknippen van de spoorsector.

De heer **Paulus Jansen**: Kunt u dat eens uitleggen? Wij hebben gesproken met de directeur van Infrabel. Hij zei dat het in België in essentie hetzelfde is. Er is namelijk ook een flinke knip tussen infrastructuur en de NMBS.

Mevrouw **Thijssen**: Er is uiteindelijk één chef van de NMBS. Beide poten vallen daar onder.

De heer **Paulus Jansen**: Dat werd ontkend. De holding zou verantwoordelijk zijn voor infrastructuur en financiering, maar verder hebben die twee bedrijven niets met elkaar te maken. Ze zijn geheel zelfstandig wat strategische besluitvorming betreft.

Mevrouw **Thijssen**: Als het ergens binnen één bedrijfscontext op één plek bij elkaar komt, neem je gemakkelijker beslissingen in optimalisatievraagstukken. Bij de Nederlandse spoorsector is dat een van de ingewikkelde dingen. Waar veel partijen belang hebben bij een project of een beleidskeuze, worden beslissingen nu voornamelijk genomen op basis van consensus. Er zijn echter ook momenten waarop het zou helpen als er gewoon een knoop werd doorgehakt. Dat gaat over het algemeen sneller als er één iemand over gaat dan wanneer er consensus nodig is.

De heer **Paulus Jansen**: Wie zou die ene iemand moeten zijn?

Mevrouw **Thijssen**: Dat hangt van het vraagstuk af. Bij ERTMS hebben de spoorpartijen gezegd een proef te gaan doen en daarbij een regieraad in te stellen die deze rol op zich neemt.

De heer **Paulus Jansen**: Dat is een voorbeeld. Uw algemene stelling is dat het streven naar beslissingen op basis van consensus tijd kost, af en toe te veel tijd. Het moet sneller kunnen. Het model waarbij NS en ProRail meer onder één centrale aansturing komen, zou kunnen helpen. Je zou ook de minister daarvoor verantwoordelijk kunnen maken. Hebt u een voorkeur voor een van de modellen?

Mevrouw **Thijssen**: Ik denk dat één geïntegreerd spoorwegbedrijf dat bedrijfsmatig zijn boekhouding op orde heeft, te prefereren is.

De heer **Paulus Jansen**: Die situatie is er op dit moment niet. Er is nu sprake van projecten en per project wordt bepaald wie de lead heeft. Is er bij de projecten die u kent duidelijkheid vooraf over de wijze waarop de besluitvorming plaatsvindt? Zijn er partijen die vetorecht hebben? Wie kan uiteindelijk de knoop doorhakken en in welk stadium is het project? Worden daarover heldere afspraken gemaakt op projectniveau?

Mevrouw **Thijssen**: Bij mijn weten neemt ProRail de regie bij investeringen in de infrastructuur en worden de vervoerders, waaronder NS, geconsulteerd. Uiteindelijk beschikt de minister. Dat is een heldere manier van werken die, gegeven de in Nederland gekozen setting, niet onlogisch is.

De heer **Paulus Jansen**: Denkt u dat, als de financiering verandert, bijvoorbeeld als er een groter aandeel van de investeringen van ProRail uit de gebruiksvergoeding komt, dit in de besluitvorming tot wezenlijk andere resultaten of afwegingen leidt?

Mevrouw **Thijssen**: Nee, daarbij kan ik mij niets voorstellen.

De heer **Paulus Jansen**: De gedachte dat wie betaalt bepaalt, is u vreemd.

Mevrouw **Thijssen**: Gezien de huidige setting is dat zo.

De heer **Paulus Jansen**: Per saldo concludeert u dat de investeringen die de afgelopen periode zijn gedaan met dat enigszins gebrekkige systeem van consensus en een vage verantwoordelijkheidsverdeling, hebben geleid tot juiste investeringsbeslissingen.

Mevrouw **Thijssen**: Er zijn volgens mij geen vreemde of verkeerde beslissingen genomen. Het is nu de kunst om te zorgen dat de komende jaren voortvarend beslissingen worden genomen die ervoor zorgen dat innovaties op het spoor en uitbreiding van de infrastructuur in voldoende tempo gebeuren. Ik sprak al over PHS, maar het geldt ook voor ERTMS en ATB code 147. Het is vooral een tempovraagstuk. Je moet zorgen dat de ingewikkelde setting waarvoor wij in Nederland hebben gekozen, niet leidt tot vertraging.

De heer **Paulus Jansen**: Ik zou dan juist de neiging hebben om te concluderen dat dit systeem leidt tot vertraging. Als voorbeelden noem ik de Hanzelijn en de Betuwelijn. De doelen die vooraf zijn gesteld over de benutting, worden in deze setting nooit gehaald. Er is altijd veel meer tijd nodig dan gedacht.

Mevrouw **Thijssen**: U vroeg of de investeringen goed geweest zijn. Ik denk dat zulks het geval is. Als ik vooruit kijkt, pleit ik ervoor om te zorgen dat wij geen vertraging krijgen, iets wat dreigt bij OV SAAL. Hetzelfde geldt voor ERTMS. De huidige ATB kan nog jaren mee, maar wij moeten een keer over naar ERTMS. Dan moeten er knopen worden doorgemaakt. Als de sector een proef wil doen, moet je op enig moment een go of no go-beslissing nemen. De setting maakt dat je veel bezig bent met consensus en dat is niet altijd de snelste manier van beslissen.

De **voorzitter**: Klopt het dat u in 2006 al hebt gezegd dat het Europese beveiligingssysteem de komende jaren zou moeten worden uitgerold?

Mevrouw **Thijssen**: Ja, NS is vanaf 2006 consequent geweest in de opvatting dat ERTMS het systeem van de toekomst is. Je moet daar uiteindelijk op een manier zien te komen. De ATB kan nog heel lang mee, maar als je ERTMS op een verantwoorde manier met zo weinig mogelijk hinder voor reizigers wilt uitrollen, moet je op tijd beginnen. Je moet beginnen met een proef. Uit het Decisio-rapport blijkt dat de financiële baten, maar ook de voordelen voor de reizigers onvoldoende zijn uitgekristalliseerd, terwijl de operationele risico's groot zijn en nog niet beproefd. Daarmee zou je moeten beginnen. Vervolgens kan het nog lang duren voordat in heel Nederland het hele spoor is omgezet op ERTMS. Voor onze reizigers is het belangrijk om reistijdwinst te maken, maar ook de Tweede Kamer vindt dat belangrijk. Daarom hebben wij ervoor gepleit om voor de korte termijn, daar waar je 160 km/uur kunt rijden, ATB code 147 te gebruiken. Dat is relatief goedkoop en snel inzetbaar. Het zou ook voor de Hanzelijn op korte termijn een oplossing kunnen zijn. Wij zijn daarin heel consequent geweest.

De **voorzitter**: U zegt dat er behoefte is aan tempo en aan het doorhakken van knopen. Wie hakt er volgens u geen knopen door?

Mevrouw **Thijssen**: De hele spoorsector inclusief het ministerie was het erover eens dat wij ATB code 147 moesten doen. Het daarvoor vrijgemaakte geld is vorig jaar door de Tweede Kamer geheralloceerd. Dat is er niet meer. De Tweede Kamer had daar de knoop moeten doorhakken. Ik vind het een gemiste kans. Wij hebben er ongeloflijk van gebaald dat de

stemming in de Tweede Kamer zo liep. Wat ons betreft, gebeurt het overigens alsnog. Met het oog op de termijn die nodig is om ERTMS te implementeren, is het nog steeds een heel goed idee om te gaan rijden met ATB code 147. Dat zou ook een oplossing zijn voor de Hanzelijn om reistijdwinst te pakken. De proef voor ERTMS is absoluut noodzakelijk en wij wachten op uitsluitel van het ministerie.

De **voorzitter**: Klopt het dat er is afgesproken dat er in 2013 een plan moet liggen voor de wijze waarop het Europese beveiligingssysteem wordt uitgerold?

Mevrouw **Thijssen**: NS vindt dat zo'n plan er moet zijn in 2013. Overigens is een randvoorwaarde daarvoor dat de proef heeft plaatsgevonden. Wij hebben een jaar geleden een voorstel gedaan voor de wijze waarop je die met de hele sector, inclusief de goederenvervoerders en ProRail, zou moeten doen. Dat was met het perspectief dat je in 2013 een implementatiestrategie kunt hebben.

De **voorzitter**: Wanneer verwacht u nu dat dit implementatieplan er ligt?

Mevrouw **Thijssen**: Het heeft sowieso een jaar vertraging opgelopen.

De **voorzitter**: Het wordt dus op zijn vroegst 2014.

Mevrouw **Thijssen**: NS zal zich ervoor inspannen dat het plan er zo snel mogelijk ligt. Wij hebben echter een jaar vertraging opgelopen.

De **voorzitter**: U vindt het een gemiste kans dat ATB code 147 niet wordt doorgevoerd. U bent echter geen voorstander van het plan van ProRail om nog voordat het implementatieplan voor het Europese beveiligingssysteem er ligt, te gaan starten met Kort volgen.

Mevrouw **Thijssen**: Kort volgen is een heel ander dossier. Kort volgen biedt kansen voor een hogere benutting van het spoor. Uiteindelijk hoeft er minder te worden geïnvesteerd in infrastructuur. Per situatie moet worden uitgewerkt of het werkelijk toepasbaar is. Daarbij staat overigens de vraag of het veilig kan voorop. Vervolgens moet je per situatie kijken of Kort volgen een oplossing is waardoor je uiteindelijk minder geld in de infrastructuur hoeft te stoppen. De eerste tekenen daarvoor, zoals OV SAAL, zijn niet heel gunstig.

De **voorzitter**: U hebt nog een flinke discussie met ProRail over de wenselijkheid van het project.

Mevrouw **Thijssen**: Het basisidee is kansrijk. Als een trein vertraagd aankomt en voor het inrijden van het station voor een rood sein staat en als het stukje dat hij met lage snelheid het station inrijdt, korter is, loop je vertraging in, terwijl de vertraging op dat stuk nu toeneemt. De basisfilosofie is logisch, maar het moet zich in de praktijk bewijzen.

De **voorzitter**: Kunt u zich voorstellen dat ik als leek denk dat het wel leuk is dat wij allemaal projectjes tussendoor doen, maar dat nog niet eens duidelijk is waar wij heen willen met een Europees beveiligingssysteem? Bijna iedereen die wij hebben gesproken, spreekt over een stip op de horizon. Als die stip op de horizon echter niet duidelijk is, voelt het voor mij vreemd dat er allerlei beslissingen worden genomen die daarop van invloed zijn. Kunt u daarop reageren?

Mevrouw **Thijssen**: Ik zie het niet als van invloed op de stip op de horizon. Als je naar ERTMS gaat en je weet dat het nog een periode van twintig jaar kost voordat je helemaal over bent, is er iets voor te zeggen om een aantal investeringen op de korte termijn in de huidige infrastructuur en beveiliging te doen. Datzelfde geldt voor ATB code 147. Laten wij het gewoon doen. Het is relatief goedkoop en snel. Dan heb je het alvast. Als ik aan jullie kant zou zitten, zou ik er zo naar kijken. Je moet wel zorgen dat het toekomstperspectief er is en dat er een goede implementatiestrategie voor komt.

Het is overigens geen sinecure, want het is nog nergens vertoont dat ERTMS wordt gebruikt op bestaande infrastructuur, waarop zo intensief treinen rijden als in Nederland en waar een tijd samen met de oude beveiliging zal moeten worden gewerkt. Dat is nog nergens in Europa gebeurd. Nederland moet daar met beleid en verstand naar kijken. Het grootste deel van mijn carrière bij NS heb ik in de operatie gezeten. De operationele risico's van de implementatie van ERTMS en het hebben van beide systemen op zo'n vol spoorwegnet, zijn groot. Wij vinden dat de proef die is voorgesteld, nodig is, maar het is wel spannend. Bij de HSL hebben wij problemen gehad met ERTMS. Ik zit er niet op te wachten – en vooral onze reizigers niet – dat op een baanvak als Utrecht–Amsterdam de ene na de andere storing optreedt, waarvan de reiziger in de normale trein met ouderwetse beveiliging last krijgt.

De **voorzitter**: U zegt dat het ministerie nu knopen moet doorhakken, maar het ministerie verwijst naar NS. Wij horen dat NS moeilijk doet en meer garanties en subsidies wil. Ook aan uw kant zitten grote barrières waardoor de start voor de pilot Amsterdam–Utrecht vertraging oploopt.

Mevrouw **Thijssen**: Ik kijk daar anders naar. Met betrekking tot ERTMS zijn de financiële voordelen en de voordelen voor reizigers nog niet uitgekristalliseerd. Tegelijkertijd zijn de operationele risico's nog niet in kaart gebracht. Daarom moet er een proef plaatsvinden. De oude beveiliging, de ATB, kan nog zeker twintig jaar mee. Dat betekent dat wij wel onze verantwoordelijkheid nemen om mee te doen aan zo'n proef, maar geen reden zien om er zelf geld in te stoppen. Er moet een goede afspraak worden gemaakt over de financiering.

De **voorzitter**: Even voor de leken in deze zaal: u wilt subsidie om een trein te financieren die over het spoor kan rijden.

Mevrouw **Thijssen**: Ja, wij willen de ombouw van het materieel voor de proef gefinancierd zien.

De **voorzitter**: Betekent het dat noch het ministerie noch ProRail de instrumenten in handen hebben om NS te dwingen om mee te doen?

Mevrouw **Thijssen**: Volgens mij niet.

De **voorzitter**: Met andere woorden: als ik nu als ProRail met een bijl bij de Hanzelijn ga staan en ATB eruit sloop, dan heeft ProRail een probleem en niet u, omdat u gedwongen wordt om er een trein op te laten rijden.

Mevrouw **Thijssen**: Dat klopt. Dat is ook niet zo gek. Niet voor niets zeggen de regionale collega's dat zij niet zitten te wachten op ERTMS op hun lijn. NS wil de verantwoordelijkheid nemen voor het uitproberen van ERTMS inclusief de operationele risico's die dat met zich meebrengt. Als het buiten niet goed gaat, kijkt er niemand naar ProRail of naar de

minister. Dan wordt er gekeken naar NS. Als ik spullen heb die nog twintig jaar meekunnen, mag ik verwachten dat een proef waarbij wij risico's en verantwoordelijkheid nemen, wordt gefinancierd.

De **voorzitter**: Ik stel enkele samenvattende vragen en geef daarna mijn collega's gelegenheid tot het stellen van vragen. Klopt het dat bij de innovaties die plaatsvinden op het spoor ProRail de meest leidende organisatie is?

Mevrouw **Thijssen**: Bedoelt u of ProRail het is of zou moeten zijn?

De **voorzitter**: Beide.

Mevrouw **Thijssen**: Ik denk dat de sector als geheel, inclusief het ministerie, gezamenlijk verantwoordelijk moet zijn.

De **voorzitter**: Wie zou er leidend moeten zijn?

Mevrouw **Thijssen**: Ik weet niet of er bij innovatie iemand per se leidend moet zijn. Innovatie komt voort uit goede ideeën en het gezamenlijk oppakken van ingewikkelde vraagstukken.

De **voorzitter**: Uiteraard, maar er moet ook iemand zijn die zegt: zo gaan wij het doen.

Mevrouw **Thijssen**: Wie uiteindelijk moet beslissen, hangt af van het vraagstuk. Op het gebied van beveiliging is het ministerie de system integrator. Het ministerie moet dan de knoop doorhakken.

De **voorzitter**: Wie is er nu praktisch gezien de grootste drijvende kracht bij innovatieplannen op het spoor?

Mevrouw **Thijssen**: Dat hangt af van het vraagstuk. Bij de bijsturing en coördinatie van treinen bij storingen is dat NS. Met de innovaties die wij implementeren lopen wij voorop in de wereld. Het is een heel andere vraag wie er verantwoordelijk is voor innovatie in de beveiliging. Bij een aantal andere vraagstukken over infrastructuur is het de sector gezamenlijk.

De **voorzitter**: De implementatie van de pilot Amsterdam-Utrecht laat voorlopig nog op zich wachten en dat betekent dat een implementatiestrategie voor de inrichting van het beveiligingssysteem tot 2014 op zich laat wachten.

Mevrouw **Thijssen**: U hebt er 2014 van gemaakt. Ik kan dat niet zo exact aangeven.

De **voorzitter**: De kans dat er vertraging ontstaat, is vrij groot.

Mevrouw **Thijssen**: Absoluut. NS zal zijn steentje bijdragen om te zorgen dat het plan er zo snel mogelijk is. Uiteindelijk heb je echter wel een jaar vertraging opgelopen.

De heer **Van Hijum**: Ik heb enkele aanvullende vragen. Mijn eerste vraag gaat over subsidie. Vorige week hadden wij hier de heer Holtzer. Hij zei dat NS de 200 mln. die nodig zijn om de treinen uit te rusten met ERTMS niet zelf ging betalen. Nu hoor ik u zeggen dat er voor de ombouw van treinen

naar ATB code 147, waardoor treinen 160 km/uur kunnen rijden, een potje was dat door de Kamer is weggenomen. Dat levert dus ook een probleem op. Is het niet gewoon een kerntaak van NS om toekomstgericht in het materieel te investeren, zodat de baten geïncasseerd kunnen worden ten behoeve van de reiziger?

Mevrouw **Thijssen**: Mijn wedervraag aan u is wie gaat vertellen welke ERTMS-specificaties wij zouden moeten gebruiken.

De heer **Van Hijum**: Ik spreek nu over ATB code 147 en de belofte om daadwerkelijk 160 km/uur te gaan rijden op de Hanzelijn.

Mevrouw **Thijssen**: U vraagt of wij daarbij een maatschappelijke verantwoordelijkheid hebben. Daarom hebben wij erover nagedacht en ervoor gepleit om het op die manier te doen. Wij kijken, anders dan onze collega-vervoerders, niet tot het eind van de horizon van onze concessie. Wij kijken naar de lange termijn. Ik heb al gezegd dat NS een vervoerder is die voor eigen rekening en risico treinen rijdt. Daar moet een fatsoenlijk financieel rendement tegenoverstaan. Niet omdat wij uit zijn op winst-maximalisatie, maar omdat wij onderaan de streep genoeg geld moeten overhouden om te investeren in onze dienstverlening. Het gaat dan om aanschaf van treinen en andere investeringen in de dienstverlening, bijvoorbeeld reisinformatie. Daarom moet NS financieel gezond zijn.

De heer **Van Hijum**: Als er iets niet keihard is afgesproken in de concessie of andere langetermijnafspraken, zult u al heel snel zeggen dat het niet uw taak is en dat de belastingbetaler het maar moet ophoesten.

Mevrouw **Thijssen**: Zo kan men dat niet zeggen. Wij hebben spullen die nog zeker twintig jaar kunnen rijden. Ik maak een vergelijking met een wasmachine. Ik heb een wasmachine die het nog een aantal jaren doet. Er komt een nieuwe wasmachine op de markt. Ik weet nog niet of die de kleren schoner wast of minder water en energie gebruikt. De gemeente wil echter graag dat ik die alvast koop, terwijl mijn oude wasmachine nog een paar jaar meegaat. Dan zeg ik ook: ik wil wel meedoen aan de proef, maar dan moet de gemeente mij die wasmachine geven.

De heer **Van Hijum**: Zowel ProRail als NS optimaliseren binnen hun eigen concessie-termijnen en randvoorwaarden. Investerings die op de lange termijn rendement opleveren in termen van veiligheid, capaciteit of reistijdwinst komen dan niet tot stand zonder regie vanuit het ministerie.

Mevrouw **Thijssen**: Dat klopt. Dat is het gevolg van de manier waarop het spoor in Nederland is ingericht. Die geeft absoluut regievraagstukken.

De heer **Van Hijum**: Betekent het dat wat u betreft de minister nadrukkelijker een rol moet spelen bij de uitrol en implementatie van ERTMS?

Mevrouw **Thijssen**: De spoorsector heeft daarom het voorstel gedaan om een regieraad in te stellen, die knopen kan doorhakken. Dat is een goed idee, want dan zitten alle belanghebbende partijen aan tafel.

De heer **Van Hijum**: Kan daar uitkomen dat er alsnog een bereidheid is bij NS om een aandeel in die investeringen te nemen?

Mevrouw **Thijssen**: Je moet beginnen met de pilot. Dan weet je veel meer. Wij weten volstrekt onvoldoende hoe ERTMS gaat werken, zeker in combinatie met de oude ATB op een zo veelbereden spoor als in Nederland, zowel in financiële als in operationele zin.

De heer **Van Hijum**: U hebt eerder gezegd dat u een goed huwelijk hebt met ProRail. In 1995 zijn jullie uit elkaar gegaan. Jullie onderhouden nu een soort latrelatie en een ingewikkelde driehoeksverhouding met het ministerie. Behalve een rechtstreekse relatie naar de minister met een concessie en een beheerplan is er ook een rechtstreekse relatie naar ProRail, die via overeenkomsten, gebruiksheffingen en prestatieheffingen wordt vormgegeven. Hoe wordt in die verhouding de scherpste ten aanzien van ProRail bewaakt? Op welke aspecten let u dan vooral en vind je dat terug in het minder hoeven te betalen van de gebruiksheffing als er niet geleverd wordt?

Mevrouw **Thijssen**: Ooit was het inderdaad één bedrijf. Wij hebben andere keuzes gemaakt in Nederland en dat heeft het leven niet altijd gemakkelijker gemaakt. Bij de samenwerking tussen ProRail en NS beginnen wij altijd bij wat voor de reiziger belangrijk is. Dat drijft ons in onze relatie met ProRail. Wij hebben zeer intensief contact over de dagelijkse operatie met ProRail over het oplossen van verstoringen en dat soort vraagstukken. Wij hebben bijvoorbeeld afspraken over een KPI die gaat over de door ProRail geleverde treinpaden. Daaraan zit een financiële incentive voor ProRail om dat zo goed mogelijk voor ons en uiteindelijk voor onze reizigers te doen. Dat is een combinatie tussen de hoeveelheid storingen, op welke plaats, hoe lang ze duren en welke impact ze hebben op reizigers.

Die doorkijk maakt NS altijd: wat is uiteindelijk de hinder voor onze reizigers? Wij willen die zo min mogelijk hebben. Wij hebben daarvoor een financiële prikkel afgesproken met ProRail. Die loopt overigens niet via de gebruiksvergoeding. Wij merken niet dat de gebruiksvergoeding lager is als er geen geld wordt uitgegeven. Wij hebben ook heel regelmatig een inhoudelijk gesprek. Met betrekking tot het onderhoud aan het spoor maken wij onze eigen analyses van de storingen die er zijn, waar die zijn en hoe vaak ze voorkomen. Wij gaan daarover inhoudelijk in gesprek met ProRail. Dat heeft bijvoorbeeld geleid tot regionale verbeterplannen waarin prioriteit wordt gegeven aan die storingen waarvan heel veel reizigers hinder hebben. Die moeten minder voorkomen of sneller worden opgelost. Ook is er extra aandacht voor recidivestoringen.

De heer **Van Hijum**: Is dat contractueel vastgelegd? Kun je een bepaald prestatieniveau eisen van ProRail en wordt er een boete betaald die losstaat van de gebruiksheffing als die prestaties niet worden gehaald?

Mevrouw **Thijssen**: Daarover hebben wij afspraken. Ik geloof niet dat ik ooit een handtekening onder zo'n contract heb gezet. Het kan een van mijn voorgangers of collega's zijn geweest. Wij hebben heel sluitende afspraken.

De heer **Van Hijum**: Er zijn dus prestatieafspraken die ProRail dwingen om een aantal seinstoringen of storingen op bovenleidingen tot een minimum te beperken. Als ProRail die niet haalt, kan NS een vergoeding vragen.

Mevrouw **Thijssen**: Dit betreft de KPI-treinpad. Misschien is het goed om een vergelijking te maken met de collega-vervoerders op de regionale lijnen. Als er bij hen een storing is, ligt de hele treindienst plat. Dat ligt op het hoofdnet iets genuanceerder. Het maakt bij ons qua hinder voor reizigers nogal uit of er een storing is op een traject waar in een uur op een bepaald moment van de dag één trein rijdt, of een storing van vijf minuten op Utrecht CS.

De heer **Van Hijum**: Als het losstaat van de gebruiksvergoeding, ben ik benieuwd wat de boete was in 2010, een jaar waarin er heel veel storingen waren. Het zou interessant om te weten hoe die een vertaling vinden in het huwelijk.

Mevrouw **Thijssen**: Volgens mij kunnen wij die informatie aanleveren.

De heer **Van Hijum**: Ik heb een laatste vraag en die gaat over vooruitkijken. Wij hebben het afgelopen jaar kunnen merken dat u qua prestaties heel afhankelijk bent van de wijze waarop het spoor functioneert en de storingen die daar optreden. Zijn NS en ProRail klaar voor de komende winter?

Mevrouw **Thijssen**: Die vraag had ik in alle eerlijkheid in het kader van dit onderzoek niet verwacht. Vervoer is kwetsbaar voor weersomstandigheden. Als het ijzelt, glibbert u te voet over de stoep, staan er misschien wel veldbedden op Schiphol en zijn er enorme files op de snelwegen. Ook het spoor is kwetsbaar voor extreem weer. Wij hebben ons lesje geleerd en zullen niet meer zeggen dat wij klaar zijn voor de winter. Ik hoorde laatst op een regionale zender een gemeenteambtenaar dat zeggen toen hij werd bevraagd over het zout. Ik dacht: ik zou het niet zeggen. Wij hebben heel hard gewerkt om allerlei lessen die wij van de vorige winter hebben geleerd, te implementeren. Wij zijn zo goed mogelijk voorbereid op de komende winter om onze reizigers zo goed mogelijk van dienst te zijn. Overigens heeft ook innovatie daarin een belangrijke rol gespeeld. Vervoer blijft echter kwetsbaar.

De heer **Van Bommel**: Ik wil even inzoomen op uw businesscase. Stelt u zich voor dat morgen in één keer de infrastructuur aangepast is. Overal is ERTMS level 2, de specificaties zijn duidelijk en de terugvaloptie ATB is er nog steeds. Hoe ziet u dan uw winstmogelijkheden? Bent u dan meteen klaar en gaat u alles ombouwen, moet u kijken of u het zelf kunt of bent u afhankelijk van het ministerie voor eventuele aanvullende steun?

Mevrouw **Thijssen**: Ik vind het lastig om zo'n hypothetische vraag in algemene zin te beantwoorden.

De heer **Van Bommel**: Er zijn ook maatschappelijke baten, maar NS is een commercieel bedrijf.

Mevrouw **Thijssen**: Het punt is dat ook de maatschappelijke baten van ERTMS nog niet helder zijn. Daarom moet je die proef doen. Dat blijkt ook uit het Decisio-rapport. Je moet kijken of die maatschappelijke baten in financiële zin er zijn, je moet zien of er voordelen voor reizigers zijn en je moet nagaan wat de operationele risico's zijn. Dan kun je een implementatiestrategie maken. U zegt ervan overtuigd te zijn dat er maatschappelijke baten zijn, maar die zijn nog helemaal niet aangetoond.

De heer **Van Bommel**: Ik begrijp dat het stipje aan de horizon heel klein is.

Mevrouw **Thijssen**: Er komt ooit een moment waarop je over moet naar een volgend beveiligingssysteem. Wij gaan ervan uit dat dat ERTMS is. Dat is de meest logische optie. Je moet echter eerst onderzoeken wat de consequenties en de baten zijn om uiteindelijk de juiste afweging te kunnen maken. Ik kan er nu geen generieke uitspraak over doen.

De heer **Van Bommel**: Onderdeel van het onderzoek zijn juist de onzekerheden. Ik schets een situatie van de infrastructuur waarbij er geen onzekerheden zijn.

Mevrouw **Thijssen**: Als het onderzoek is gedaan, zijn alle baten, kosten en risico's helder. Dan kun je het gesprek voeren over de vraag wie wat betaalt.

De heer **Paulus Jansen**: Ik heb een nabrander over de strategische samenwerking tussen NS en ProRail bij een ander vrij strategisch project. Onder BB21 is ooit afgesproken dat bij vervanging van de bovenbouw van bestaande trajecten de bovenleiding direct geschikt wordt gemaakt voor 25 kiloVolt en dat het traject zodanig wordt geoptimaliseerd dat je er in de toekomst 160 km/uur op kunt rijden. Volgens mijn informatie voldoet het traject Gouda–Woerden aan die specificatie. Daar wordt echter nog steeds geen 160 km/uur gereden. Dat kan te maken hebben met de ATB code 147. Is ook dat project in goede consensus tussen NS en ProRail tot stand gekomen? Op welk moment kunnen wij daarvan de baten incasseren? Ik zie voorlopig nog geen enkele concrete aanwijzingen dat er op nieuwe trajecten met 25 kV gereden gaat worden en die 160 km/uur is ook een beetje vaag. Hoe kunnen wij zekerheid hebben dat die investeringen op afzienbare termijn gaan renderen?

Mevrouw **Thijssen**: U overvraagt mij als het gaat om BB21. Op een aantal trajecten in Nederland zou je 160 km/uur kunnen rijden. Uit mijn hoofd gaat het om Wezep–Zwolle, Schiphol–Den Haag, Utrecht–Amsterdam en Eindhoven–Boxtel. Daar zouden wij graag 160 km/uur rijden. Het ministerie, ProRail en NS waren het erover eens dat je dat onder ATB code 147 moet doen. Daar was ook geld voor, maar ik hoef niet te herhalen wat daarmee is gebeurd. Daarmee had het op korte termijn tegen relatief weinig geld kunnen worden gerealiseerd. Misschien was het al gerealiseerd, maar dat weet ik niet helemaal zeker.

De heer **Paulus Jansen**: Vindt u de strategie om, als bestaande baanvakken onderhanden worden genomen, tegelijk te kijken of wij die qua profilering op 160 km/uur kunnen brengen en qua bovenleiding naar 25 kV, nog steeds een verstandige langetermijnstrategie?

Mevrouw **Thijssen**: Ja, het is altijd verstandig om bij nieuwbouw of vernieuwbouw het baanvak daar geschikt voor te maken.

De **voorzitter**: Ik heb een tweetal laatste vragen. Nu komt de pilot Amsterdam–Utrecht. Gelijktijdig hebben wij al een aantal trajecten gehad. Wij hebben dus al leergeld betaald. Bent u voor de kennis over wat wel of niet werkt, afhankelijk van ProRail of hebt u ook een eigen tak van onderzoek? Als voorbeeld noem ik Kort volgen. Bent u daarin heel erg afhankelijk van ProRail en het ministerie of laat u zelf ook specifiek onderzoek verrichten?

Mevrouw **Thijssen**: Bij het voorbeeld van Kort volgen niet specifiek. NS heeft weinig expertise op het gebied van infratechniek. Dat geldt voor elke vervoerder. Via highspeed hebben wij wel ervaringen met de HSL. Ik kan niet nalaten te zeggen dat het echt iets anders is of je ergens in een eilandbedrijf van A naar B op losliggende infrastructuur ERTMS rijdt of dat je uiteindelijk op een volop bereden spoor met ATB en ERTMS gezamenlijk moet rijden.

De **voorzitter**: Dat snap ik. Men had destijds ook een andere keuze kunnen maken en het meteen goed kunnen leren in plaats van half.

Mevrouw **Thijssen**: Dat is een heel andere discussie. Voor de expertise op dat gebied is NS hoofdzakelijk afhankelijk van anderen. U hebt mijn collega de heer Holtzer gesproken. Hij heeft heel veel verstand van ERTMS.

De **voorzitter**: Is er nog iets wat u met de commissie wilt delen dat wij nog niet gevraagd hebben of dat u graag wilt terugzien in het eindrapport?

Mevrouw **Thijssen**: Ik denk dat alles de revue is gepasseerd. NS verzorgt per dag het vervoer van 1,1 miljoen reizigers in Nederland. Wij vinden het heel belangrijk dat het Programma Hoogfrequent Spoor zonder vertraging wordt uitgevoerd. Wij pleiten ervoor om op korte termijn te besluiten om alsnog ATB code 147 toe te passen. Ook moet de pilot ERTMS echt gaan plaatsvinden, zodat wij ons doordacht en bewust kunnen voorbereiden op een systeem dat er over een jaar of twintig zou moeten zijn.

De **voorzitter**: Voor alle duidelijkheid: waardoor ontstaat de mogelijke vertraging voor het Programma Hoogfrequent Spoor?

Mevrouw **Thijssen**: Er zou vertraging kunnen ontstaan als er nieuwe inzichten zijn, zoals bij Kort volgen, en je dingen die al besloten zijn, moet heroverwegen.

De **voorzitter**: Duidelijk. Ik ben een van de 1,1 miljoen reizigers, dus laten wij hopen op een goede winter. Ik dank u voor de informatie die u met ons hebt gedeeld. Wij schorsen de hoorzitting enkele ogenblikken.

De hoorzitting wordt enkele ogenblikken geschorst.

VERSLAG VAN EEN BESLOTEN GESPREK IN HET KADER VAN DE TIJDELIJKE COMMISSIE ONDERHOUD EN INNOVATIE SPOOR

Maandag 7 november 2011

Gehoord wordt: mevrouw M. Gout-van Sinderen, President-directeur, ProRail

Voorzitter: mevrouw A. H. Kuiken

Verder zijn aanwezig de leden van de commissie: Van Bommel, Bosman, Van Hijum en Paulus Jansen, alsmede de heer F.H. Mittendorff, griffier, en de heer R.J. de Bakker, onderzoekscoördinator

De **voorzitter**: Wij vervolgen de hoorzitting van de Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor. Vandaag spreken wij met ProRail en dan gaat het over de aansturing en de besteding van de budgetten. Wij hebben tot ongeveer 16.30 uur de tijd. Ik zal zelf als eerste vragen stellen en daarna vullen de andere leden van de commissie aan.

De **voorzitter**: De vorige keer dat wij elkaar zagen, was u net begonnen in uw nieuwe rol. Ik ga ervan uit dat u inmiddels helemaal thuis bent in de wereld van ProRail en van het spoor. Ik verzoek u zich voor te stellen en aan te geven wat uw rol is.

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Mijn naam is Maria Gout-van Sinderen. Ik ben president-directeur ProRail en ben sinds april 2011 in dienst. Vanaf 1 mei 2011 ben ik officieel eindverantwoordelijk voor deze prachtige organisatie. Wij ontmoetten elkaar inderdaad bij de start van dit onderzoek. Dit is een mooi moment om de commissie te feliciteren. Ik vind het positief dat u meteen naar het onderdeel bent gegaan waar te zien is hoe het echt allemaal werkt. Mijn complimenten. Iedereen die bij mij in dienst komt en ook de nieuwe mensen van I en M nodig ik altijd uit in Amersfoort te gaan kijken. Het is mijn overtuiging dat, als je iets wilt zeggen over wat ProRail doet, dat begint bij kennis over het spoor.

De **voorzitter**: Ons werkbezoek was zeer interessant. Dank daarvoor. Ik stel een aantal vragen over de wijze waarop ProRail wordt aangestuurd en sturing geeft aan de vervoerders waarmee u zaken doet. Wij gaan uiteraard spreken over de budgetten waarmee ProRail moet werken en ik zal iets vragen over de organisatie zelf. Kunt u de commissie vertellen hoe u vanuit het ministerie wordt aangestuurd?

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Dat is een van de vragen die onderdeel zijn van het onderzoek. Ik vind het heel belangrijk om te zeggen dat ProRail een Raad van Commissarissen heeft. Ik mis dat nog wel eens in bepaalde onderdelen. Wij hebben een Raad van Commissarissen en de president-directeur moet daaraan de normale verantwoording afleggen. Het ministerie van I en M heeft twee belangrijke verbindingen met ProRail. Enerzijds is er de aandeelhoudersrol en anderzijds de beleidsrol. Via de beleidsafspraken is het aan ProRail om het product neer te zetten dat is afgesproken met het ministerie maar ook met andere opdrachtgevers. Het is immers niet alleen het ministerie van I en M die opdrachtgever is van ProRail. Dat zijn ook regionale overheden, maar ook, bijvoorbeeld bij het bouwen op stations, NS Poort van NS.

De **voorzitter**: Het ministerie van I en M zegt dat het voornamelijk op output stuurt, maar in de praktijk zien wij ook heel veel dat er meer op detailniveau wordt gestuurd, zowel bij bepaalde projecten als voor bepaalde onderwerpen. Wat vindt u daarvan?

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Ik zeg altijd dat ongeveer 80% van het budget afkomstig is van het ministerie van I en M. Als goede opdrachtnemer is het dan ook heel belangrijk om goed te luisteren naar de opdrachtgever. Bij het op output sturen gaat het vooral om de vraag hoe het apparaat ProRail werkt. De afgelopen zes maanden zijn de enige ervaring die ik heb. Ik vind dat het ministerie van I en M heel erg meedenkt met ProRail. Wij hebben met elkaar afgesproken dat er op output moet worden gestuurd. Dat is het meest efficiënt. Ik vind dat dit door beide partijen wordt nagekomen. Bij specifieke onderwerpen, als wij moeten afwijken van eerder gedane toezeggingen of een ander timeframe in gedachten hebben, moeten wij met elkaar overleggen. Ik ben er heel positief over.

De **voorzitter**: Gisteren spraken wij met uw financiële man. Hij zei dat de medewerkers van ProRail vinden dat er wel wat meer op hoofdlijnen mag worden gestuurd, zodat men flexibeler is en er niet zowel op onderwerpen als op projecten wordt gestuurd.

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Dat sluit aan bij wat ik zeg. Ik werk er nu een halfjaar. Begin 2011 zijn de gesprekken met het ministerie gestart over de vraag hoe wij meer op hoofdlijnen kunnen overleggen. Mijn ervaring is dat er over en weer veel aandacht wordt besteed om dat te realiseren.

De **voorzitter**: Kunt u reflecteren op de wijze waarop de spoorsector is georganiseerd? ProRail is een eigen bedrijf, maar u moet tegelijkertijd veel verantwoording afleggen aan het ministerie. U zit niet in een huwelijk met NS, maar u houdt nog wel veel van elkaar. Wat zijn de voordelen en zwakke punten van zo'n constructie?

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Ik vind het goed dat wij in Nederland een bedrijf hebben dat zich vooral bezighoudt met de spoorinfrastructuur. Dat bedrijf werkt voor meerdere vervoerders. NS is qua afname onze grootste klant, maar het is belangrijk dat ProRail zich, veel meer dan in het verleden, rekenschap geeft van het feit dat wij bij de infrastructuur waarvoor wij verantwoordelijk zijn, te maken hebben met meerdere vervoerders. Ik heb in de eerste maanden van mijn presidentschap met de organisatie stappen gezet om in direct contact met de klant te komen. Ik ben naar alle andere vervoerders gegaan. Het zijn niet alleen reizigersvervoerders, maar ook goederenvervoerders. Ik vind het besluit dat in het verleden is genomen om in Nederland een bedrijf te hebben dat verantwoordelijk is voor de spoorinfrastructuur, heel goed. Wij kunnen ons veel beter concentreren op dat vak. Het aanbieden van goede spoorinfrastructuur is immers een vak apart, gecombineerd met de capaciteitsverdeling en de verkeersleiding. Dat hoort allemaal bij elkaar als je als neutrale partij ruimte biedt voor de verschillende vervoerders op het spoor.

De **voorzitter**: Als ik dat vertaal naar de huidige situatie, wat is dan een concrete aanbeveling?

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Wij hebben de stap gezet om veel dichter tegen de vervoerders aan te gaan zitten. Wij willen meer klantvriendelijk zijn. Wij gaan eind dit jaar werken met een interactief klantenpanel. Eenmaal per jaar een klanttevredenheidsonderzoek is heel belangrijk, maar dat vindt achteraf plaats. Wij willen tijdens het operationele proces meer en betere input van de vervoerders krijgen over de infrastructuur die wij aanbieden, over de dienstregeling en de capaciteitsverdeling. Wij kunnen dan tijdens het jaar beter en sneller anticiperen op zaken die verholpen moeten worden of anders moeten. Dat duurt nu te lang.

De **voorzitter**: Kan ProRail dat onafhankelijk doen of bent u dan ook nog afhankelijk van de opstelling van het ministerie?

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Nee, dat is het mooie van het feit dat wij de organisatie zijn die wij zijn. Wij kunnen in de contracten met de vervoerders afspraken maken over hoe wij de problematiek waarvoor wij samen staan, beter en sneller kunnen oplossen. Ik kan een concreet voorbeeld geven. Ik was op werkbezoek bij Syntus. Daar kwam natuurlijk de lijn Arnhem–Winterswijk aan de orde. Er is al heel veel gebeurd, maar toch zijn wij op dit moment nog niet tevreden over de prestatie daar. Wij willen absoluut een verbetering. Ik kan met die partij afspreken dat wij een extern onderzoek laten doen en samen goed gaan kijken of de aanwezige mankementen komen door alles wat er op het spoor rijdt of door het spoor zelf. Het is goed om op zo'n punt een externe partij te vragen en daarna samen verder te gaan. Dat kan ProRail samen doen met Syntus. Op die manier probeer ik met kleine voorbeelden veel dichter naar de vervoerders toe te stappen in de dienstverlening voor het spoor.

De **voorzitter**: Het ministerie heeft het systeem van KPI's, indicatoren om te toetsen of u afspraken nakomt. Bent u tevreden over deze KPI's?

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: De KPI's waren voor dit jaar voor mij een gegeven. Ik geloof in de ontwikkeling waarmee wij bezig zijn. Laten wij proberen KPI's te formuleren die echt een sturend effect hebben op de prestaties van ProRail in het bijzonder. Als voorbeeld noem ik het onderwerp reizigertevredenheid. Natuurlijk vinden wij het heel belangrijk dat de reiziger tevreden is. Voor de reiziger is het echter niet mogelijk om aan te geven of hij ontevreden is over ProRail of over de vervoerder, want het is een totaalproduct. Het is de kunst om met KPI's tot die prestatie-indicatoren te komen die goede feedback geven op wat wij leveren en een goed instrument geven om bij te sturen waar het beter moet.

De **voorzitter**: Welke wijzigingen zou u dan aanbrengen?

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Je moet daar goed over nadenken. Ik geloof zelf in de aanpak die wij nu hebben gekozen met KPI's die wij intern hebben afgesproken. Ik ben groot voorstander van een betere analyse van alle versturende factoren. Welke versturende factoren zijn bij ProRail neer te leggen en hoe kunnen wij die verbeteren? In het totaalproduct kun je natuurlijk tevreden zijn met een bepaald percentage, want er gaat altijd wel iets fout, hetzij intern hetzij extern. Ik vind echter dat wij voor het aanbieden van het spoor naar een bedrijf moeten waar het 100% goed gaat.

De **voorzitter**: Hoe vertaalt u dat in een KPI?

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Daarover denken wij nog na. Wij komen er zeker op terug. Er lopen heel veel programma's. Omdat wij meer duidelijkheid willen over waar wij mee bezig zijn, komen wij aan het eind van dit jaar met het programma 2012–2015. Daarin gaan wij alle activiteiten benoemen die wij de komende drie jaren gaan uitvoeren. Dat zijn voor een deel procesafspraken omdat nog niet bekend is hoe het precies wordt ingevuld, maar voor een deel ook heel concrete afspraken. Een van de dingen die ik in dat programma wil meenemen, is de ambitie dat wij er eind 2015 voor moeten zorgen dat wij voor alle verstoringen die wij met kleine investeringen of meer preventief onderhoud kunnen voorkomen, richting de nul fout gaan.

De **voorzitter**: Ik heb een laatste vraag over de sturing. Wie is het meest dominant in de ontwikkelingen rond het spoor, u of het ministerie?

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Ik denk geen van beiden. De ontwikkelingen op het spoor hebben te maken met de vraag naar spoorinfrastructuur. Dat betreft een breder item dan alleen het ministerie van I en M of ProRail. Wij moeten een organisatie zijn die veel verstand heeft van alles wat te maken heeft met spoorinfrastructuur en wij moeten dat doen in interactie met onze opdrachtgever, het ministerie van I en M.

De **voorzitter**: Dat begrijp ik, maar in elke sector, of het nu zorg is of veiligheid, kun je altijd mensen aanwijzen die het meest dwingend zijn in ontwikkelingen, omdat daar de meeste kennis zit of het meeste geld. Als ik de spoorsector bekijk, is dat dan NS, ProRail of het ministerie?

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Ieder speelt zijn eigen belangrijke rol. Als het om geld gaat, stelt de overheid de middelen ter beschikking, goedgekeurd door de Tweede Kamer. Dat is een gegeven voor een bepaalde periode. Technologische ontwikkelingen spelen wereldwijd. Welke technologische ontwikkelingen kunnen wij implementeren? Bij het aanbod zijn de vervoerders heel belangrijk. Wat zijn hun ambities? Dat alles in de totale context van een inschatting die wij allemaal moeten maken van de toekomstige mobiliteit per spoor. Ik vind dat ProRail een heel ambitieuze doelstelling moet hebben. Wij moeten eraan bijdragen dat er de komende jaren meer goederen en reizigers over het spoor kunnen worden vervoerd.

De **voorzitter**: Ik stap over op de budgetten. De afgelopen jaren is er steeds meer geld vanuit het Rijk beschikbaar gesteld voor de instandhouding en het beheer van het spoor. Het afgelopen jaar was dat 1,5 mld. Wij hebben echter ook gezien dat er de afgelopen jaren elk jaar een groot bedrag uit de onderhoudspot wordt gehaald. In 2008 was dat 270 mln., in 2009 402 mln. en in 2010 330 mln. Voor mij als leek lijkt de beheer- en instandhoudingspot een soort grabbelton. Iedereen die een tekort heeft, mag daaruit putten. Kunt u daarop reageren?

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Bij de voorbereiding memoreerde ik dat ik heel lang geleden secretaris was van ICES, de voorloper van het Infrafonds. De manier waarop op enig moment wordt gekeken naar wat allemaal bedacht is en wat nodig is, herken ik. Je probeert goed te plannen, maar het kan zijn dat bepaalde projecten vertraging opleveren, waardoor middelen vrijkomen voor een jaar voor andere doeleinden. Ik zou het woord «grabbelton» niet willen gebruiken. Het is uiteindelijk een eindbeslissing van de Kamer hoe de budgetten worden vastgesteld. Ik vind wel dat ProRail zich zo moet organiseren dat sneller wordt gereali-

seerd wat gepland is. Ik ben er voorstander van om de hele organisatie door te lichten op «lean». Dat hebben wij ook afgesproken. Op die manier wordt de keten gesloten, want het is nu te veel in brokjes verdeeld in de organisatie.

De **voorzitter**: Kunt u dat toelichten?

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: ProRail heeft een hele geschiedenis. ProRail is samengesteld uit verschillende delen die vroeger naast elkaar werkten. Er is een mooie fusie tot stand gekomen. ProRail bestaat nu vijf jaar en het is nu het moment om een volgende stap te zetten in de integratie van de activiteiten. Ik ga daarop nu niet vooruitlopen. Wij gaan er goed op studeren. Wij gaan er geen jaren over doen. Ik wil het snel voor elkaar hebben. Er ligt een eerste analyse, getiteld «Richten op resultaat». Wij kunnen verbeterstappen aanbrengen in de organisatie. Ik wil dat samen met het directieteam en de top van ProRail doen. Dit is een moment om een stap verder te zetten in efficiency. Dat betekent ook dat wij de doorlooptijd van ontwerpen en realiseren korter maken. Het woord dat ik steeds gebruik is «tempo». Als wij zekerheid hebben dat iets moet gebeuren, moet het ook worden gerealiseerd.

De **voorzitter**: De belangrijkste reden waarom u niet in staat was om uw eigen beheerplan na te komen, was dat sommige budgetten soms jarenlang meerjarig worden doorgeschoven.

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Er zijn altijd redenen. Op dit moment speelt het volgende. Er zijn veel plannen ontworpen op aannames uit 2006 en 2007. Inmiddels is er heel veel veranderd. De omstandigheden zijn veranderd. Je moet dus kijken of het wijs is om met oude aannames het plan uit te voeren of dat je moet constateren dat de aannames niet meer kloppen en dat de zaken moeten worden bijgesteld. Er moeten dus twee dingen worden gedaan. Aan de ene kant moet de organisatie slagvaardiger worden. Aan de andere kant moet tegelijkertijd worden bekeken welke programma's en projecten uit het verleden met aannames die nu niet meer aan de orde zijn, moeten worden uitgesteld. Andere zaken die helemaal klaar zijn, moeten worden uitgevoerd.

De **voorzitter**: Wij zullen straks nog spreken over de organisatie. Gaat het ministerie ervan uit dat u het jaarlijkse budget opmaakt of wordt erop gestuurd dat u juist reserves overhoudt?

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Nee, er is een afspraak om in een jaar de prestatie neer te zetten die je met elkaar hebt afgesproken. In de loop van het jaar heb je contact met elkaar, want het kan zijn dat bepaalde zaken uitlopen en dat moet je met elkaar bespreken. Het is niet zo dat wij X hebben afgesproken en dat wij erop sturen dat X minus zoveel procent wordt uitgegeven.

De **voorzitter**: U krijgt een beheerplan en een pot met geld. Als u de resultaten niet behaalt, haalt het ministerie van I en M geld terug.

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Je doet het met elkaar. Na de planning ga je in een bepaald jaar de realisatie in. Er is alle partijen alles aan gelegen om dat te realiseren. Soms zijn er externe factoren, waardoor je een plan niet kunt realiseren. Je moet dan op tijd terugkoppelen naar de financier. Dat kan het ministerie van I en M zijn, maar ook een regionale overheid. Je kunt met een gemeente een afspraak maken en die moeten uitstellen

door factoren als vergunningen of leveringen die vertraagd zijn. Dat moet je rustig met elkaar kunnen overleggen. Dat is samenwerken.

De **voorzitter**: Als u nu van het ministerie € 100 krijgt en u maakt het dit jaar en volgend jaar niet op, is het dan in het derde jaar nog steeds die € 100 die u hebt gekregen?

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Dat ligt eraan wat je met het ministerie afspreekt. Bij projecten die echt in de tijd verschuiven, blijft het budget netjes aan het project vastzitten.

De **voorzitter**: Hoe gaat dat bij onderhoudskosten?

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Bij de onderhoudskosten zijn wij de afgelopen jaren heel mooi op 98% van de geplande uitgaven uitgekomen. Dat is belangrijk, want dat zijn kosten voor onderhoud die je redelijk goed kunt plannen. Je ziet dat de uitgaven in de afgelopen jaren redelijk in de buurt van de 98% komen.

De **voorzitter**: U calculeert ongeveer 2% verlies op jaarbasis in voor het onderhoud op het spoor.

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Ja, misschien zelfs iets minder.

De **voorzitter**: Ik leg een aantal stellingen over de organisatie bij u neer. De aannemers zeggen dat de wijze waarop ProRail bij de prestatiecontracten stuurt richting de aannemers, ervoor zorgt dat het een race to the bottom wordt omdat er alleen nog maar wordt gestuurd op prijs en niet meer op kwaliteit.

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Natuurlijk sturen wij op kwaliteit. Dat spreekt voor zich.

De **voorzitter**: Zij zeggen dat er minder aandacht voor preventie is en dat het meer «mean and lean» moet.

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Aannemers zijn belangrijke stakeholders.

De **voorzitter**: Herkent u zich in die uitspraak?

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Ik spreek ook aannemers. Het zijn heel belangrijke stakeholders voor ProRail.

De **voorzitter**: Herkent u zich in deze uitlating? Ziet u dat risico?

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: In de hele spoorsector is het belangrijk om ...

De **voorzitter**: Ik spreek nu specifiek over de aannemers. Zij zeggen dat ProRail heel erg op de prijs stuurt, maar dat zij te weinig ruimte hebben voor preventief onderhoud of voor de inrichting van het onderhoud op de langere termijn.

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Ik herken dat niet. Onze ambitie is om in 2015 een systeem te hebben waarbij vertragingen nooit aan het spoorstelsel liggen. Er zijn veel externe factoren, zoals koperdiefstal. Dat vind ik een dramatische gang van zaken. Het is onze ambitie om te kijken welke

preventieve maatregelen wij kunnen nemen om de vertraging in 2015 op nul te zetten. Wij zullen daarover zeker met de aannemers van gedachten wisselen.

De **voorzitter**: Aannemers, maar ook regionale vervoerders zeggen dat er te veel theoretische en te weinig praktische kennis is binnen de organisatie.

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Dat hangt af van degene met wie je spreekt. De mensen die het uitvoerende werk doen, die iedere dag langs het spoor lopen en daaraan met hart en ziel werken, worden daarmee naar ik aanneem niet bedoeld. Ik herken mij daar niet in. Ik vind het wel belangrijk dat managers bij ProRail die met allerlei onderwerpen bezig zijn, zich vergewissen van de praktische kant van de zaak.

De **voorzitter**: Is de theoretische versus de praktische kennis een aandachtspunt voor u voor het plan 2012–2015?

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Ik zal iets anders zeggen. Ik vind dat er bij ProRail heel veel mensen werken die goed weten hoe het zit.

De **voorzitter**: Daar twijfel ik niet aan. Het gaat om een stelling die geponeerd wordt door mensen met wie u dag in dag uit intensief moet samenwerken. Zij zeggen dat ProRail te veel theoretische en te weinig praktische kennis heeft.

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Ik neem aan dat zij dan niet de kennis van het spoor bedoelen.

De **voorzitter**: Men zegt het in brede zin. Een andere constatering is dat ProRail in de afgelopen jaren heel hard is gegroeid. In de afgelopen jaren was er een stijging van maar liefst 60%. Waar komt die stijging vandaan?

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Voor een deel heeft die te maken met de enorme stijging van het budget en de opdrachten die moeten worden uitgevoerd. Ik ben in mei 2011 meteen begonnen om te kijken wat de beste omvang is voor deze organisatie. Wij lopen tegen het gegeven aan dat er in de periode 2005–2010 honderden miljoenen niet zijn besteed die wel hadden kunnen worden besteed met daarbij de vraag hoe dat komt. In de eerste analyse staat dat er misschien te weinig mensen zijn. Ik denk dat je moet zoeken welke mensen je op welke plek moet hebben. Daarom ga ik aan de gang met «lean». Ik ben ervan overtuigd dat, als wij de processen beter hebben georganiseerd, wij beter kunnen bepalen hoeveel mensen wij totaal nodig hebben.

Vanaf mei 2011 zijn wij begonnen met een drastische reductie van de inhuur. Voor een deel zijn er eigen mensen voor teruggekomen, bijvoorbeeld inhuurmensen die bij ons een contract konden krijgen. Ik geloof namelijk niet dat een zo kennisintensieve organisatie kan draaien met een te grote hoeveelheid externen. Van de totale inhuur, 600, hebben wij vanaf mei 2011 50% gereduceerd. Een aantal mensen van buiten is nu vaste medewerker bij ProRail geworden.

De **voorzitter**: Dat is vanaf mei en deze stijging betreft de afgelopen vijf jaar. De Algemene Rekenkamer zegt dat ProRail veel vaker nee moet zeggen tegen het ministerie en geen nieuwe orders meer moet aannemen totdat de organisatie op orde is.

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: ProRail is een monopolistische aanbieder van railinfrastructuur. Wij moeten ons dus goed realiseren dat, als een partij, dat kan het ministerie van I en M zijn maar ook regionale overheden, vraagt ...

De **voorzitter**: Het gaat mij niet zozeer om de vraag hoe het nu is georganiseerd, maar meer om de vraag of ProRail met de huidige organisatie-uitdagingen voldoende in staat is om alle vragen adequaat te beantwoorden. Het gaat daarbij niet om de schuldvraag. Is de huidige organisatie in staat om te voldoen aan de vragen die worden gesteld?

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Het is aan ons om te laten zien op welke wijze wij het totale pakket aan...

De **voorzitter**: Denkt u dat uw organisatie nu voldoende in staat is om aan die vraag te beantwoorden of vindt u dat de Algemene Rekenkamer een terechte conclusie trekt?

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Zo ver ben ik eerlijk gezegd nog niet. Je moet met heel goede argumenten komen.

De **voorzitter**: U zegt: misschien is dat wel zo en ik ben nu orde op zaken aan het stellen om te kijken wat wij aan kunnen.

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Ja. Op enig moment moet je met het ministerie van I en M of met regionale bestuurders het gesprek aangaan of wij, gegeven de huidige planning, de goede prioriteiten hebben gesteld. Dat is vaak een precair onderwerp, omdat een specifiek project voor het ministerie of een regionale bestuurder heel belangrijk kan zijn. Daarom zeg ik ook niet zo snel dat wij de ambitie naar beneden moeten bijstellen. Wij moeten beter kijken wat wij allemaal in het programma hebben zitten. Dat moet beter met elkaar worden verbonden. Het zijn nu te veel losse onderwerpen. Wij moeten daarover beter communiceren en in overleg met de bestuurders besluiten welke projecten of programma's misschien nog nadere studie behoeven en iets naar achteren moeten worden geschoven. Het gevolg is echter dat je, als je dat doet, in dat jaar niet de geplande budgetten kunt uitgeven.

De **voorzitter**: Een laatste vraag over toekomst. In 2013 moet er een plan liggen van ProRail, de vervoerders en het ministerie over de toekomst van het Europese beveiligingssysteem. Denkt u dat dit plan er in 2013 ligt?

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Dat moet er gewoon liggen.

De **voorzitter**: Ik heb net van uw collega van de NS gehoord dat zij dit niet realistisch acht, omdat de pilot Amsterdam-Utrecht nog niet eens is gestart.

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: U vraagt of het plan er moet liggen.

De **voorzitter**: Als je een plan hebt, moet je ook de uitkomst hebben van de pilot om de implementatiestrategie te kunnen vaststellen. Of niet?

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: U zegt dat er eind 2013 een strategisch plan moet liggen. Dat lijkt mij haalbaar. Ik kan nog geen voorspelling doen over wat er in dat plan staat.

De **voorzitter**: Klopt het dat ProRail twee trajecten aan het uitrollen is, namelijk Kort volgen en Corridor rijden, en daarvoor investeringen doet? Klopt het dat, los van het Europese beveiligingssysteem, ProRail ervoor kiest om twee andere innovaties toe te passen, namelijk Kort volgen en Corridor rijden?

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Wij bezien op dit moment of wij in onze totale infrastructurele lay-out verbeteringen kunnen aanbrengen die uiteindelijk de capaciteit van het net zullen vergroten, uiteraard in overleg met de vervoerders. Daarin steken wij veel tijd. Het gaat om projecten die wij gaan uitvoeren. Als wij de plannen gaan uitvoeren, kijken wij of de aannames van een aantal jaren geleden nog valide zijn of moeten worden bijgesteld. Dan kom je wellicht tot andere ontwerpen. Het is dus geen kwestie van directe investeringen, maar van overleg over de vraag hoe het anders en beter kan.

De **voorzitter**: Wij hebben een keurige brief van u ontvangen, waarin staat dat voor de uitrol van Kort volgen 750 mln. moet worden uitgetrokken. Met nog wat andere investeringen gaat het al snel om 1 mld. Kunt u zich voorstellen dat ik het een beetje gek vindt dat wij nog geen stip op de horizon hebben en nog niet precies weten hoe wij ons beveiligingssysteem toekomstproof moeten maken, maar dat er wel op korte termijn forse investeringen worden gedaan die daar haaks op staan?

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Ik weet niet of wij de conclusie moeten trekken of die er haaks op staan. Het is aan ons om dat goed over het voetlicht te brengen. Daarom heb ik gezegd dat de organisatie met het programma 2012–2015 moet komen. Er lopen nu veel initiatieven naast elkaar met allemaal doelstellingen die moeten worden gehaald. Het is belangrijk om aan onze eigen medewerkers een overzicht te geven, want dan weet iedereen precies op welk kompas wij varen. Het is echter ook belangrijk voor het ministerie van I en M en voor de vervoerders. Wij hopen dat het programma begin januari 2012 rond is. Eind december willen wij de concepten gereed hebben.

De **voorzitter**: U bent gekomen om helderheid te scheppen in de veelheid van plannen, ideeën, onuitgevoerde concepten en knopen die moeten worden doorgemaakt.

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Dat vind ik een mooie samenvatting. Zo is het ook. Ik wil dingen die ingewikkeld lijken, eenvoudig maken. Dat is absoluut de ambitie die ik heb. Iedereen die betrokken is bij het systeem, wij als uitvoerder van het systeem, de vervoerders, maar ook de Tweede Kamer, moet meer transparantie krijgen over de werkzaamheden van ProRail.

De **voorzitter**: Dat is een deel van ons onderzoek. Wij zijn sinds 2006 bezig om die kluwen te ontwarren. De heer Van Hijum heeft vast nog enkele vragen.

De heer **Van Hijum**: U komt van buiten de spoorsector. U bent in een ingewikkelde driehoeksverhouding terechtgekomen. Waarover hebt u zich het meest verbaasd bij de overstap? Wat is het grootste probleem dat u ziet?

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Ik heb het woord al laten vallen: tempo. Wij moeten het tempo verhogen. Niet zozeer in de uitvoering als die eenmaal loopt. Wij hebben bij de Hanzelijn laten zien dat het binnen budget kan en op tijd: alles perfect. Het gaat meer om het moment tussen het maken en uitvoeren van een plan. Door de organisatie leaner te maken, kunnen wij ons werk in een hoger tempo realiseren.

De heer **Van Hijum**: Dat is uw eigen aandachtspunt. Wij moeten ook naar het geheel kijken. U zit in een organisatie die een concessie heeft en die tegelijkertijd een aantal subsidies krijgt vanuit het ministerie van Verkeer en Waterstaat om die concessie waar te maken. Is dat goed met elkaar in balans te brengen?

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Dat zit wel goed in elkaar.

De heer **Van Hijum**: Laat ik het dan omkeren. Wat mij verbaast, is dat er een concessie wordt gegeven voor bijvoorbeeld tien jaar zonder dat er heel duidelijke budgettaire randvoorwaarden of prestatieafspraken worden gemaakt. Gedurende tien jaar wordt die concessie langzaam met elkaar ingevuld en er wordt ontzettend veel met het budget geschoven. Is dat werkbaar voor uw organisatie?

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: De manier waarop de budgetten beschikbaar worden gesteld en het overleg dat daar plaatsvindt, vind ik zeker werkbaar.

De heer **Van Hijum**: Het idee van het sturingsmodel is dat er een soort onafhankelijke spoorbeheerder is die professioneel en op de lange termijn gericht invulling geeft aan de taak. In die kaders is dat toch echter eigenlijk niet mogelijk?

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: U wilt mij misschien iets laten zeggen, maar zo ervaar ik het helemaal niet. Mijn waarneming betreft natuurlijk alleen de afgelopen zes maanden. Over de manier waarop het ministerie ProRail de ruimte geeft om de eigen plannen te ontwikkelen en eigen verantwoording geeft, ben ik heel tevreden.

De heer **Van Hijum**: De voorzitter heeft gesproken over een grabbelton. U kon zich daarin niet vinden. Ik heb het lijstje bekeken wat er de afgelopen jaren uit dat budget is overgeheveld naar andere begrotingsposten. 270 mln. in 2008, 402 mln. in 2011, 430 mln. in 2009, 150 mln. in 2009 en 330 mln. in 2010. Het gaat om honderden miljoenen die worden overgeheveld. Het is voor ons niet te achterhalen of die bedragen in een latere fase terugkeren op de begroting voor onderhoud van het spoor.

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Behalve mijn ambitie om met een boekje te komen waarin de verschillende onderwerpen netjes naast elkaar worden gezet en met elkaar in verband worden gebracht, heb ik ook de ambitie om een veel transparanter financieel systeem in te richten. Wij moeten dat samen doen met het ministerie van I en M. Wij rapporteren nu volgens de instructies die in het verleden met het ministerie zijn afgesproken. Wij zijn het er volstrekt over eens dat meer helderheid nodig is. Ik kijk liever naar de toekomst dan naar het verleden. Ik vind het heel belangrijk om het transparant en navolgbaar te maken, niet alleen voor het ministerie en de Tweede Kamer, maar ook voor alle anderen.

De heer **Van Hijum**: Wij kijken ook naar de toekomst, maar zijn toch ook benieuwd waar de honderden miljoenen zijn gebleven en of die ook zijn teruggekeerd ten behoeve van beheer en onderhoud van het spoor. In het verleden hebben wij ons altijd zeer ongerust gemaakt omdat wij daarop hadden ingeteerd vanwege alle megaprojecten.

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Dat begrijp ik. Bij het onderhoud hebben wij een uitputting van 98%.

De heer **Van Hijum**: Ik spreek over de onderhoudspot. Die honderden miljoenen betreffen sec het onderhoud.

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: In de periode 2005 tot en met 2010 hebben wij ons onderhoudsbudget voor 98% uitgeput. Het gaat dus meer om de grotere projecten die zijn vertraagd. Vertraging wil niet zeggen dat het geld niet meer beschikbaar is voor het spoor.

De heer **Van Hijum**: Wij zouden moeten nagaan waaraan die 98% is gerelateerd. Het is lastig om te vergelijken met de bedragen uit de begroting, laat staan dat het moeilijk te vergelijken is met de verantwoording die vanuit de jaarrekeningen van ProRail naar voren komt.

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Daar ben ik het volstrekt mee eens. Ik steun de commissie bij de doelstelling om de financiële stromen veel transparanter te maken. Ik ben ervan overtuigd dat zulks heel goed te organiseren is. Het zal voor de hele sector een positieve bijdrage leveren.

De heer **Van Hijum**: Dat is mooi om te horen. Ik heb nog een specifieke vraag. Klopt het dat er middelen op de begroting staan waarvan vooraf duidelijk is dat ze niet uitgegeven mogen worden? Wij komen forfaitaire kortingen tegen van 20 mln., 60 mln. en in 2010 zelfs 89 mln. Het draagt allemaal bij aan het beeld dat er kennelijk ruim wordt gebudgetteerd om van daaruit speelruimte te hebben voor onverwachte uitgaven.

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Ook ProRail is geconfronteerd met vragen vanuit het ministerie van I en M om efficiënter te werken en efficiencykortingen toe te passen. Die opdracht heeft het bedrijf op zich genomen. Voor de komende jaren is dat ook zo. Uiteindelijk is er een efficiencybezuiniging opgelegd aan de organisatie die wij moeten verwerken.

De heer **Van Hijum**: Ja, maar dan zou je verwachten dat het budget afneemt en niet dat er een post korting wordt opgenomen die je niet kunt uitgeven. Wij zouden het op prijs stellen als wij op dat punt wat meer informatie kunnen krijgen.

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Die zullen wij zeker verschaffen. Ik vind de transparantie zelf ook heel belangrijk en zal erop toezien dat de stukken die beschikbaar komen, eenduidig en transparant te lezen zijn.

De heer **Van Hijum**: U hebt gezegd dat u uw blik vooral op de klant wilt richten: NS, de regionale vervoerders en de goederenvervoerders. Nu dwingt de subsidie u vooral om primair naar de prestaties te kijken die het ministerie verwacht. Zou het niet voor de hand liggen om de financiering wat meer te kantelen en bijvoorbeeld de inkomsten uit de gebruiksheffing te vergroten, zodat er in de relatie tussen ProRail en de vervoerders een wat grotere afhankelijkheid ontstaat en er meer vraagsturing ontstaat?

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Dat is een politiek onderwerp. De gebruiksvergoeding is eigenlijk een bijdrage. Op onze totale begroting is het een relatief beperkt percentage. De gebruiksvergoeding heeft direct effect op de vraag naar het spoor. Ik kan mij voorstellen dat het heel belangrijk is om de capaciteit die op het spoor beschikbaar is, beter te benutten. Dan is de vraag hoe wij daarvoor de gebruiksvergoeding inzetten. Ik heb zeker de ambitie om dieper op dat onderwerp in te gaan, uiteraard in samenwerking met het ministerie van I en M.

De heer **Van Hijum**: Kunt u daarover al iets zeggen? Kun je zonder al te veel gevolgen voor de modal split, de keuze van de reiziger of de vervoerder voor het spoor, de gebruiksheffing verhogen?

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Er is al een kleine verhoging voorzien. Dat is een politiek besluit van dit kabinet geweest. Die verhoging hebben wij niet zomaar meteen vanaf 2012 doorgevoerd. Ik vind dat je vervoerders niet ineens kunt confronteren met een prijsverhoging die zij niet hadden voorzien. Wij hebben daarover met het ministerie goede afspraken gemaakt. Het vraagt veel onderzoek. Je kunt er niet zomaar een uitspraak over doen. Het is zeker de moeite waard om daar meer naar te kijken dan tot nu toe het geval is geweest. Uiteraard speelt de NMa ook een belangrijke rol, want wij stemmen dat altijd af in samenwerking en in overleg met de NMa.

De heer **Van Hijum**: Worden er met NS en andere vervoerders horizontale prestatieafspraken gemaakt over bijvoorbeeld het aantal storingen en de prestaties die de vervoerder van ProRail mag verwachten? Wordt er compensatie gegeven als de doelstellingen niet worden gehaald?

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Wilt u de vraag herhalen?

De heer **Van Hijum**: Gelden er naast de gebruiksvergoeding prestatieafspraken, dus horizontale afspraken met NS en andere vervoerders, die erop neerkomen dat er boetes worden gegeven of compensatie wordt verleend voor het niet halen van die prestaties?

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: In algemene zin is dat waar.

De heer **Van Hijum**: Werkt dat volgens u?

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Ook dat is een onderwerp waarvan je de effecten heel goed moet bestuderen. Er zijn veel instrumenten in gang gezet. Als ik één ding belangrijk vindt, is dat een analyse van de verstoringen. Ik spreek dan niet over boetes. Ik vind dat wij, boetes of niet, ernaar moeten streven om bij ons eigen aanbod naar nul verstoringen te gaan. Ik zie dat niet als financieel gedreven, maar als opdracht van een spoorbedrijf dat voor het grootste deel met belastinggeld wordt betaald. Dat moet een optimaal product neerzetten.

De heer **Van Hijum**: Ik heb een vraag over de groei van de organisatie, afgezet tegen het beeld dat wij van aannemers en decentrale overheden krijgen dat er steeds meer wordt geknepen op het daadwerkelijke budget voor beheer en onderhoud ten aanzien van prestatiecontracten. Is dat beeld dat opdoemt, een steeds groter wordende organisatie ProRail, terwijl er steeds minder geld doordruppelt naar de aannemers en de beheerders die het echte werk moeten uitvoeren, voor u herkenbaar?

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Als wij kijken naar de beschikbare budgetten, is dat geen juiste aanname. Het is wel zo dat wij verplicht zijn om bij aanbestedingen maximale value for money te garanderen. Wij hebben goede, open en integere aanbestedingscontracten. Wij zoeken naar een optimaal gebruik van iedere euro die wij uitgeven. Het is niet zo dat wij daar met slinkende budgetten zitten. Uiteindelijk hebben wij voor onderhoud een totale bezuiniging op ons budget ingepland, maar dat heeft te maken met het feit dat wij veel robuustere systemen willen die minder onderhoudsgevoelig zijn. Dat is iets anders dan dat wij het geld proberen te verdienen door de aannemers contracten af te dwingen die niet haalbaar zijn. Dat is absoluut niet onze ambitie. Wij vinden de aannemers belangrijk en willen de zakelijke verhoudingen heel goed houden.

De heer **Van Hijum**: Dat neem ik zonder meer aan. Tegelijkertijd komt niet alleen van die kant, maar ook van de vervoerders en zelfs van de inspectie de zorg dat het budget dat ervoor beschikbaar is niet alleen minder wordt, maar dat ook de wijze van contracteren leidt tot een race naar beneden en minder preventief onderhoud en daarmee een slechtere onderhoudstoestand van het spoor. Het is een heel breed signaal. Dat kan u toch niet helemaal koud laten?

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Ik heb het vandaag niet gevolgd, want ik heb mij voorbereid op dit gesprek. Ik zal echter zeker goede nota nemen van wat door de andere partijen is gezegd.

De heer **Van Hijum**: Kunt u concretiseren wat het lean maken van uw organisatie betekent?

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Je loopt vooral je hele procesorganisatie door en gaat na of die nu wel zo georganiseerd is dat je de klant optimaal kunt bedienen. Lean betekent dat je eerst kijkt wat je voor de klant neerzet. Hebben wij het wel zo georganiseerd dat wij onze klanten, de vervoerders, snel en goed kunnen bedienen? Ik ben afgelopen vrijdag bij Veolia geweest en dan komt aan de orde dat de tijd tussen het moment waarop men signaleert dat iets niet goed is en het moment waarop wij actie ondernemen, veel te lang is. Als je je organisatie lean maakt, moet je veel dichterbij de klant zitten en moet je die dingen oppakken die je meteen kunt oppakken. Dan zorg je ervoor dat je een meer tevreden klant hebt.

De heer **Van Hijum**: Is het dan ook een optie om meer zelf te doen en minder uit te besteden, zoals het Belgische Infrabel doet?

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Ik vind dat een heel goede vraag. In de analyse die wij gaan maken, zullen wij goed kijken wat wij hebben uitbesteed en wat wij zelf doen. De afgelopen jaren is er een beweging geweest in het toezicht op onderhoud dat weer meer in de eigen organisatie plaatsvindt. Ik vind het belangrijk om in de totale lean-transformatie te kijken of wij de juiste balans hebben tussen wat wij zelf doen en wat wij aan andere partijen vragen. Ik kan mij voorstellen dat je een verschuiving krijgt van dingen die wij niet meer zelf doen en uitbesteden omdat ze niet direct met het spoorproduct te maken hebben, en andere zaken die wij weer naar binnen halen.

De heer **Van Bommel**: Ik wil inzoomen op het uitbesteden en meer zelf doen. U herkende zich niet in de kritiek van de aannemers dat er intern te weinig praktische kennis is. Toch bent u bezig met meer in eigen huis te halen. Wat is de hoofdargumentatie om dat te doen?

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: De hoofdargumentatie om nog eens goed naar de hele keten te kijken, is vooral het tempo. Nu doen wij een deel zelf, besteden een deel van het proces uit en halen een deel weer naar binnen. Met die beweging gaat heel veel tijd verloren. Als wij plannen sneller willen realiseren, zie ik voor mij dat wij daarin wijzigingen aanbrengen.

De heer **Van Bommel**: Kosten spelen uiteraard mee, neem ik aan.

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Bij zo'n lean-transformatie kijken wij vooral naar het beter bedienen van de klanten. Dat moet vooropstaan. Wij moeten de vervoerders een beter product bieden dan nu het geval is. Dat is de belangrijkste reden om aan zo'n traject te beginnen. De klant staat centraal en achter de klant natuurlijk de reizigers en de verladers.

De heer **Van Bommel**: Ik heb deze vraag ook gesteld aan Infrabel. Als eerste antwoord kwam toen de veiligheid aan de orde. Zodra de veiligheid in het geding is, kiest Infrabel voor onderhoud en storingsoplossingen in eigen beheer. Speelt dat aspect bij ProRail minder?

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: U bent al lang met dit onderwerp bezig, dus u weet dat ProRail goed scoort op veiligheid. Dat is een heel mooi gegeven voor de organisatie en ik ben daar trots op. Veiligheid staat altijd voorop bij ProRail. Dat is ook zo bij alle bedrijven die voor ons werken en die midden in de nacht keihard aan het werk zijn, iets wat bijna iedereen in Nederland ontgaat omdat zij altijd op plekken werken waar je niet mag komen. Ik ga er wel eens heen. Het is niet zo dat, omdat die mensen niet bij ProRail in dienst zijn, daar onveilig wordt gewerkt. Daarvan is absoluut geen sprake.

De heer **Van Bommel**: Dat heb ik ook niet gezegd. Ik heb gezegd dat Infrabel veiligheid als argument gebruikte. Ik ga er zonder meer vanuit dat de veiligheid goed is. Het gaat om het ranglijstje waarom je meer kennis naar jezelf toe haalt. De aannemers zien weinig mensen die op de rails komen kijken. Die kritiek herkent u niet?

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Als de aannemers vinden dat er te weinig mensen van ProRail komen kijken, moet ik in goed gesprek met hen gaan over de vraag hoe daarin verbetering kan worden gebracht. Zij constateren dat en dat moet je serieus nemen.

De heer **Paulus Jansen**: Mijn eerste vraag gaat over uw tot twee keer toe herhaalde opmerking dat veel lopende programma's van ProRail gebaseerd zijn op aannames van 2006 en 2007. Die zijn niet meer actueel en moeten worden bijgesteld. Dat kan leiden tot uitstel of bijstelling van projecten. Kunt u daarvan wat voorbeelden geven?

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Een voorbeeld is het ontwerp van het emplacement bij Den Haag CS. De aannames uit 2006 kloppen niet meer allemaal. In overleg met het ministerie en met de gemeente Den Haag hebben wij besloten om tot een nieuw ontwerp over te gaan.

De heer **Paulus Jansen**: Welke aannames kloppen dan niet meer? Ik ga ervan uit dat de drive is dat de reiziger zo snel mogelijk van A naar B komt. Wat is er op het gebied van de reizigersontwikkelingen veranderd in de afgelopen vier jaar?

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Ik zal u het precieze lijstje doen toekomen, want als ik het uit mijn hoofd zeg, klopt het misschien niet. Alle partijen, ook de vervoerders, waren van mening dat er een ander ontwerp moest komen. Dat is natuurlijk heel vervelend voor de lokale bestuurders. Dat is een vervelende mededeling. Het betekent uitstel. Dat is het dilemma waarin wij zitten. Als wij weten dat wij een beter, stabielere en robuustere ontwerp kunnen maken, komen wij in aanraking met bestuurders die daar last van hebben. Dat begrijpen wij heel goed. Het is een enorm dilemma. Toch heb ik gezegd dat wij alle projecten moeten doorlopen op robuustheid, op ontwerp, op inzichten die wij nu hebben en op verbeteringen. Daarom gaan wij goed communiceren waarmee wij precies bezig zijn, zodat wij meer begrip krijgen voor deze actie. Ik ben ervan overtuigd dat het een toekomstvaste activiteit is om opnieuw te ontwerpen en daardoor een robuustere spoorstelsel te creëren.

De heer **Paulus Jansen**: Dit klinkt heel anders dan aannames die veranderd zijn. Dit klinkt veel meer alsof de ontwerpen niet helemaal deugden. Er moet misschien de kaasschaaf overheen en het kan slimmer voor de eigen organisatie. De vorige spreekster, de directeur Reizigers van NS, smeekte ons bijna om niet opnieuw aan PHS te sleutelen op grond van het feit dat met Kort volgen misschien nog wat kan worden geoptimaliseerd. Hoe verhoudt uw standpunt zich tot dat van mevrouw Thijsen om vast te houden aan strategische programma's zodra die eenmaal zijn vastgesteld?

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Dat is het dilemma dat ik schets. Het is belangrijk om transparant te zijn en goed uit te leggen wat er precies aan de orde is. Het is onmogelijk om er in algemene termen over te spreken. Je moet per ontwerp, per project en per programma bezien of wat bedacht is, nog goed genoeg is voor ProRail, maar ook voor de vervoerders. Er is een top 50 van projecten geselecteerd. Per project wordt nagegaan of wat wij hadden bedacht robuust genoeg is of dat wij het nog slimmer kunnen ontwerpen, zodat het toekomstvaster en robuuster is. Dat doen wij in overleg met de vervoerders.

De heer **Paulus Jansen**: Ik heb daar twijfels over. Het PHS is een cruciaal programma. U zegt dat de aannames misschien niet meer kloppen. Uw belangrijkste klant, NS Reizigers, vraagt u om door te gaan met de afspraken die zijn gemaakt. Nogmaals heroverwegen en schaven gaat alleen maar voor meer vertraging zorgen. Uw eigen stelling is dat u voor tempo staat. Dan is het toch cruciaal om aan zo'n vraag van een van uw belangrijkste klanten tegemoet te komen?

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Het is cruciaal om de juiste beslissingen te nemen. Ik ben ervan overtuigd dat ons dat gaat lukken.

De heer **Paulus Jansen**: Wij streven ernaar om zwart op wit afspraken te maken, met een planning erbij. Is het moment om die heroverweging te doen voor u dan afgelopen?

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Den Haag is een mooi voorbeeld. Niet alleen ProRail vond dat er een ander ontwerp moest komen, maar ook NS. Samen met NS hebben wij besloten om pas op de plaats te maken en een ander ontwerp te maken. Wij moeten dat wel met tempo doen. Wij kunnen het sneller door het beter te organiseren. Als wij een herontwerp moeten maken, moeten wij met elkaar een ander tempo hanteren dan gebruikelijk. Dit is een voorbeeld waarbij wij samen met de vervoerders tot de conclusie zijn gekomen dat het anders beter kan.

De heer **Paulus Jansen**: Ik concludeer dat uitstel of bijstelling van programma's alleen aan de orde is als alle betrokken partijen, dus ook de vervoerders, uw belangrijkste klanten, daartoe reden zien. Anders gaat u door met de gemaakte afspraken.

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: In grote lijnen is dat goed samengevat. Er zal misschien een enkel verschil van inzicht blijven bij een of twee projecten. Op zo'n moment moet je kijken wat wijsheid is.

De heer **Paulus Jansen**: U hebt herhaaldelijk gepleit voor sturen op output, op prestaties, als hoofdlijn van de relatie tussen het ministerie en ProRail. Er is echter een flink aantal projecten waar op input wordt gestuurd. Hoe denkt u over dat soort sturing tegenover het algemene principe van sturen op prestatie?

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: In het kader van transparantie en eenvoud zou het mooi zijn om op één manier te sturen. In de toekomst zouden de afspraken geheel op outputsturing moeten worden gemaakt.

De heer **Paulus Jansen**: Als er gestuurd wordt op input, waarop moet je dan afspraken maken?

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Het klinkt een beetje theoretisch, maar ik zou het dan snel willen vertalen naar output.

De heer **Paulus Jansen**: In 2009 zijn er afspraken gemaakt tussen Rijk en provincies over de knelpunten op de regionale spoornetten. U bent net bij Veolia op bezoek geweest. Syntus is ook genoemd. Bij de vervoerders leven grote frustraties dat relatief kleine problemen leiden tot grote vertragingen en tot het niet optimaal gebruiken van het netwerk. Volgens mijn informatie zijn er op grond van de quickscan uit 2009 in maart 2010 afspraken gemaakt over een pakket maatregelen voor dat decentrale spoor voor 54 mln. Dat is inmiddels anderhalf jaar geleden. In ons laatste gesprek met Veolia werd gezegd dat dit neerkwam op het vervangen van één wissel en een stukje inhaalspoor. Zat dat niet in het pakket afspraken rondom zo'n heel simpel uit te voeren tempoproject?

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: U komt precies bij mijn ambitie met ProRail: dichter op de klant en sneller de eenvoudige zaken oppakken. Het betekent een andere manier van werken. Nu is het een verzameling en wordt het in één keer gedaan. Het kan echter soms, zeker voor de regionale vervoerders, veel te lang duren. Ik heb de ambitie – en die wordt door de rest van de hoofddirectie gedeeld – om daar stappen in te zetten. ProRail is een organisatie die railinfrastructuur aanbiedt en die met alle vervoerders heel goede contacten moet hebben. Ik wil dat wij veel dichter bij de klant zitten. Daarom starten wij met klantenpanels. Het is moeilijk vast te stellen hoe de reiziger ProRail ervaart. Een gemiddelde reiziger weet niet precies wat ProRail doet. Daarom hebben wij een reizigerspanel

van onze eigen medewerkers opgericht. Dat loopt nu enkele maanden. Er doen ongeveer 250 mensen mee. Zij melden wat zij tegenkomen op de onderdelen van hun reis die van ProRail zijn. Inmiddels hebben wij voor elkaar dat dit soort kleine zaken binnen 24 uur wordt opgelost. Een ander punt is de lijn met de buitenwereld. Wij hadden een lijn waarvoor je moest betalen en die vrij kort open was. Wij hebben die lijn nu van 08.00 tot 20.00 uur gratis open en vanaf 1 januari 2013 is de lijn 24 uur per dag open. Met al die maatregelen willen wij veel dichterbij de klant en daardoor dichterbij de reiziger en de verlader.

De heer **Paulus Jansen**: Kunt u helderheid bieden over het pakket maatregelen voor het decentrale spoor? Wanneer wordt dat uitgevoerd? Hoe lang moeten Veolia en Syntus nog wachten op dat pakketje van 54 mln.?

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Het is belangrijk om te memoreren dat er al heel veel is gedaan. Er is een zogeheten lijnteam ingesteld dat kijkt naar alles wat zich daar heeft afgespeeld. Het is een combinatie van van alles en nog wat. Dat is nog niet goed genoeg. Wij hebben afgesproken dat wij alles gaan oplijnen en wij zullen een extern bureau vragen om daar nog eens een stempel op te zetten.

De heer **Paulus Jansen**: Dat betreft onderhoudsproblemen. Ik doelde op de kleine verbeteringen, zoals een wissel erbij en een stukje inhaalspoor. Dat is niet sturen op output maar op input. Daarover zijn buitengewoon simpele afspraken te maken, want dat ligt er over een halfjaar of een jaar.

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Dat klopt, die afspraak hebben wij gemaakt met Veolia. Met de regionale vervoerders kun je goede afspraken maken over extra werk aan het spoor. De regionale vervoerders kunnen immers bussen inzetten en zijn zeker bereid om op die manier hun dienstregeling aan te passen als wij het werk naar voren halen. Dat hebben wij afgelopen vrijdag uitgebreid met hen besproken.

De heer **Paulus Jansen**: Ik kom even terug op de outputsturing. U wilt het liefste voor de projecten naar outputsturing gaan. De directeur van Veolia zei dat hij met die kleine maatregelen uit het pakket een bedrijfszekere kwartierdienst zou kunnen rijden op enkel spoor. Het lijkt mij een hele prestatie als dat zou lukken. Het zou een goede vorm van outputsturing zijn als ProRail ervoor zorgt dat de infrastructuur geschikt is om een betrouwbare kwartierdienst te kunnen rijden op zo'n netwerk.

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Het is natuurlijk een samenspel van het aanbod van de infrastructuur en het gebruik ervan. Ik ben er groot voorstander van om meer te focussen op de vraag of wij ons deel goed voor elkaar hebben. Nu is het soms een heen en weer gepraat. Ik denk dat je in samenspraak met de vervoerders goed je eigen prestatie-indicatoren moet vastleggen en daar honderd procent op moet sturen. Dat heb je voor het grootste gedeelte zelf in de hand.

De heer **Paulus Jansen**: Een laatste vraag. De sturing op output gaat op dit moment vooral via de KPI's, de prestatie-indicatoren. De kritiek van onder meer de Algemene Rekenkamer is dat die erg op de korte termijn gefocust zijn. Het neigt naar blikvernaauwing op het laaghangende fruit. Denkt u dat het mogelijk is om in die prestatie-indicatoren meer de strategische kant mee te nemen, zodat je bijvoorbeeld bij een afweging

over veiligheidssystemen meer het langetermijnbelang kunt laten meewegen?

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Dat zou een heel goed idee zijn. Dan kom je meer bij een kwalitatieve KPI. Dat is precies wat wij van plan zijn. Ik vraag van ProRail om binnen een bepaalde tijd met een langetermijnvisie te komen. In onze ambities voor 2012–2015 hebben wij opgenomen dat wij een visie willen hebben over hoe het spoor er in 2020–2040 moet uitzien. Om los te komen van de discussies waarin wij nu zitten, maken wij een sprong vooruit. Wij willen dat gaan starten en hebben aan veel stakeholders gevraagd of zij daarin interesse hebben. Iedereen, aannemers, vervoerders en ook het ministerie, heeft positief gereageerd. Wij willen dat zeker gaan starten.

De **voorzitter**: Wij moeten tot een afronding komen. Ik heb nog een uitsmijtende vraag en een afrondende vraag. Wij gaan ervan uit dat ProRail zijn stinkende best doet om de infrastructuur goed neer te leggen. Wat vindt u van het gegeven dat u spoorlijnen aanlegt waarvoor vervolgens geen treinen beschikbaar zijn?

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Wat bedoelt u precies?

De **voorzitter**: U legt spoorlijnen aan waar u het Europese beveiligingssysteem al in stopt, maar er zijn geen treinen die daarover kunnen rijden, omdat de vervoerders die niet hebben.

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Dat is een heel belangrijke afweging. Het is de vraag wie als eerste investeringen moet doen. Is dat de spoorinfrastructuur of zijn dat de vervoerders? Het mooiste is als het gelijk opgaat. Dat lijkt mij een ideale situatie die heel moeilijk te bereiken is. Ik geloof in de aanpak die nu is gekozen. Wij moeten die uitproberen en kijken of het werkelijk voldoet aan de eisen die wij stellen. Het is niet zo dat er nu een systeem beschikbaar is dat zo perfect loopt dat je niet snapt waarom we dat niet allemaal hebben neergelegd en in de treinen hebben gesleuteld. Zo ver zijn wij nog niet. Ik vind het een heel goede aanpak en sta er echt achter.

De **voorzitter**: Op de Hanzelijn, de Hemboog en de Gooiboog kan theoretisch 160 km/uur worden gereden, maar wij hebben geen treinen die dat kunnen. Daar moet u toch af en toe knap chagrijnig van worden.

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Eerlijk gezegd niet. Het is wel jammer als het er ligt en niet op die manier wordt gebruikt. Het is echter een enorme prestatie dat het er ligt. Het is een prachtig project. Ik verwacht dat de aanwezige capaciteit zo snel mogelijk maximaal wordt gebruikt.

De **voorzitter**: Wij doen onderzoek en dat biedt ook een kans voor u. Het gebeurt niet vaak dat de Tweede Kamer een langdurig onderzoek doet. Wat is de aanbeveling die er volgens u in moet of wat wilt u nog kwijt aan de commissie?

Mevrouw **Gout-van Sinderen**: Om te beginnen is het heel goed voor de spoorsector dat dit onderzoek wordt gedaan en dat duidelijk wordt dat wij transparanter met elkaar moeten werken. Transparanter in de zin van financiële transparantie, maar ook in de zin van outputgestuurd. Ik vind ook dat wij toe zijn aan een stap vooruit. Het is een mooi moment om de eerste vijf jaar van ProRail af te sluiten en naar een volgende stap te gaan

en de breedte van alle vervoerders op te zoeken. Natuurlijk is NS onze belangrijkste klant, maar wij hebben nog meer vervoerders die heel belangrijk zijn. Wij hebben goederenvervoerders die heel belangrijk zijn. Ik zou het mooi vinden als de commissie nagaat wat de gevolgen zijn voor de totale sector.

De **voorzitter**: Ik dank u hartelijk voor uw aanwezigheid en voor de informatie die u met ons hebt gedeeld. Wij sluiten de hoorzitting af en gaan aanstaande vrijdag verder.

Sluiting 16.40 uur.

VERSLAG VAN EEN BESLOTEN GESPREK IN HET KADER VAN DE TIJDELIJKE COMMISSIE ONDERHOUD EN INNOVATIE SPOOR

Vrijdag 11 november 2011
Aanvang 10.00 uur

Gehoord worden: de heer K. Vinck, ERTMS-coördinator, en de heer C. Faure, ERTMS-coördinatie Europese Commissie

Voorzitter: mevrouw A. H. Kuiken

Verder zijn aanwezig de leden van de commissie: Van Bommel, Bosman, Van Hijum en Paulus Jansen, alsmede de heer F.H. Mittendorff, griffier, en de heer R.J. de Bakker, onderzoekscoördinator

(Due to a technical problem no sound recording could be made of the first part of this meeting. It should be noted that what Mr **Faure** and Mr **Vinck** said would necessarily reflect the official position of the Commission.)

Mr Vinck: ... It worked very well. The chairperson of the executive board is Ms Brigit Gijsbers. She runs it well. The board comprises German, Swiss, and Italian nationals.

Mr Bosman: Who is in charge? Who has the executive power to say what will happen? You say there is a board in which all four ministries are represented, and that the Netherlands is in the lead. Does this mean that if the Netherlands says «this is the way to go», everyone should follow? Or is it a discussion between the ministries which leads to a coming together of ideas?

Mr Vinck: They discuss the issues in the executive board. Then the board members go to their ministries in the member states to try and get their approval on the issues that were discussed in the executive board. In terms of Europe and the European integration we are not yet so far that we can say: ok, this board is responsible, they have taken the decision. But for the time being, honestly, it works and it works well. I must say this is because of the way the Netherlands runs the board.

Mr Faure: I would like to add something about the technical aspects. Today we already have trains equipped with the European Train Control System (ETCS) running on the Betuweroute, for example. So the compatibility is ensured, but it was a long process. The main challenge now is to maintain this technical compatibility. We have the specifications for it. The corridor is a main tool, because through the corridor we ensure that there is a consistent test process and that there is contact. For example, the Netherlands and Germany are working together at the border to ensure it works. This is fine. But the main challenge is also to be sure that it is cost effective. I will give an example that has nothing to do with ERTMS, but which is important to understand why we are implementing ERTMS. The process to get authorization for an ICE to run into France took six years and 30 million euros. The same goes for a French TGV going to Germany. To compare: in the air sector it costs 2.5 million euros for an Airbus to access the whole world. So you see the difference, and this has nothing to do with ERTMS. There is more and more international traffic and international locomotives. The terrible thing is that each time you modify something in an

international locomotive, you have to go back to each and every national safety authority. So it's a loop, and it is incredible, because the costs are exponential. When you have more countries, you have more costs. And while rail, by its nature, particularly for freight, will be more competitive over long distances, here this is not the case. So ERTMS is a key tool, because everyone has the same system, and once it is authorized somewhere, the locomotive automatically can go everywhere. But for this to work, you need ERTMS along the whole corridor. As long as you have ERTMS, it is fine. But then you have to combine it with a national system, and then you have national rules for handing over ERTMS to the national system. This makes up the bulk of the costs, so we need to address it at two levels. Firstly, we have to ensure that ERTMS is installed on the corridor. Secondly, we have to ensure that the process to get a safety authorization, is sound. We also do this through the corridor.

Mr Bosman: You say it is very costly to certify trains to go through different countries. Do the national safety agencies consult with each other to come to one standard? Do they say «if one of us agrees that this is safe, then it is safe for everybody»? Or is it something the European Commission is trying to advance? Who takes the lead?

Mr Faure: The railway world is still in the situation we had long ago in the European community, where what the French could eat was dangerous for the Germans and vice versa. It is the same now in the railway sector. There is no trust. When the French national safety authority says it is safe to run, the German safety authority will not trust this and request another test. In some areas tests are justified, but in the signalling sector it is clearly exaggerated. We have legislation. We believe that the legislation already gives some guarantee, but we are examining it. I would not be surprised if we had to go to an infringement process in the next month. This is something we are investigating. We also work with national safety authorities.

Mr Bosman: We heard that Italy is implementing a signalling system on its own. In the Netherlands we talked about ATB code 147 having a higher speed, but this was not allowed, because it is a system improvement and we need to go for ERTMS instead. Now the Italians are creating something different. Is the European Commission involved with this or is Italy doing it on its own? What about the interoperability and the discussion about money for changing all your locomotives?

Mr Faure: The European Commission promotes ERTMS. At the same time the situation is already very difficult for trains like the Thalys, where you have seven or eight different onboard systems. It will not be manageable if we allow changes in existing systems. So we said: we just have to freeze the existing systems, and if you want something better to increase performance or whatever, you need to go for ERTMS. We froze it with technical specifications for interoperability adopted in 2006 and high-speed specifications adopted in 2002. The Italians included in the list of authorized systems Sistema di Controllo della Marcia del Treno (SCMT). This system already existed at the time. It is a new system, in the sense that it was installed for the first time in 2000 or 2001. It was already there before we could freeze everything. Now, the Italians have requested changes in SCMT in order to improve performance. We said: no, sorry, the rule is that it is frozen and it is already an expensive system, so it is unacceptable to modify it, because this would increase costs for operators. This is the situation in Italy. Several other countries wished to

improve their national systems. We said that this is not possible. We understand that at a local level it will bring benefit, but it will effect interoperability negatively and increase the costs for international operators.

Mr Bosman: Thank you very much.

The chairperson: Mr Van Hijum.

Mr Van Hijum: Thank you. I would like to ask something about Mr Vinck's statement that ERTMS version 2.3.0d is a solid base for further development. Some train operators claimed that one version of 2.3.0d is not the same as another. Even with the existing standards they sometimes have to make costs to adopt their system to this version. How solid is it in practice?

Mr Vinck: In my opinion it is very solid. We have a basic standard, which is fixed, solid, and robust: 2.3.0d. But the different member states and the different railway companies always have the tendency to say: in this country we want to do a bit of this and that. Our job is to keep control, so that the system remains interoperable over the European network, even if for some reason they want some kind of small functionality in addition to the basic standard. Honestly, and we must be very open about it, this is not 100% guaranteed yet, because there is always a tendency amongst member states to ask for additional functionality. But we are keeping very tight control on that to ensure the system is interoperable. As such, 2.3.0d is robust.

Mr Van Hijum: But within certain boundaries, you say, because there is always room for member states to adapt or to add functionality.

Mr Vinck: In the specs, which come from the European Railway Agency, we cannot define everything precisely. That is what they play with.

Mr Faure: The difficulty is not so much with 2.3.0d. 2.3.0d is very stable. So far we have not heard anything negative about it. Something may be discovered later on, but so far there is nothing. The difficulty is that lines and often onboard equipment still are not fully compliant with 2.3.0d. So far there is no difficulty between 2.3.0d onboard and 2.3.0d trackside. But if you have really specific cases, I would be very happy to investigate them. The difficulty is that when you upgrade to 2.3.0d, you need to prove that it still works in the same way with the national system. It may use different code, and you still have problems with the trains, but running on the national lines. This may be one difficult aspect. The difficulty is also that an ETCS-equipped train still needs to run on lines equipped with national systems, and you still need to ensure it works. Maybe this is a difficulty. But so far 2.3.0d is interoperable. The 2.3.0d equipment from one supplier is interoperable with the equipment of another supplier.

Mr Van Hijum: You mentioned that there are several experiments with ERTMS in the Netherlands. We have the high-speed line from Amsterdam to the south, the Betuweroute, and also some corridors or parts of corridors where ERTMS is installed. Would you say this is an efficient way to implement ERTMS? Our impression is that we have high costs, especially for developing new standards and specifications for each little part. How do you see this process of implementing ERTMS in the Netherlands?

Mr Vinck: We are not just talking about the Netherlands, we are talking about the corridors. In that sense we have to realize three things. I have talked about the organization and how that is going, but in terms of optimizing what the railway sector can do, there are three things that we have to consider and that have to be implemented at the same time. Firstly: removal of the bottlenecks in the infrastructure. That is the main cost, because the bottlenecks in the infrastructure really put the brakes on an interoperable system. Secondly: introduction of ERTMS. Thirdly: harmonization of the operational rules. We have talked about the NSS, but there are a lot of operational rules. I give one simple example: the maximum length of a freight train may be different in each member state. Harmonizing this, at least on some sections, will directly increase transport productivity. With these three things in place, you have an optimal railway system. That is the challenge for the corridor organizations: to see that in each member state, in terms of infrastructure, in terms of ERTMS, and in terms of the harmonization of the operational rules, we reach an optimum. This is not possible from one year to another. It takes time. It also takes more time than in the past, because of the budgetary constraints and because it requires investments. But this is the way we do it, and we believe that we are making progress. At least, that is what the people who are in charge of the corridor, tell us.

Mr Van Hijum: I understand that your primary concerns are the corridors and the interoperability. But member states ask themselves whether or not to make a system change, as far as the safety system is concerned. Do you have an impression of how these discussions take place in the member states? Could you be more specific about how this is implemented in the Netherlands? There are, of course, always some dilemmas which have to be solved at a national level.

Mr Faure: At EU level we have defined minimal requirements for when corridors and new high-speed lines need to be equipped with ERTMS et cetera. It is up to each member state to decide its own migration strategy. They have, of course, to meet the European requirements, but they can move faster. For example, the Luxembourg network is already almost completely migrated, because it was very expensive for Luxembourg to maintain its own national system, and there was a benefit in installing ERTMS in terms of costs and safety. Denmark is also going to migrate the whole network. It is not a requirement of the European Union. They just see the benefits. They made a cost-benefit analysis and want to renew the whole signalling system. The main drivers for them are the reliability of the system, the increase of punctuality and performance, and maintenance benefits. Belgium will also migrate. A number of countries do more than is strictly required by Europe.

It is, of course, very difficult for us to judge individual decisions. We cannot tell you what the drivers are in the different countries. In the Netherlands the driver could be, for example, to try and increase interoperability. When you equip a line with ERTMS, of course you have some costs, but these costs are, at the end of the day, not very high if you compare them with the total costs of the railway system investment for maintenance of the network and the whole railway system. It can bring advantage to external actors, like ports. It can help a lot to develop the competitiveness of ports and to have easier access to railways for international trains from different railway companies. There was a specific question in the Netherlands about increasing the speed. When you want to increase the speed on a given line, maybe it is easier to modify slightly the existing national system. But the day after you may not want to go

160 km/hr but 180 km/hr on a specific section. Then you have to go for another modification. And at the end of the day you might like to improve competitiveness of your sector and also have trains coming from other countries, also for passenger traffic, and then you will see that ERTMS may bring additional benefit. It is important to have real migration plans that look forward, and not try to solve the punctuality problem. That is where ERTMS may help. So we see that member states that have forward looking plans, usually go for ERTMS with a deployment plan covering the whole network, and often over a long time period, like 20, 25 years.

Mr Van Hijum: This is clear. You say that each country must make its own cost-benefit analysis, but also look at future benefits, the long-term goals of the rail system. What would be a logic point to start the migration of the system? Is the basis of ERTMS at this point solid enough or should we wait until, for instance, 2015 for further developments in ERTMS 3.0?

Mr Faure: This we have discussed a lot with the sector and the supplier. It is clear that 2.3.0d is fully stabilized and works perfectly. Also clear is that the specifications of baseline 3 are very well known today and not considered risky by the supplier. But we understand that clients may be a bit reluctant to go for baseline 3 directly, because of the difficulties that have been experienced in the past with baseline 2. So what they consider important, is that the contract also includes software maintenance, so that the supplier not only delivers the product, but also is in charge of ensuring maintenance when an upgrade is necessary. The general feeling in the sector is that there will be no trackside upgrade necessary, because when you install a given line, you do not use all different functions, so it is not risky. Onboard it is more likely that evolution may have some impact, so it is very important to ensure that the contract is not only about getting a product that you put in the locomotive and that's it, but that you ensure the maintenance, like it is done today with the national systems. Even systems like the German system that has been used on the high-speed line for more than 20 years, are evolving. Every two or three years there is a new release. This is normal. This is where it has to go for ERTMS too.

Mr Van Hijum: You speak of maintenance. Does this include upgrading? Further developments in the system have to be included in the contract, is that what you recommend?

Mr Faure: Yes, exactly. This is a clause that has been negotiated with the sector in order to ensure that each time a software upgrade is needed, this is provided and ensured by the supplier. This is the way it has to go. It also shifts the responsibility to the suppliers a little bit, because, at the end of the day, they have the knowledge and they also have to put the technical tools in place to really ensure that it works.

Mr Van Hijum: I know it is not your decision to make, but would it be wise for the Netherlands to start from 2.3.0d and to contract upgrades in the system? Or is it wiser to wait until version 3 is developed, and to go from there?

Mr Faure: It is certainly wise to start right now. Everything is known, even for baseline 3. I have not heard that any of the new functions that will come in baseline 3 will be absolutely needed for the Netherlands, so you can perfectly tender on the basis of 2.3.0d, and equip your line with 2.3.0d. You can also say: we want 2.3.0d and an upgrade to baseline 3. This would be extremely easy if you do not have different functions. So there I

do not see any difficulty. It is a little bit as if you write a document in Word. You can start now and convert your text to a new version if necessary. If you do not need any of the new functions that will come with the new Word-version, you have no difficulties.

Mr Vinck: The major problem that we face today and which we have to solve, is the migration from the legacy system to the new system. This is the major problem, because the legacy system exists, and the new system exists also. The problem is: how do you migrate? Countries use different criteria. As Mr Faure said, it was clear that the Danish system was obsolete. In Belgium, after the accidents, it was a matter of safety. So each member state has its own criteria. What I would like to underline here, is that you hear very often: that is very expensive, and this requires a lot of money et cetera. But if you investigate the costs of introducing ERTMS, an interoperable system, in the railways, they are in fact rather limited. Why? Because when the sector is talking about ERTMS, very often they introduce investments that have nothing to do with ERTMS. For example, the renewal of the interlockings. Ok, this is a huge cost, but you cannot say that renewing the interlockings is linked to ERTMS. Of course, if you have electronic interlockings, it is easier to have ERTMS Level 2, but it is not needed. You can introduce ERTMS without renewing the interlockings. The other thing is the total annual cost of signalization on average for the railway companies is 5% to 6%; no more than that. So we are not talking about 50% or 60% of the investment budget, we are talking about a reduced number. So the member states have to evaluate what this investment of 5% to 6% means in terms of the total investment budget.

Mr Van Hijum: What should the role of the European Commission be in the migration process? You explained a lot about setting the standards and making a solid base for further implementation. But should we not also involve the industry somehow, which also operates at an international level, so that member states can easily step into this process? How does the European Commission involve the industry and promote competition? Our impression is that a few big companies involved in this process are able to make high earnings in specific projects. How does the European Commission take up this role?

Mr Vinck: I leave the details to Mr Faure. One of the problems in the relation between the Commission and the industry is that the industry wants to position themselves in a competitive way. So everyone wants to have their own characteristics, their own differences, in order to sell easily. That is one thing. The other thing is that there is a historical factor in play. In the past some companies had a monopoly and they want to keep this as much as possible. So the second tendency we have to take into account, is opening the market. It is very interesting to see, because they create such problems on the European level in order to get the small markets they have, when in fact what they are doing with ERTMS in other countries, like China, Taiwan, and Saudi Arabia, is very successful. But these are open markets where the competition is 100%. Perhaps Mr Faure can add some details about the relationship.

Mr Faure: All suppliers recognize that signalling is usually their profitable part, because of the national systems. Once they sell a system in a country, they have a monopoly, which is very convenient for them. The system is developed, it is working, so they usually ensure the maintenance. For them this really is a source of revenue. They were hesitating to go for ERTMS for this very reason, because they are always in compe-

tition. Even if one supplier has won a contract for the Betuweroute, this does not mean that it will win the next contract in the Netherlands. It is a major advantage for the infrastructure manager, because he has to steer the process and be sure that he can save money. He is really breaking this monopolistic position.

Mr Van Hijum: There are no further measures to prevent lock-in effects in contracting, from the point of the European Commission? Or is it just something to be smart at when you are tendering as a government?

Mr Faure: When you are tendering and equipping your lines, the Commission requests of course that all directives on procurement and the European technical specification for interoperability are followed. It is, however, true that this does not prevent a certain lock-in. Once the market is attributed to one company, it is quite difficult to ask another company for upgrades et cetera. That is why we insist very much to have this in the initial tender. It is quite complex. A locomotive owner can ask Alstom to retrofit a Siemens locomotive and vice versa. But once you have the ERTMS-computer from Alstom onboard, you can not ask Bombardier to modify it. This is true. This has to be taken into account from the beginning.

Mr Van Hijum: Thank you very much.

Chairperson: Mr Jansen.

Mr Jansen: Thank you. My colleague Van Hijum introduced the project Mistral: the renewal of the interlocking system in the Netherlands. Mr Vinck said that electronic interlocking is not necessary for the introduction of ERTMS Level 2. Did I understand that correctly?

Mr Vinck: Introducing ERTMS Level 2 is easier with electronic interlockings.

Mr Jansen: Easier or necessary?

Mr Faure: Without entering into technical details, in Level 2 you have a trackside centre that gives an authorization to the train to run until a certain point. So it needs to know the position of the switches. For this you do not necessarily need to renew the interlockings. You just need to develop a system to capture the information. The point is that it is costly to develop this interface. So you really need to make an analysis to see if it is worth it. In one situation you say: the interlocking system I have here, can still work for 20 or 30 years, so it is better to spend some money on developing an interface and to maintain the interlocking system. In other situations you say: I have to renew the interlocking system within the next five years, so there is no point in developing the interface, and since I have to renew the interlocking, I better do it at the same time. But it is a little bit unfair to say: because of ERTMS I have to renew the interlockings, so ERTMS is expensive. It is optimal, under certain circumstances, to renew both at the same time.

Mr Jansen: Delft university made a study of the ERTMS implementation policy. It concluded that if you migrate to ERTMS Level 2 there is a possible capacity gain of about 10%, and if you migrate to level 3 maybe more. But I say you need electronic interlockings to use the full potential of ERTMS Level 2. Do you agree with that?

Mr Faure: It really depends on the local situation, so I cannot give an answer. It is possible. It is well possible, because when you renew your interlockings, it is normally possible to move switches a little bit faster, which has a positive effect on the performance. So I would say this is reasonable, without being able to tell you whether it is correct or not.

Mr Vinck: The point you mention is very important. It is known now that if you keep Level 1, introducing ETCS is not a significant improvement, compared to the existing systems. That is commonly agreed. Level 2 gives you the possibility to increase the capacity, because you can reduce the time between two trains from three to two minutes. In that sense you increase the capacity. I would like to come back to the three criteria I named: the bottlenecks in the infrastructure, the ERTMS, and the harmonization. Studies have been made of Corridor 1, which is run by the Netherlands at the level of the executive board. These conclude to increases, with the optimization, of 35%, 40% in terms of existing capacity, 25% in terms of security, and certainly 25% to 30% in terms of reducing the transport costs. Of course, this is for long distances. On shorter distances it is more difficult. But as you see, it can be significant.

Mr Jansen: My colleague Mr Bosman mentioned the cargo corridor Rotterdam–Genoa, and the interoperability problems on that corridor. Mr Vinck said that a multinational steering board was installed, which is trying to solve all the problems. A few weeks ago we had an interview with a representative of DB Schenker, which is one of the main users of that corridor. He told us that the German railway operator has changed its policy, and does not hurry at all with implementing ERTMS on the corridor. Maybe there is a relation with the position of the harbour of Hamburg. Maybe they like to give priority to an inland connection from Hamburg. We are not sure. Is there a deadline for the completion of the ERTMS implementation on such corridors? And if there is a deadline, what is the penalty if you do not complete the project on time?

Mr Vinck: The German situation is very embarrassing. There was a commitment concerning the corridor. First of all, you have to realize that four freight corridors cross Germany, so Germany is very much involved in the implementation. Everybody agreed that the corridor Rotterdam–Genoa should be first. We wanted to use this corridor to prove that the concept of a corridor was working. Then, for reasons which the secretary of state Schorle has explained in Berlin – during a conference we both attended – such as budgetary constraints and uncertainty about the technical systems, they had changed their views. They were still committed to ERTMS, but they were not committed anymore to the date which had been set. There is a European deployment plan, which has been agreed by all the member states. This states that the corridor Rotterdam–Genoa would be ready by 2015. Now the Germans are not committing themselves to another date, although they were talking about 2020. But they are not committing themselves to the three other corridors. This is against the agreement with the Commission. We are working very heavily, politically, with commissioner Kallas, with director-general Rutten et cetera, to make the Germans aware that they are not complying with the agreement and the commitments which they have taken, both in terms of the European deployment plan and the freight regulation. Mr Faure knows more in detail about what the penalty could be.

Mr Faure: That is a good question. We are just working on it. We received an official notification from Germany, stating that it will probably not fulfil its legal obligation on the Commission's decision. So first of all we try to see with our legal service what will be the right time to open an infringement process, because we will probably have no other choice if they do not comply with European legislation. We will have to fix a fee. It does not go so fast. It is not like in competition, where we directly say: we impose the fees. It has to go through the court of justice. This is a process which is, unfortunately, ongoing.

Mr Vinck: My job as a coordinator is to try to convince the other countries, particularly the neighbours of Germany, to go ahead with the programs. If we implement the programs like they are foreseen in Denmark, in the Netherlands, in Belgium, and in Italy – France is still a problem that is under discussion – then we can convince Germany at some point in time to move further and quicker.

Mr Jansen: Of course, we agree that it is better to convince the Germans. We do not like it if they get penalties if it is not necessary. But you need a back-up option in case they don't, because it is very frustrating for the Dutch government if it invests 5 billion in the Betuweroute up to the German border, and it cannot be used optimally. Another strategic objective of the European railway directives is the standardization of electric traction to 25 kilovolts. What is the progress on that strategic objective?

Mr Vinck: As a coordinator, I have no information on how this is progressing. There is still a problem, but if we change this, it would require major investments in the different member states. Therefore, I think this is, for the time being, at least in the member states, not a priority, because they realize what kind of money is involved.

Mr Jansen: The policy of ProRail, if we understand correctly – they are not always very clear about their policies – is that, when they renew the overhead wires of the railway system on a track, they migrate to overhead wires which allow migrating to 25 kilovolts. But, of course, the costs of that migration are higher than if you simply would replace one system by the same system.

Mr Vinck: That is a wise policy from ProRail, I think, because they prepare for the future.

Mr Jansen: It is a wise policy if the other member states would have the same policy. Is that the case? Are the Germans, the Belgians also migrating? The French already have 25 kilovolts. What is the situation in the other neighbours of the Netherlands?

Mr Vinck: The other member states realize that the choice for 25 kilovolts makes sense, also because it is the right voltage for high-speed et cetera. I don't know whether there is a specific policy in each member state to migrate to a common European voltage.

Mr Faure: I don't think so.

Mr Vinck: Honestly, we cannot answer that question, because this is an area in which we are not involved.

Mr Jansen: We already had a little discussion about the upgrade of the Dutch safety system ATB. Last Monday we had an interview with the CEO of the Dutch Railways, Nederlandse Spoorwegen, Ms Thijssen. She pleaded very strongly for investments in the upgrade of ATB, only for domestic tracks. She said: we need 20 years or maybe more for rolling out ERTMS, so we should benefit from the increase of the maximum speed from 140 km/hr to 160 km/hr for some domestic tracks with some very modest investments. I understand that you do not think that is a wise policy, but is it forbidden?

Mr Faure: National systems are frozen, so clearly, modifying it to increase performance is forbidden.

Mr Jansen: Ms Thijssen said that it is not an improvement, but it is using the existing system in a more optimal way. Her interpretation is wrong?

Mr Faure: To me, when you are using an existing system to increase performances, you are improving it. This, of course, can be discussed, but this is my understanding. The wise choice would be to install ERTMS. You can perfectly have at the same time the old ATB and ERTMS. New trains equipped with ERTMS will benefit from increasing speeds, maybe even higher than 160 km/hr if track conditions allow. Obviously, in the Netherlands, which is not such a big country, you cannot have so many different systems. You have already ATB, ATB new generation, then a new one plus ERTMS at the same time; it will be a certification nightmare.

Mr Vinck: I guess you also had the presentation of the Belgian companies. The trigger for going from TBL1+ to ERTMS was the accident in Buizingen. That was very painful for the parliament. They switched completely, and now they are switching to the ERTMS completely.

The **chairperson:** Mr Van Bommel.

Mr Van Bommel: Thank You. I would like to address the case of the Betuweroute, a line which uses ERTMS Level 2. We hear that the harbour track has chosen for Level 1. It has something to do with defining the exact location. There were problems with that. Are there any known limitations in the technique of gps or the Global System for Mobile Communications-Railway (GSM-R)?

Mr Faure: There is absolutely no technical difficulty when you have on the same line sections equipped with Level 1 and Level 2. For the trains it is the same equipment. Only the transmission media is different. It is true that in Level 1 information is transmitted by balises, so there is no risk of difficulties with GSM-R. GSM-R can be subject to interference, because there is a certain frequency. We see that even in difficult conditions, when there is a lot of traffic and complex nodes, in some occasions Level 2 is working. It is a national choice to choose between Level 1 and Level 2, depending on the operational needs, the difficulties, and the technical constraints. The European Commission is not imposing any choice. Both are interoperable. This is fine for the locomotives; they can run. So it is really a choice that has to be made at a local level.

Mr Van Bommel: I understand that, but this choice was made because there were problems with defining the location. There was something with Level 2 in combination with the GSM-R. You cannot tell us anything about problems you know of?

Mr **Faure**: I do not know what the driver was for the choice for Level 1 or Level 2. It is true that in some circumstances we have heard that with Level 2 there were difficulties with interference. These were solved by putting the antenna closer. But maybe in this specific case it was more cost effective to have Level 1; this I cannot tell you.

Mr **Vinck**: I guess one of the problems of the interference are the policies that have been implemented by the different member states. The telecom operators wanted to have the wavelengths available for their own communication and exploitation. This added more value. That is why the European Commission said, and there is a directive for this: it is the responsibility of the member states and the member states should manage their wavelength availability, taking into account that there is the possibility of interference if you go too far. There is a bandwidth for GSM-R and for the railways, but it should be managed in such a way and with the telecom operators, that the interference risk is reduced to a minimum. But this is mainly a responsibility of the member states.

Mr **Van Bommel**: Thank you.

Chairperson: Thank you, Mr Vinck and Mr Faure. Our time is up. I want to thank you both very much for coming.

Mr **Vinck**: Madam Chairperson, I did not have time to prepare a position paper for today. Would you like to receive one later?

Chairperson: A paper is always helpful. If there are things you missed or that you would like to elaborate on, we will welcome your thoughts.

Mr **Vinck**: We will try to make a summary of the main items we covered today.

Chairperson: Excellent.

Mr **Bosman**: A subject we did not touch upon, is the choice between Level 1, Level 2 and Level 3. The intention was to go to Level 3, but now we went back to Level 2. I would like to know more about that decision process, please.

Mr **Vinck**: Ok.

Chairperson: Again, thank you very much.

Closure 11.16 hours

VERSLAG VAN EEN OPENBAAR GESPREK IN HET KADER VAN DE TIJDELIJKE COMMISSIE ONDERHOUD EN INNOVATIE SPOOR

Vrijdag 11 november 2011
Aanvang 11.25 uur

Gehoord wordt: de heer P. Guido, Head of Unit ERTMS, European Railway Agency

Voorzitter: mevrouw A. H. Kuiken

Verder zijn aanwezig de leden van de commissie: Van Bommel, Bosman, Van Hijum en Paulus Jansen, alsmede de heer F.H. Mittendorff, griffier, en de heer R.J. de Bakker, onderzoekscoördinator

The **chairperson**: Good morning Mr **Guido**. You represent the European Railway Agency.

I would like to introduce ourselves. We are the temporary committee for railway maintenance and innovation. Today we are going to discuss the European role in railway systems and the safety systems.

My colleague Mr Van Bommel will ask you some questions to start. The other members may join in as well.

My name is Attje Kuiken. I chair this committee. Jhim Van Bommel, André Bosman, Paulus Jansen en Eddy van Hijum are the other members. We have time until 12.15 for this hearing.

Mr Van Bommel: Mr Guido, welcome. As the chairperson explained, this committee investigates into the European Safety System. May I ask you to introduce yourself?

Mr Guido: Good morning. My name is Pio Guido. I am the head of the ERTMS Unit in the European Railway Agency. I know that originally you invited my boss Marcel Verglypl. Unfortunately, he could not come today. His schedule did not allow him to come here. I will do my best to replace him.

The European Railway Agency is a small agency dependent in the transport branche. To day we employ 150 people. Our seat is in Valenciennes, not far from the Belgian border. Our responsibility is to help the European Commission in technical terms in the area of safety and interoperability of the railway systems. We mainly have two directives: safety and interoperability directives based on which various secondary legislation has been developed. The role of the European Railway Agency is a technical one. We work together with the railway transport sector. Most of the people in the agency come from that sector. Our regulation does not allow the establishment of a lasting bureaucracy because all people working in the agency on operational issues serve a maximum period of 8 years. After that they have to go back to the sector. We work very closely together with the transport sector. We make proposals to the Commission for the implementation of the secondary legislation.

Mr Van Bommel: My first questions concerns the development of baseline 3. A vivid discussion is taking place about changing specifications. We see bilateral agreements between customers and suppliers. There is uncertainty amongst railway companies due to the unknown future specifications. How future proof are the specifications of version 2.3.0d?

Mr Guido: The current specification 2.3.0d has been in force since april 2008 when the formal decision from the Commission was adopted. It is already remarkable that today we have not yet received any requests to make any modification to those specifications due to safety or interoperability problems. Compared to the history of the system, where a lot of complaints were expressed concerning the rate of change of the specification, this already shows that what we have today indeed is a stable basis for making sure that you can invest and protect your investment for the future.

Of course it is difficult to predict what will happen in the future. It is a software based system. Software with zero errors is something we do not see even in the aviation or in the space industry.

Of course, until now the specifications have been robust enough. Implementations have sufficiently developed and as I already said, there is no need to change those specifications after four years. They are more or less known to the sector and used for implementation.

We also have to consider that, when you discover something, you do not have to react immediately in order to change something in the technical system or in the specification. There are other measures that you can take. Railways are operated by human beings and by rules. We have got a number of engineering configurations that we can use. We have the possibility to parameterise the system on board and outside. The current 2.3.0. specifications have demonstrated enough robustness. We have other means to deal with possible problems which could be discovered. I like to emphasize that to make sure that we get the full potential of preserving investments we have to make sure that we manage the system as a European system as such. I come from the railway sector and I used to work in a different way. When you discover that you can improve or modify something or even when you discover an error, it is easy to go to your suppliers and decide what to do. We were integrated railways in the past and therefore it is easy to decide what you want to change. ERTMS is different. To make sure that we manage this in a transparent way for ERTMS the European Railway Agency is the single point to have this discussion ensuring that everybody knows what is happening.

Mr Van Bommel: Of course you have got a positive view on this. Suppose I am a railway company, I have to do a tender on baseline 2 or on baseline 3. I have to choose. What would you do in my position? What would you advise me? Knowing what you know, what would you choose?

Mr Guido: I am not trying to escape your question, but I would say: it depends. If you are an infrastructure manager I think the current 2.3.0d specifications are sufficient for all your present needs, unless there are very special requirements like in Switzerland. If you need to implement limited supervision then you have to wait for baseline 3, because this functionality does not exist in 2.3.0d. Unless there is a specific requirement for some functionalities which are not available today and will only be available in the future version, tendering and implementing on the basis of 2.3.0d will be a wise choice. Keeping in mind that thanks to the backwards compatibility concept the trains that will be equipped with the future baseline 3 will be able to run with no difference in performance or in operational constraint.

It is different when it concerns lease companies that would like to have locomotives ready to run all over Europe. Today you are leasing in one country but tomorrow you would like to go to some other place. I believe these to be the most difficult cases. The answer is complex. Personally, I would like to invest in baseline 3 fitment on board of the locomotive.

Mr Van Bommel: Purely based on commercial reasons would you at this moment perhaps advice baseline 2? Uncertainties can cost a lot of money.

Mr Guido: Of course we are trying to reduce the uncertainties. The development of baseline 3 takes place in cooperation with the sector. We are working with organisations like EIM and CER. Every year we publish the state of the art of the specification at which we have arrived at that time. It is done in complete transparency. Sometimes we do not share the same view. We have decided to include the manufacturers so that everybody knows what to expect in terms of modifying software or adding functionalities or gaining performance. It is not a surprise to anyone what baseline 3 will be. I do not think there is uncertainty here. Today we have products developed in the market in service with demonstrated reliability and performance that can be bought and installed easily on 2.3.0d.

For baseline 3 the suppliers still have to develop those kind of products. If a lease company would really like to have the state of the art locomotive with all possible pantograph combinations, power supply systems and signalling systems which can be used everywhere, then one should wait and maybe take the risk and install something what is being developed right now. For other applications I believe that 2.3.0d is the right choice.

Mr Van Bommel: I would like to address briefly the position of UNISIG. A number of big suppliers cooperate in this organisation. If the ultimate goal is interoperability does this not prevent that? A lot of suppliers are not allowed to develop products with these specifications. I come from the music industry. In 1984 all suppliers agreed on a standard called midi. All the suppliers worked free on the midi standard. Here it is limited to a small number of suppliers. Does this not conflict with the ultimate goal: interoperability?

Mr Guido: UNISIG is a voluntary association of suppliers of ETCS signalling equipment. For us it is a subset of UNIFE, the recognised organisation in Europe. According to our founding rules we have to work with the representing organisation in Europe. We cannot work with individual suppliers or individual railway companies. We work with their representing bodies. In the organisation of our work it is essential to have someone who can present the views and the problems of the suppliers. This does not mean that the only suppliers that can provide ETCS-products of systems are grouped in UNISIG. UNISIG is growing. Today there are six regular members and three associated members. It concerns new members who are trying to enter the market or are producing ETCS-components. As far as I know from hearsay certain laboratories are doing tests for example for components like Eurobalise have received requests from more than half a dozen suppliers outside Europe. At least three come from China. I do not believe that in the case of UNISIG there is a danger for a cartel or restricted competition. More suppliers are successfully trying to enter the market.

Mr Van Bommel: But how easy is it for a supplier to join UNISIG? Is it expensive?

Mr Guido: I cannot answer that question. I do not know the rules to join UNISIG. I would like to add that you do not need to join UNISIG to develop ETCS-products and systems. You need to read the specifications which can be downloaded from our website and to have the basic

capabilities to develop software or electronics with safety relevant applications. It is not an easy task. But if you have a background in signalling in general, in safety systems and real time systems I think you could enter the market by taking the specifications which are available in the public domain. That is our goal. Sometimes this is also seen as a problem. This European product is developed with European money and investments can now be put freely at the disposal of competition from outside Europa. They can have the benefits without having invested in the development. Those fears are expressed. For example it is said that because of the fact that for some specific components there are suppliers from the Far East entering the market, you do not need to join any group of suppliers to be able to compete and provide products in this market.

Mr Van Bommel: Now I would like to address the subject of admission and certification. We have heard that one of the major problems is the certification process. Each component used has to be certified as safe. In addition, trains that are approved to run on the high speed lines are not automatically allowed f.i. on the Amsterdam–Utrecht track because of the certification process.

Can you give an analysis of the interaction of the materials between various suppliers? What about the compatibility?

Mr Guido: I will try. In my opinion, in general the process of authorising a vehicle and making sure that all the components on board are fully compliant with the technical specifications and can be used in a safety application, is not limited to ERTMS. ERTSM for me is the tip of the iceberg, showing how inefficient the railway system is today. When you have a national system like the LTB in Germany, if you want to get it approved you will have to go to the local incumbent or the inframanager and ask them what you have to do. You have to do the test the way they tell you and that is it. In another country there is another system and you will have to repeat that.

With ERTMS we have got the opportunity to do this only one time. The fact that it is not yet working is not because of the specification of baseline 2 of 3. The European framework is very clearly set out in the interoperability directive and the safety directive. It is not fully transposed and even if transposed it is not fully implemented or maybe not completely understood. The Commission is investigating the correct transposition of the two directives. We are assisting the Commission in cross-auditing the responsibilities and the processes of the different national safety authorities.

The theory of the process for a vehicle as written down in the two directives says once you have got an authorisation in one country, you should not repeat any of the tests when you have to enter into another country. This is to keep it simple. For a number of reasons this process is not working. This can be due to the fact that confidence between the different safety authorities still has to be established as these authorities are finally responsible for granting the authorisation in the different member states.

Maybe it is a problem of ensuring that also other parties which are involved such as the notified bodies are trusted by the national safety authorities. Maybe sometimes it is a matter of making sure that the national legislation does not stand in the way of the European legislation. In some countries experts working for the national authority are even held personally responsible for mistakes in approval and so on. It is a big problem.

The interoperability directive says that when a product is put on the market, the supplier must sign a declaration that the product is fully compliant with the essential requirements. This not only applies to the interoperability directive in general, but also in particular to the specific details in the various technical specifications for interoperability (TSI) including ERTMS.

Mr Van Bommel: I would like to go to the certification process. If a train is certified, we see that sometimes the tracks are also certified. In Holland, however, both track and train are tested. We call that the Dutch way. Does that also happen in other countries? In your opinion is this the right way or is the other way also sufficient?

Mr Guido: I am not sure I understood you correctly.

Mr Van Bommel: In Holland the train and the tracks are certified separately. Does this mean that automatically the combination is safe?

Mr Guido: Yes, this is how it should work. The Commission has clearly defined that the onboard system for ERTMS is a separate system from the trackside part of the ERTMS. The principle is that once you have installed the system in the track side and you are sure that it is conform the specifications any train complying with these specifications should be able to run on that line. We are not yet there, however. In many cases assumptions were made, the engineering of the tracks was based on an assumption how the train should be built and not on the general behaviour of a standard train or vice versa. Many times we saw that the implementations on board were not fully compliant with the standard. In addition, some countries still want something on top of the European specification for what we call national functions. This leads to problems.

Mr Van Bommel: Holland is not unique in this?

Mr Guido: Not at all, to the contrary. The most successful implementation of ERTMS as we can see in Spain, Switzerland and Austria are controlled and managed centrally by the ministry or by the inframanager who is acting as the central (design) authority. Doing it correctly from the beginning will limit the need to do all kinds of different testing.

Mr Van Bommel: Do you foresee that in the near future a lot of the train test on tracks will be redundant?

Mr Guido: Yes. We are working towards that.

Mr Van Bommel: Will that happen soon?

Mr Guido: We are not far away from that. It will be a matter of gaining sufficient experience so that this will work. The specifications are available, but still need to be improved. Product maturity depends on the suppliers. Maybe we need to ensure that inframanagers and train operators strictly adhere to the specifications and to the spirit of the specifications. The specifications are indeed quite complex and flexible. We have to make a constant effort. We know what is working, which configuration tests have been successful, how we can use the system so that it works. Of course it is good to try more inventive engineering. That way you can save on cabling or installation etc., but you are entering into

an area without experience and you are taking some risks. It has to be ensured that risks are taken in a calculated way.

Mr Van Bommel: Have you found the egg of Columbus for reducing the costs of the certification processes?

Mr Guido: To my opinion you are absolutely right to raise this point. This is the crux of the issue. The costs of the equipment or the system depend of course on how you manage your procurement and the numbers you can put forward. The specification is a specific part of the complete acceptance. It is important to have plans from the beginning. The more testing can be done in laboratories at an early stage the less you will have to pay later when you discover additional testing has to be done in the field, close to the opening date and with all the problems to have slots available.

Mr Van Bommel: Europe has since 1998 expressed the ambition to start with a security system. Can you give an indication of the age or the level of ERTMS? Where are we standing at this moment?

Mr Guido: I am really tempted to give a low mark. I really hope ERTMS will have a very long life and will be able to adapt to the future needs of the railways. Today we are seeing the start of something that will change the way in which the railways manage their own processes and systems. ERTMS is a kind of a Trojan horse, an excuse that we change the way we are doing things. Railways on a national level are maybe a historical accident. There are freight corridors in Europe and international speed trains, conurbation and urban traffic but borders are a historical heritage. This is one of the first examples how we should manage something at a European level, not only concerning the development efforts with suppliers but also in the way of managing the railways, for example when we want to evolve and add functionalities. I hope this will go on for a long time. ERTSM is operational on high speed lines of more than 300 km/h. It operates under difficult conditions as in the Lötschbergtunnel in Switzerland with additional safety and security issues as evacuation from the tunnel, mixed freight and passenger traffic. There are also investigations taking place in the UK. There are concrete plans for using ETCS in urban high density traffic with 24 trains per hour. In my view the system is mature enough but I really hope it is still in its childhood and has a long future.

Mr Van Bommel: But you started with a low mark. What does that mean?

Mr Guido: My justification for giving a low mark is because I really hope that we have a long life in front of us. In terms of the maturity of the technology on a scale of one to ten we are today on eight. We see it in operation, not only in Europe. It is a success. Interoperability is demonstrated between different suppliers. We still need to address the issue of the costs and the time necessary to get authorisation and certification.

Mr Van Bommel: Thank you very much.

Mr Paulus Jansen: Mr. Guido, in your paper it says that member states are responsible via the national safety authorities to authorize subsystems and vehicles in compliance with the interoperability directive the TSI. The NSA's should use notified bodies as a transparent system of certification.

Does this mean that the system of certification is waterproof already or is there still lacking something?

Mr Guido: The system is very well defined in the directives. Maybe the Commission is already investigating if the theories are put into practice in the right way. I like to stress that the national safety authority is not taking away the responsibility from the infrastructure manager, the railway operator or the manufacturer. Each party has their own responsibility. Also the notified bodies are necessary in the process as a formal step. However, they do not take away the responsibility from the manufacturer to sign the declaration of conformity or from the applicant to declare that the subsystem of the vehicle is in conformity with the TSI. For me it is important that there is a frame in which it is not the national safety authority of the notified body or the test laboratory that has the final responsibility for the compliance of the system but the individual manufacturer or the operator who has to take all the necessary steps to ensure that is done what is necessary to ensure the interoperability. The NSA's are there to oversee how the system is working and to intervene when they see a deviation or something that is not working right. Intervention in the process we do not see much today. Sometimes NSA's are too much involved in the tests or in the final activities to deliver certificates. It is important that NSA does not substitute the activities and responsibility each has to take in defining the interoperability directive.

Mr Paulus Jansen: If a locomotive is certified in France, has f.i. the Dutch infra-manager any tool to refuse access to the Dutch railway system?

Mr Guido: A locomotive that is accepted and placed into service in France and is in full compliance with the TSI and will run on lines which are fully compliant with the TSI will not need any authorization to run in another country. This situation does not exist yet. Neither a locomotive nor a line is fully compliant at this moment.

The directive says that the national safety authority of the second country f.e. The Netherlands needs to check only two things that could not have been checked in France: the technical compatibility with the network and if the system is safely integrated with the net. The technical specification guarantees the technical compatibility and the safety of the system. As long as the lines and the locomotives are compliant with the TSI there is no additional check that can be made. It is not up to the infra-manager to refuse access. The decision to run on a line depends on the correct implementation of the safety management system by the train-operator. If you have a pantograph that cannot function correctly on a specific line, it will be your responsibility to make sure that you do not try to enter into that line. It is not the responsibility of the EIM to block you from entering there.

Mr Paulus Jansen: I understand that national authorities can ask for some other specifications. This can be a reason to refuse locomotives or other material on the Dutch railway system.

We talked with some lease companies a few weeks ago and they see a problem. There are specifications for ERTMS and ETCS but the interfaces between those systems and other components in the locomotives or in the railway track are not completely standardised. That seems to cause many problems. How should we solve these?

Mr Guido: When we have to deal with national legacy systems we are back to the current situation. To enter a country you have to make sure that you fulfil completely the requirements of that country. Sometimes there also changes. Germany for example updates the system every couple of years. You really have to do what the local authorities tell you. With baseline 3 we try to clarify all the interfaces to ensure that there is no possibility to export constraint or assumption from the legacy system into ETCS. Of course you will still have to pay the cost for getting the certification of the national system if you want to run with that locomotive and in that country. If you have to connect the legacy system to ETCS the only thing we are sure about is that ETCS will not be affected. You do not lose the authorisation of the certification for ETCS. To gain access for using that system we have no harmonized solution.

Mr Paulus Jansen: At the moment you are developing the standard for ERTMS baseline 3. I understand that in the future a locomotive with baseline 3 standards can also use infrastructure based on ERTMS level 2.3.0d. Is that correct?

Mr Guido: Yes.

Mr Paulus Jansen: It is possible to use a locomotive with hardware and software based on level 2.3.0d on infrastructure based on the new standards?

Mr Guido: No.

Mr Paulus Jansen: Is it very expensive to upgrade them?

Mr Guido: I cannot answer your question. We do not specify products but the requirements that the product of the implementation of the system has to satisfy. In some cases it will be fairly easy to modify the software on board of the locomotive that has been certified with the 2.3.0d to make it in compliance with baseline 3. Of course it depends on the suppliers and also on the requirement of the customer in terms of the kind of spare capacity he would like to have in his computer on board of the locomotive and how much he is willing to pay. Maybe he wants an arrangement for regular upgrades and standard maintenance. I cannot answer from the point of view of the European specifications. I can only say that in the selection of the functions we together with the sector wanted to add to baseline 3 together with the sector we have been careful to ensure that no impact in terms of changing the hardware or increasing the requirements on processing capacity and so on was made in an out of proportion manner. This is the only assurance we can give from the point of view of European specifications. Unfortunately, it depends on the specific supplier of the product if it will be costly or not.

Mr Paulus Jansen: If I were a leasing company and made the decision to invest in a new locomotive stock and was not sure about the costs of implementing baseline 3 in 2012–2013, why should I make investments in 2.3.0d now?

Mr Guido: I am not in the shoes of the leasing companies and I do not know the complexity of their business. There are a number of options. You can target specific markets or countries. Then you do not need very general universal locomotives. It is impossible to purchase a locomotive that runs everywhere in Europa due to all combinations of pantographs

and other constraints, not only signalling. You can try to have the most flexible and standard locomotive. Of course this decision depends on your risk inversion or on the fact that you know the market you want to serve. It is important to know the plans of the different countries regarding implementation of ETCS according to the respective baseline. Then you can judge if there is a business-opportunity or not. This is why the Commission is so keen to make sure that member states communicate which baselines they are going to implement.

Mr Paulus Jansen: Your position paper contains a global planning of the introduction of baseline 3. You estimate that in december 2012 the tests specification will be published. We have had an interview with a representative of the European Commission. He stated that the European Commission will set the standards for baseline 3 in december 2012. There is a difference in setting the standards and publishing the test specifications. Is the planning of the Commission realistic or not?

Mr Guido: No, we are perfectly on schedule. End of April next year we will send our recommendation to the Commission. Since it concerns a modification in the TSI the Commission has to prepare a draft decision, consult the legal services and get the favourable opinion of the committee which represents the member states involved. Normally, this process takes between six and nine months. From their point of view it is completely realistic and honest to say that if we present the baseline specification in the first quarter of next year, it will be official in December 2012.

Mr Paulus Jansen: They will adopt it immediately?

Mr Guido: They will do a maximum effort but there is a formal process in between. Before it is published in the official journal it will be December next year.

Mr Paulus Jansen: If I am a railway operator can I be sure that I can safely apply the baseline 3 standards on the first of January 2013 and contract suppliers for new stock?

Mr Guido: I am honest with you. You would take a risk. Our work is different from the work of other standardisation committees. They first assure that something is working before they write it down in a standard. We first write the standard and then somebody starts implementing it in designing products. Systems will be implemented, configured, tested and put into operation. It is clear that even after the formal adoption of the Commission and the formal vote of the member states, what we are putting on the table is based on the experience with the current 2.3.0d. This system exists more than four years. It is robust and stable. It will always be possible that something unexpected is discovered. That is clear. The first one has the advantage of being the first one, but maybe also the disadvantage of being the early adopter. Together with the Commission we are making sure that especially in the initial period there will be reinforced attention to anything that can be discovered. There will not be many early implementers. Our friends from Denmark will maybe be the first ones. We will work closely with them to ensure that any problem that may occur will be solved to ensure to minimize the impact to zero.

Mr Paulus Jansen: On the Betuweroute ERTSM level 2 was implemented. On the western part of the track – the harbour line – however level 1 was implemented due to the fact the de GPS is not sufficiently exact to track the location of the train. Can ERA solve this problem?

Mr Guido: I am not sure it is linked to GPS. First of all we do not specify any technology for the position. The trains run past the yellow markers on the track so that we know where they are in term of kilometres. It is possible to use GPS for positioning purposes but in addition to other means. It is not a problem of precision in this case.

Mr Paulus Jansen: I believe they did not trust the back-up option of GPS.

Mr Guido: There can be different reasons to choose for implementing level 1 or level 2. One of them is the capacity of the channels in GSMR, the railway version of GSM. It is an option to install level 1, even if with level 1 you need more cabling and in most cases you have to keep the lateral signals. That is not the most cost effective way for signalling. In the current specification we do not have the possibility to use something different like GPRS. It is a technological possibility that many suppliers have already investigated and they have even been used in some non standard applications. We will try to make sure that we provide the standard solution to resolve this capacity problem with GSMR in the future. It will be a backward compatible option. It will be implemented for baseline 3 trains in a compatible manner.

Mr Paulus Jansen: Can you be more specific? In the future does that mean in the near future, within two or three years, or does it take more time?

Mr Guido: For the packet switch option and removing the capacity bottleneck of GSMR the sector and the Commission have a memorandum of understanding in which the target 2012 for baseline 3 was set. There is also a request to have the GPRS or packet switch option available not later than 2015. This is completely manageable. A test campaign is already planned, a specific application has been made to the Commission in the frame of the TEN-T application for grants from a number of European railways within the ERTMS user group. I believe we will already see the results next year. We have to make sure to include it in the right way in the harmonised standards.

Mr Paulus Jansen: You mentioned earlier that the most successful implementation of ERTMS until now has taken place in Spain, Austria and Switzerland. Those countries have not built a wall between the inframanager and the railway operators, like we did in Holland. How can we solve the gap between the NS and ProRail, the inframanager?

Mr Guido: The discussion takes place in the EP at the moment. For ERTMS transparency and coordination are necessary, not because we need integrated railways but we need to make sure that everybody is working according to the same rules. We all want to be compliant with the European standard specifications, the way things are done and the testing procedures for authorisation and certification. We should all use the same rules. This is one of the reasons of the success in those countries. There was a strong central leadership or guiding role. In one case it was done by the ministry, in an other case it were the railways to set down the rules, the process and the steps to be taken. This was not to affect the indepen-

dence or to limit the separate business objectives of train-operators and infra-managers. Sometimes they are conflicting. It is important to make sure that these conflicting interests are understood, are put on the table and that everybody adheres to the conclusions. One has to know exactly what will be the process to follow in order not to discover too late that a test has been forgotten or a certain phase has not been planned. Sometimes everybody is busy with optimization and is not looking at the other side if something is forgotten.

Mr Bosman: I would like to reflect on your statement. You can answer with yes or no. Since baseline 2.3.0d has been implemented in 2008 there have been no requests for changes anymore?

Mr Guido: There have been requests but nothing was judged as relevant in terms of safety.

Mr Bosman: At this moment there is no single line or train fully compliant with baseline. Is that correct?

Mr Guido: I have no concrete evidence. It is difficult to answer this question. In many cases we are very close, but I still like to see the formal process and the certificate that shows that it is the case.

Mr Bosman: Who is in charge of the timetable to implement the specifications? Will your agency address this or should the individual countries do this?

Mr Guido: We are responsible to deliver the specifications on time. After that it will be up to the industry to decide to invest or not.

Mr Bosman: You mentioned that baseline 3 has been shown and that it is robust. Is that correct?

Mr Guido: I am not sure I used the word demonstrated. Baseline 2 has been demonstrated. It is in operation. For baseline 3 we are doing the maximum we can about validation. At the moment we are doing software simulations.

Mr Bosman: I must have misunderstood you. No problem. You talked about China. Does China have the same ERTMS?

Mr Guido: I was speaking about Chinese suppliers. I am not fully aware how compliant the implementation in China is compared to ours. The technology is similar.

Mr Bosman: I was thinking that we could maybe implement the Chinese ERTMS in Europe.

Mr Guido: Chinese suppliers will come. You know that for the infrastructure of GSMR Huawei is one of the three suppliers.

Mr Bosman: You talked about the safety agencies and said that there was a strong control from these agencies. You also made a comparison with air-transportation. In my view air-transportation is the other way round. There is a strong international agreement on standards and below that are the national levels. What would you prefer?

Mr Guido: These two worlds are different. When you want to make sure your airport is able to accept the new Airbus 380 you have to enlarge or modify it. The same applies to the control signalling system. You have to do a lot of precision alignment to make sure to get authorisation to run your airport for that kind of planes. The investment in the railways is so much more huge and large than what you have to invest in the trains. Normally, the bigger investments are made on a national level on the trackside. There are a lot of national rules and regulations and not a European approach. It could change. The Commission has proposed European owned corridors etc. In that case you have the right to set the rules.

Mr Bosman: We are not that far yet.
In your position paper you stated that a constant effort must be made to avoid the temptation of local optimisation and specific solutions that can jeopardize the common standard and negate the benefits of interoperability. From that point of view how do you look at Italy implementing a different safety system?

Mr Guido: I am Italian. I am desperate for a number of reasons not only for ETCS.
Even when you implement ETCS you have to be careful. If you discover something or you have a bright idea you should not go ahead like in the old days and only agree with the train-operator, the infra-manager and the suppliers. You have to make sure that Europe agrees otherwise you create an island.

Mr Bosman: Who has to make the conscious effort?

Mr Guido: One of the basic principles is that each of the actors has his share of responsibility. We cannot outsource this to anybody else. It is the responsibility of the country of the NSA to supervise that everything is going according to the plan.

The **chairperson:** Thank you very much for the information you have shared with us. Is there something else that you would like to tell us about?

Mr Guido: No, thank you.

The **chairwoman:** Thank you very much.

Sluïting 12.25 uur.

VERSLAG VAN EEN OPENBAAR GESPREK IN HET KADER VAN DE TIJDELIJKE COMMISSIE ONDERHOUD EN INNOVATIE SPOOR

Donderdag 17 november 2011
Aanvang 10.00 uur

Gehoord wordt: mevrouw K.M.H. Peijs, Oud-minister van Verkeer en Waterstaat

Voorzitter: mevrouw A. H. Kuiken

Verder zijn aanwezig de leden van de commissie: Van Bommel, Bosman, Van Hijum en Paulus Jansen, alsmede de heer F.H. Mittendorff, griffier, en de heer R.J. de Bakker, onderzoekscoördinator

De **voorzitter**: Goedemorgen. Ik heet iedereen welkom. Mevrouw Peijs, welkom terug in ons huis. Vandaag is de afsluitende dag van de hoorzittingen van de Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor. Deze commissie zal u als voormalig minister van Verkeer en Waterstaat enkele vragen stellen. Mijn naam is Atje Kuiken en ik ben voorzitter van deze commissie. Aan mijn rechterhand zitten Eddy van Hijum en Paulus Jansen, aan mijn linkerhand André Bosman en Jhim van Bommel. De Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor doet in opdracht van de Tweede Kamer onderzoek naar onderhoud en innovatie van het spoor. Hoe kunnen wij ervoor zorgen dat nu en in de toekomst reizigers optimaal gebruik kunnen maken van het spoor en zo snel en veilig mogelijk op hun bestemming kunnen komen? Daarbij is techniek belangrijk, maar ook de vraag of het geld dat wij daarvoor beschikbaar hebben op een goede manier wordt besteed. De procedure vandaag is als volgt. André Bosman zal u als eerste enkele vragen stellen. De andere commissieleden sluiten daarbij aan, indien zij dit wensen. Wij hebben ruim een uur voor dit gesprek uitgetrokken.

De heer **Bosman**: Mevrouw Peijs, het is gebruikelijk dat wij de mensen de gelegenheid geven zichzelf voor te stellen. Ik ga ervan uit dat de meeste mensen u kennen, maar ik zal toch even een beeld schetsen. U was minister van Verkeer en Waterstaat in de kabinetten-Balkenende II en III, van 2003 tot en met 2007. Op dit moment bent u commissaris van de Koningin van de mooie provincie Zeeland. Kunt u iets noemen op het vlak van het spoor waarmee u naar uw mening in uw ministersperiode een punt hebt kunnen maken of het verschil hebt kunnen maken?

Mevrouw **Peijs**: In mijn tijd zijn er ontzettend veel dingen gebeurd op het spoor, van de Betuweroute tot de hsl. Heel belangrijk vond ik de invoering van ATB++, later ATB-Vv genoemd, want dat ging over de veiligheid, waar je je als minister het meeste zorgen over maakt en soms wakker van ligt. Wij zaten met een veiligheidsprobleem bij snelheden onder de 40 km/u. Bij die snelheden werden treinen niet gestopt door het veiligheidssysteem. Dat werd toen opgelost en dat vond ik een heel belangrijk punt. Daardoor werd de uitrol van ERTMS wel verder uitgesteld.

De heer **Bosman**: Dat slaat meteen een brug naar de vragen die wij u willen stellen. De invoering van ERTMS – om jargon te vermijden, spreken wij over het Europees veiligheidssysteem, zodat ook de mensen thuis snappen waar het over gaat – is een langetermijnkeuze. Als men besluit

om te kiezen voor het Nederlandse veiligheidssysteem, ATB-Vv, doet men dan geen afbreuk aan de implementatie van het Europees veiligheidssysteem, dat standaard zou moeten zijn in heel Europa? Als men investeert in een ander systeem, beperkt men de mogelijkheden voor de toekomst. Klopt dat?

Mevrouw **Peijs**: Gaandeweg ontdekten wij dat ERTMS minder ontwikkeld was dan wij hadden verwacht en ook dat de industrie lang zo hard niet liep als in het begin gedacht werd. Daarmee kwamen wij voor een veiligheidsdilemma te staan. Voor een minister kan een dergelijk dilemma nooit lang een dilemma zijn. Konden wij het hele Nederlandse spoor laten wachten op een technische ontwikkeling, waarbij wij volledig afhankelijk waren van de industrie? Wij hadden een veiligheidsprobleem op de punten waar 40 km/u-treinen en 100 km/u-treinen elkaar ontmoetten. Dat waren meer dan 1000 locaties. Het enige waar ik als minister echt van wakker heb gelegen, is de veiligheid op het spoor. Wij hadden duizend STS-passages en die zagen wij toenemen. Iedere STS-passage is een mogelijke botsing. Daarom kozen wij voor veiligheid. De hele spoorsector heeft toen bij elkaar gezeten en heeft een oplossing gevonden in de vorm van ATB-Vv. Op mijn verzoek hebben wij van de Kamer een budget gekregen – want ook de Kamer maakte zich daar grote zorgen over – waarmee wij ATB-Vv konden ontwikkelen en later uitrollen. Op een dergelijk moment zie je hoe moeilijk en ingewikkeld het spoor is. Het uitrollen van ATB-Vv heeft best lang geduurd, is mij naderhand gebleken, maar veel en veel korter dan het uitrollen van ERTMS geduurd zou hebben.

De heer **Bosman**: U vond het belangrijk dat ATB-Vv zo snel mogelijk werd ingevoerd, want de veiligheid was essentieel. Waarom duurde het dan toch nog zo lang? Als je uiteindelijk een politieke beslissing neemt, omdat je vindt dat de veiligheid belangrijk is, wat is dan de bottleneck waardoor het project zo uitloopt in de tijd?

Mevrouw **Peijs**: Dat is ten eerste de techniek en ten tweede het feit dat wij niet het hele spoorwegsysteem in Nederland kunnen stilleggen. De spoorwegen zijn voor de mensen essentieel om van A naar B te komen. Wij kunnen onmogelijk zeggen dat wij het traject Amsterdam–Utrecht even stilleggen. Dat gaat niet. De werkzaamheden moeten 's nachts en tussen treindiensten door gebeuren. Daarbij komt dat wat de spoorsector verzonnen had, nog wel gemaakt en uitgetoet moet worden. Ook alle procedures moesten doorlopen worden. Die procedures zijn niet misselijk. Wij hebben veel trajecten zien uitlopen vanwege papieren procedures.

De heer **Bosman**: Op een gegeven moment is besloten het Nederlandse veiligheidssysteem, ATB-Vv, uit te rollen. In hoeverre lag toen nog de focus op het Europees veiligheidssysteem? Was toen het uitgangspunt: dat zien wij later wel? Wij hebben een aantal brieven gezien van mensen die zeiden dat dit het systeem van de toekomst was. Ook in vorige hoorzittingen zei men dat ERTMS het systeem van de toekomst is. Uiteindelijk moet men stappen zetten om dat systeem te kunnen invoeren. Was in uw tijd de focus op het Europees veiligheidssysteem nog aanwezig en, zo ja, in welke mate?

Mevrouw **Peijs**: Vlak voordat ik minister werd, heeft er in het kader van BB21 een herbezinning plaatsgevonden op ERTMS. Het systeem was veel en veel ingewikkelder dan gedacht en nog niet voldoende uitgekristalli-

seerd. Dat is een van de allerbelangrijkste oorzaken. Wij hebben met de hsl leergeld betaald. Daardoor weten we wat er gebeurt als we gaan werken met een techniek die nog niet beproefd is. Zouden wij dat dan nooit meer doen? Wij zeggen dat nu wel. Wij zeggen dat wij voortaan alleen nog maar met bewezen technieken werken. Ik weet echter niet of wij dit kunnen volhouden. Als iedereen dat doet, komt er nooit meer nieuwe techniek, dus op zekere dag zullen wij heus wel een risico nemen. Ik kan mij echter voorstellen dat in Nederland na de grote projecten werd gezegd: nu even iemand anders. Met de hsl hebben wij een heel belangrijke bijdrage geleverd; ik denk dat Siemens en andere bedrijven dat zullen toegeven. Eigenlijk hebben zij in Nederland een soort proefproject aangelegd en daarna zijn zij het systeem in heel Europa gaan uitrollen. Nu is er een totaal andere situatie en is de techniek veel verder gevorderd, maar wij zaten met een aantal grote projecten dat moest worden uitgevoerd, dat erg veel geld kostte en op een zekere dag klaar moest zijn. Toen is bij de herbezinning in het kader van BB21 besloten dat wij ons eerst zouden concentreren op de grote projecten. Het nieuwe systeem zou daar worden aangelegd. Daar moest het systeem zich bewijzen en zou men kunnen zien of het veilig was, want veiligheid op het spoor is een van de allerbelangrijkste zaken. Dat hele proces hebben wij doorlopen. Bij de Betuweroute is dat proces tamelijk rustig verkopen, maar in dat traject zat geen grensovergang – helaas, moet ik zeggen, de Duitsers hebben ons tot nu toe een beetje in de steek gelaten – zodat wij onze eigen specificaties konden gebruiken en geen rekening hoefden of konden houden met een grensoverschrijdend traject. Dat was bij de hsl wel anders. Daar zaten wij lange tijd met een gat (gateway) tussen twee systeemversies en twee leveranciers die aanvankelijk niet van plan waren met elkaar te praten. Iedereen dacht dat wij allemaal hetzelfde zouden aanleggen, wat niet zo was.

De heer **Bosman**: Dat is helder. Was er, gelet op de beleidsvisie van het departement en de bewuste keuzes die daarin gemaakt worden, sprake van een verandering van de visie op de invoering van het Europees veiligheidssysteem? Was nog steeds de gedachte dat men dat in de toekomst zou uitvoeren? Of werd er gewoon gezegd: wij doen er niet heel veel meer mee en wij zien wel waar wij uitkomen? Was er binnen het ministerie nog steeds een tijdpad om voor de toekomst een aantal zaken te borgen?

Mevrouw **Peijs**: Aan de spoorsector is gevraagd om met een implementatieplan te komen. Dat zal in 2013 aan het ministerie worden voorgelegd. Ik denk dat men er niet omheen kan om voor de toekomst naar ERTMS te kijken. Anders moeten wij een onderscheid maken tussen treinen die op de grote of internationale trajecten en straks op de Hanzelijn en het traject Amsterdam–Utrecht rijden en de treinen die op de overige trajecten rijden. Dat wordt een onmogelijke puzzel. Dan moeten wij altijd twee systemen in de baan en in de treinen installeren. Dat doen de Duitsers, maar in Nederland moeten wij dat niet willen.

De heer **Bosman**: Ik kom nu specifiek op uw periode als minister. Had u voor uzelf besloten, of binnen het ministerie de opdracht of de wens te kennen gegeven, om even kalm aan te doen met het Europees veiligheidssysteem? Of is dat nooit een bewuste keuze geweest?

Mevrouw **Peijs**: Jawel, maar dat was al voor mijn komst gebeurd. In 2002 is dat besloten. In 2003 – vanaf mei 2003 zat ik er – is dat voor het eerst in de begroting aan de Kamer medegedeeld. Dat besluit heb ik dus niet

genomen, maar als het nog niet genomen zou zijn, dan had ik het genomen, want het was onmogelijk om het hele Nederlandse spoor te belasten met een systeem dat absoluut niet uitgekristalliseerd was. Dat was een chaos geworden van hier tot ginder. Het aantal versies dat ik heb zien langskomen, grenst aan het ongelofelijke. Af en toe hebben wij zelfs moeten ingrijpen, vooral voor de corridor Rotterdam–Genua. Toen hebben we een conferentie belegd met alle collega's van de Corridor om te bepalen wat ons te doen stond. Het systeem moest eerst uitkristalliseren voordat wij ermee verder konden. Ook de treinen konden wij nog niet met nieuwe apparatuur uitrusten. Waarmee hadden wij de treinen moeten uitrusten? In 1999 dacht iedereen nog dat er een level 3 zou komen, maar het is er nu nog niet en ik zie het ook in geen velden of wegen verschijnen. Wij moesten de invoering van ERTMS wel opschuiven. Dat kon niet anders.

De heer **Bosman**: Dat begrijp ik. Het gaat mij om de keuzes die binnen het ministerie werden gemaakt voor de toekomst. In de motie-Slob uit 2005 werd het ministerie gevraagd om met de beschikbare gelden ook iets te doen met het Europees veiligheidssysteem. Mijn vraag is hoe het ministerie omgaat met dergelijke verzoeken. In hoeverre is het ministerie nog bezig met de implementatie van het Europees veiligheidssysteem en denkt het na over een «spoorboekje» voor de implementatie van dit systeem? Ik ben op zoek naar de regiefunctie, de controlefunctie en de doorzettingfunctie. Wie bepaalde wat men zou doen met het Europees veiligheidssysteem? Waar werd de keuze gemaakt om het wel of niet in te voeren en, zo ja, op welke termijn?

Mevrouw **Peijs**: Het is altijd mijn vaste overtuiging geweest dat wij naar ERTMS toe moesten, maar wel op een verantwoorde manier. In de tijd dat ik minister was, heb ik alleen maar ellende gehad met dat systeem. Rond de Betuweroute was het relatief rustig, omdat wij niet de grens over gingen. Het was een geheel Nederlands traject. Dat is meteen ook het drama van de Betuweroute. Bij de hsl was dat anders. Alle treinen die over dat traject rijden, moeten ook op stukjes van het oude Nederlandse net rijden. Dus wij zouden in gigantische problemen zijn gekomen als wij in een te vroeg stadium voor ERTMS voor het gehele net zouden hebben gekozen. Het moet eerst tot rust komen, anders gooien wij heel veel belastinggeld weg. Je kunt niet op het gehele Nederlandse net iets uitproberen. Je moet dan eerst zeker van je zaak zijn.

De heer **Bosman**: U sprak zojuist over BB21, dat zich richtte op een viertal projecten. Nu is in die tijd het aantal projecten verminderd van vier naar twee, terwijl het bedrag voor die projecten hetzelfde bleef. Had u het idee dat dit een scopewijziging was waarvan de Kamer op de hoogte gesteld zou moeten worden?

Mevrouw **Peijs**: Ik heb dat de Kamer een aantal keren gemeld. Al hadden wij tien projecten teruggebracht tot één project, dan nog had dat niets uitgemaakt. Het ging niet om technische projecten, maar om ontwikkelprojecten. De scopewijziging leidt er niet toe dat er minder budget nodig is. Zo begrijp ik de vraag. Of was dat de vraag niet?

De heer **Bosman**: Jawel. U zegt dat u met twee projecten en met dezelfde hoeveelheid geld dezelfde informatie verkregen hebt. Zegt u dat?

Mevrouw **Peijs**: Wij waren aan het ontwikkelen en niet aan het aanleggen. Of je iets ontwikkelt voor één lijntje of voor heel Nederland, maakt niet uit.

De heer **Bosman**: Volgens mij ging het om een leertraject met vier verschillende systemen, dus vier verschillende mogelijkheden. Die zijn nu beperkt tot twee mogelijkheden, waardoor ook de keuzemogelijkheid beperkt wordt. Van tevoren maak je een inschatting van de hoeveelheid geld die je wilt besteden. Opeens halveer je het aantal projecten, waarbij je wel dezelfde hoeveelheid geld houdt. Als Kamerlid ga ik dan even rekenen. Ik heb eerst vier projecten voor een bepaald bedrag en later twee projecten voor hetzelfde bedrag. Wat hebben wij financieel gezien aan de voorkant gemist om deze conclusie te volgen?

Mevrouw **Peijs**: Ik kan niet voor u spreken; ik weet niet wat u gemist hebt. Het ministerie heeft naar mijn beste weten bij verschillende begrotingsbehandelingen verteld hoe het zat. Ik heb de leden van de Kamer nooit ervaren als te verlegen om te vragen hoe het zit als zij iets niet begrijpen. Het is bij een aantal begrotingsbehandelingen medegeedeeld aan de Kamer. Voor zover ik de Kamer kende – de heer Van Hijum maakte daar toen ook deel van uit – was het altijd heel helder voor de Kamer. Nogmaals, het ging niet om aanleg. Het terugbrengen van het aantal projecten van vier naar twee leidde er daarom niet toe dat er minder budget nodig was. Dat zou het geval geweest zijn als er kastjes in de infrastructuur of in de treinen hadden moeten worden aangebracht.

De heer **Bosman**: Het heeft wel te maken met de uitkomsten die men kan krijgen bij de verschillende projecten. Als het aantal projecten kleiner wordt, worden de mogelijke uitkomsten beperkter. Of zegt u: met die twee projecten hebben wij alles kunnen dekken?

Mevrouw **Peijs**: Voor zover ik weet wel. Dat heeft geen budget gescheeld.

De heer **Bosman**: De invoering van het Europees veiligheidssysteem is een lastige beslissing. Wij hebben verschillende mensen voorbij zien komen die allemaal zeggen dat ERTMS het systeem van de toekomst is. Wij hebben ook verschillende rapporten onder ogen gekregen. Ik heb hier een mooi verhaal van een hoogleraar over besluitvorming. Hij zegt dat er is gestart met een discussie over een oplossing, zonder dat duidelijk was waar die oplossing voor was. Er ontstaat dan een rapportenoorlog, waarbij iedereen de verschillende voor- en nadelen gaat benoemen, zonder dat er een goede conclusie kan neerdalen. Was het voor u duidelijk wat het systeem zou opleveren en wat het zou gaan kosten, zodat u op basis daarvan een goed besluit kon nemen?

Mevrouw **Peijs**: Ik weet niet precies wat u met dat rapport wilt. Ken ik dat rapport?

De heer **Bosman**: Nee, het is gewoon een conclusie van een hoogleraar, die zegt dat bepaalde besluitvorming vaak wordt neergezet als de oplossing. Daar wordt naartoe gewerkt, maar over die oplossing komen allerlei verschillende rapporten naar boven. Een voorbeeld is de Betuwe-route. Op een gegeven moment is besloten op welke manier die zou worden uitgevoerd, maar voordat dat besluit genomen was, kwamen er allerlei rapporten voor en tegen die oplossing naar boven, waardoor het nooit helder werd, ook niet voor een Kamerlid, wat nu precies de bedoeling was. Was het voor het ministerie duidelijk wat de noodzaak van ERTMS was, wat het zou kosten en wat de toekomst van dat systeem was?

Mevrouw **Peijs**: Op grensoverschrijdende routes waren wij verplicht om ERTMS aan te leggen. Dat is op Europees niveau besloten en dat waren wij gewoon verplicht. ERTMS is een heel veilig systeem, dat je over heel Europa kunt uitrollen. Toen wij begonnen, hadden wij echter niet de kennis van nu. Ik dacht toen dat ik een idee had van de kosten, maar iedere keer als ik een nieuwe versie zag langskomen, vroeg ik mij af waar het einde zou zijn. Nu is men gewoon ergens opgehouden. Level 3, waarvan wij de verwachting hadden dat daarmee de grote capaciteitsvermeerdering van het Nederlandse spoor gerealiseerd kon worden, zie ik nog niet komen. Al kijk ik nog zo goed – zuster Anna, ziet gij al iets komen? – ik zie niets komen. Level 3 had het Nederlandse spoor de echte capaciteitsvergroting moeten opleveren. regelmatig erg schrikken als er weer een nieuwe versie kwam, maar wij hadden weinig keus, want er was geen ander systeem. Bovendien is ERTMS op zich een heel goed systeem, alleen zijn wij van de ene in de andere versie gevallen. Dat lag de ene keer aan landspecifieke eisen, omdat ieder land het kastje weer net even anders inbouwt en de andere keer aan de spoorssystemen. Het feit dat men nog steeds niet in één spoorstelsel van Rotterdam tot Genua kan rijden, spreekt boekdelen.

Het ontwikkelen van het systeem bleek achteraf heel duur te zijn. In 2003, toen ik bij het ministerie binnenkwam, wisten wij niet hoe dat zou uitpakken. Dat is erg vervelend geweest, ook voor de Kamer. Overigens was de Kamer een nadrukkelijk voorstander van ERTMS. Ik herinner mij diverse AO's waarin wij de Kamer moesten afremmen, omdat zij heel Nederland wilde beleggen met ERTMS. Wij moesten alsmaar uitleggen dat dit niet zo eenvoudig was als gedacht. Het systeem wilde maar niet uitkristalliseren, mede omdat steeds rekening gehouden moest worden met de hele corridor. Als wij op een bepaald punt iets bereikt hadden, bleek opeens dat dit niet aansloot op de Duitsers of de Zwitsers, zodat wij weer opnieuw aan tafel moesten. Nederland heeft twee keer het initiatief genomen om rond de tafel te gaan zitten, om te komen tot één specificatie die wij allemaal zouden kunnen hanteren. Op het ogenblik is het systeem tamelijk stabiel. Wij mogen hopen dat dit zo blijft en dat iedereen nu de gaten opvult die er nog liggen, zodat de spoorcorridor full speed gebruikt kan worden.

Wisten wij in 2003 precies waaraan wij begonnen? Ja, dat dachten wij wel, maar met de kennis van vandaag moet ik zeggen dat wij dat eigenlijk niet wisten.

De heer **Bosman**: ProRail is een bedrijf geworden toen u minister was. Het was al losgeweekt, maar in uw tijd is het formeel een bedrijf geworden. Wat verwachtte u als minister van de rol van ProRail? Hoe was uw verhouding tot ProRail?

Mevrouw **Peijs**: De verhouding was die van opdrachtgever en opdrachtnemer. Wij hadden afspraken met ProRail die in de loop van de tijd geëvalueerd zijn. Verschillende keren is vanuit de Kamer gezegd dat ProRail maar weer onder het ministerie moest vallen, maar ProRail heeft nooit bij het ministerie gehoord. ProRail kwam van NS en NS is altijd een bedrijf geweest. ProRail heeft dus nooit onder of naast Rijkswaterstaat gefunctioneerd. Het is een wijdverbreid misverstand dat wij ProRail zo even bij het ministerie zouden kunnen voegen. Ik zou daar persoonlijk ook niet voor zijn; ik vind de afstand die er nu is prima. Wij zijn geëvolueerd in de manier waarop wij met ProRail omgingen. In het begin werkten wij met budgetten voor allerlei zaken, later zijn wij voor het onderhoud uitgegaan van outputsturing en resultaten.

Ik denk dat ook ProRail heeft moeten wennen aan een situatie buiten NS. Samen met NS heeft ProRail een heel moeilijke tijd doorgemaakt in die eerste periode. Ik meen dat ProRail op 1 januari 2003 formeel is begonnen, maar de splitsing liep al een tijd. Dat waren moeilijke jaren voor het spoor. Er werd slecht gecommuniceerd en iedereen was buitengewoon introvert bezig in de eigen organisatie. Het grote risico van dergelijke grote operaties is altijd dat niemand meer naar buiten kijkt, maar dat alle luiken dicht zijn en iedereen met zichzelf bezig is, terwijl de wereld doorgaat.

De heer **Bosman**: In 2003 werd u minister van Verkeer en Waterstaat. Wat vond u van de staat van onderhoud van het spoor? Had u het idee dat ProRail dit in de hand had? Maakte u zich daar zorgen over?

Mevrouw **Peijs**: Ik heb mij daar veel zorgen over gemaakt, maar niet alleen over het spoor. De staat waarin ik Nederland aantrof ...

De heer **Bosman**: Het gaat mij nu specifiek om het spoor.

Mevrouw **Peijs**: Ja, maar het ging om een algemeen probleem, dat zich ook bij de wegen voordeed. Wij hebben maar aangelegd en aangelegd, en het onderhoud een beetje vergeten. In mijn tijd knalden er in Zuid-Holland veertig auto's op elkaar vanwege glad asfalt. Ook op het water was het onderhoud een punt van zorg. In de eerste maand dat ik minister was, kreeg ik niets anders dan berichten in de krant dat er klompen beton rondvlogen in de sluizen. Ik heb toen met de HID's gesproken en gezegd dat ik onderhoud als een heel belangrijke poot zie. Merkw aardigerwijs heeft er daarna nooit meer iets rondgevlogen, het heeft althans de krant niet meer gehaald. De situatie rond het onderhoud was ernstig. Ik heb de handschoenen opgepakt en «eerst houden, dan bouwen» geïntroduceerd. Dat was een heel duidelijke keuze om eerst ons erfgoed goed te onderhouden. Wij kunnen wel voortdurend nieuwe zaken aanleggen, maar laten wij er eerst voor zorgen dat wat wij hebben, goed blijft functioneren. Daar hebben wij voor het spoor, de wegen en het water een heel groot budget op gezet. Dat hebben wij met de Kamer gecommuniceerd en die was het daarmee eens. Het onderhoud is een belangrijk onderdeel geworden van de Nota Mobiliteit. Op het spoor was dat onderhoud heel hard nodig.

De heer **Bosman**: Ik zag dat er een verschuiving van 1,4 mld. van projecten naar onderhoud heeft plaatsgevonden. 1,4 mld. is heel veel geld. Was het zo slecht gesteld met het spoor, of ging het om een eenmalig bedrag?

Hoe stabiel zijn budgetten die van tevoren worden afgesproken met de Kamer? Aan het eind van het jaar kunnen wij die controleren, maar tussendoor verschuift er heel veel. In hoeverre kunnen er aan de voorkant afspraken gemaakt worden die wij aan de achterkant kunnen controleren zonder dat er in de tussentijd heel veel verschuift?

Mevrouw **Peijs**: Dat gaat niet. Voor de infrastructuur zal er altijd geschoven moeten worden. Wij hebben niet voor niets voor de wegen een wegenfonds. Er zullen altijd dingen gebeuren die wij niet in de hand hebben, bijvoorbeeld doordat er niet gewerkt kan worden of bepaalde procedures nog niet doorlopen zijn. Af en toe is een project nodig om een gat te dichten. Er moet dus ook nog iets op de plank liggen wat in een dergelijk geval kan worden ingezet. Dat zien wij bij zowel de wegen als het spoor. Voor het water is dat wat gemakkelijker, tenzij er iets met de sluizen moet gebeuren, maar voor de wegen en het spoor zullen wij altijd te

maken hebben met de situatie dat wij geld over houden of te kort komen. Daarom hebben wij het fonds. Op een gegeven moment hebben wij afgeschaft dat men per jaar een budget krijgt waarmee men het moet doen. De overloop van jaar tot jaar hebben wij echt nodig bij het spoor en de weg. Je zult altijd onverwachte dingen houden, zoals onderhoud dat uitloopt of zaken die men ontdekt als men bezig is met projecten. Dan kan bijvoorbeeld aan het licht komen dat er iets veel fundamenteelers moet gebeuren, zoals een tunnel die absoluut eerst zal moeten worden aangepakt voordat men verder kan gaan. Je zult dat altijd houden.

De heer **Bosman**: Dat is helder, maar 1,4 mld. vind ik een heel groot bedrag. Zegt u dat dit kan voorkomen binnen de portefeuille van Verkeer en Waterstaat of Infrastructuur en Milieu? Of zegt u dat dit toch wel een excessief bedrag is?

Mevrouw **Peijs**: Het was toen niet excessief, want het onderhoud moest echt gebeuren. Er ontstonden situaties die echt aangepakt moesten worden. De Kamer had dat overigens ook opgemerkt. Ik herinner mij dat de Kamer vlak voordat ik minister werd al signaleerde dat er een heel groot onderhoudsprobleem op het spoor was. Dat probleem konden wij niet laten liggen. Wissels die niet werken of seinen die kapot zijn, zorgen voor levensgevaarlijke situaties. Niemand wil een tweede Harmelen. Als minister heb je dat altijd in je achterhoofd. Als je ergens van wakker ligt, is het wel van de veiligheid op het spoor.

De heer **Bosman**: Helemaal duidelijk. Had u als minister genoeg aandacht voor de regio? Daar hebben wij verschillende opmerkingen over gekregen. Hebt u het idee dat er buiten het hoofdspoor net voldoende aandacht is voor het spoor en het onderhoud?

Mevrouw **Peijs**: In mijn tijd bedoelt u?

De heer **Bosman**: Ja, en misschien nu ook. Misschien kunt u dat bezien vanuit een andere rol.

Mevrouw **Peijs**: Ik woon nu in de regio, dus ik kijk er nu iets anders tegenaan dan toen ik hier onder de Haagse kaasstolp zat. In mijn tijd is er een heel grote verschuiving geweest, want toen zijn de regionale sporen tot stand gekomen. Wij hebben gekeken naar lightrail en allerlei andere alternatieven voor het zware spoor, omdat dat gemakkelijker te realiseren was. Randstadrail is in die tijd gekomen. Wij hebben gekeken naar snel opvolgend spoor, het spoor rond Utrecht en Houten. Wij hebben voorts de concessies aan de regionale sporen gekregen. Het is interessant om te zien hoe dat nu uitwerkt in Limburg, waar sprake is van een groei van het gebruik van het spoor door de reizigers. Als men mij vraagt naar de situatie op dit moment, kan ik eigenlijk maar over één lijntje oordelen, te weten het lijntje van Vlissingen naar Roosendaal, van Roosendaal naar Rotterdam en van Rotterdam naar Den Haag of Amsterdam. Ik vraag mij af hoe een regio zich ooit kan ontwikkelen met een dergelijke slechte ontsluiting.

De heer **Van Bommel**: Mevrouw Peijs, ik wil nog even ingaan op de door u genomen beslissingen. U hebt duidelijk uitgelegd dat u indertijd hebt gekozen voor het Nederlandse systeem, omdat daarmee snelheid was gemoed.

Mevrouw **Peijs**: Nee. Ik heb daarvoor gekozen voor de veiligheid.

De heer **Van Bommel**: Ja, voor het veiligheidssysteem.

Mevrouw **Peijs**: Verder hebben wij voor ERTMS gekozen voor de lange termijn.

De heer **Van Bommel**: Dat begrijp ik. In 2003 hebt u een brief gekregen van ProRail waarin gepleit werd voor de invoering van ERTMS. ProRail vond dat de verbetering van het Nederlandse systeem te weinig opleverde. Was ProRail op dat moment verkeerd geïnformeerd? Hoe moeten wij dit zien? U had daar duidelijk een heel andere mening over.

Mevrouw **Peijs**: U moet eigenlijk aan ProRail vragen waarom die brief is geschreven. Bij het ministerie probeerden wij het geheel te overzien en de risico's in te schatten en te beheersen. In 2003 had ik er echt geen zicht op hoe ERTMS zich zou ontwikkelen. In 2002–2003 is binnen het ministerie besloten om de grote omgeving even buiten haken te zetten en ons te concentreren op de grote corridors, die absoluut op tijd klaar moesten zijn en heel veel geld kostten. Daarvoor is gekozen. Wij konden toen niet het hele systeem naar ERTMS migreren. Ik denk dat wij er achteraf erg blij om kunnen zijn dat wij dat niet gedaan hebben. Men moet daarbij bedenken dat ATB op zichzelf een veilig systeem is, dat op dat moment nog lang niet overal aan het eind van zijn levenscyclus was. Dat zal rond 2020–2021 gebeuren. Als wij op dat moment ERTMS op het hele net hadden ingevoerd, hadden wij de belastingbetaler opgezadeld met een geweldige kostenpost die best uitgesteld kon worden. Uitstel was ook verstandig, omdat de techniek nog niet stabiel genoeg was.

De heer **Van Bommel**: Dat is ons duidelijk; dat heeft u zo-even goed uitgelegd. ProRail had op dat moment klaarblijkelijk een ander idee. Mij interesseert de manier waarop de communicatie naar de Kamer verloopt. Het Europese beveiligingssysteem moet duidelijk een ambitie zijn, blijkbaar, ongeacht wat er praktisch gebeurt. Immers, in 2006 zei u tegen de Kamer dat snelle invoering van het Europese beveiligingssysteem voor een groot deel gehonoreerd wordt en dat dit systeem zo snel als praktisch mogelijk is, zal worden uitgevoerd. U had ook kunnen zeggen dat het laatste nog wel even duurde bijvoorbeeld 30 jaar, omdat er nogal al wat haken en ogen aan het systeem zaten. U gaf de Kamer de indruk dat het systeem snel kon worden uitgerold. Kunt u mij uitleggen waarom u op dat moment voor deze formulering hebt gekozen?

Mevrouw **Peijs**: Waar heb ik dat gezegd?

De heer **Van Bommel**: Dat was in een algemeen overleg in 2006. Op die manier hebt u dat toen gecommuniceerd. U hebt toen gezegd: het systeem wordt uitgevoerd zo snel als praktisch mogelijk is. Nu begrijpen wij als commissie best dat «zo snel als praktisch mogelijk is» ook 50 jaar kan betekenen; laat ik het maar even chargeren ...

Mevrouw **Peijs**: Dat is wel heel lang.

De heer **Van Bommel**: ... maar die woorden geven de indruk dat het snel zal gebeuren.

Mevrouw **Peijs**: Het kan geen 50 jaar duren, want rond 2020–2025 moeten wij een nieuw systeem hebben. Wat daar gezegd is, was voor 100% de

waarheid. Niemand weet precies wanneer het helemaal klaar is. Zeker op dat ogenblik wist niemand dat. In februari 2007 heb ik het ministerie verlaten. Sindsdien is er nog het nodige gebeurd met de hsl, voordat de situatie zich stabiliseerde en de Gateway was ingevoerd om over de grens te kunnen rijden. Wij zaten wel met die problemen. Wie had er nog zicht op dat dit snel opgelost zou worden?

Ik zal een voorbeeld geven van wat in mijn ogen verbazingwekkend was. Op 1 december 2006 zou ik het traject Amsterdam–Utrecht openen. Een maand tevoren kreeg ik echter bericht dat de opening anderhalf jaar was uitgesteld. Ik vroeg mij af hoe dat nu toch mogelijk was. Het bleek te zitten in de papieren. NS en ProRail hadden samen jarenlang gewerkt met ATB en waren samen helemaal ingespeeld op de papierwinkel daaromheen. Zij moesten nu opeens met een andere validering werken en kwamen daar helemaal niet meer uit. Het bleek plotseling veel langer te gaan duren voordat men echt op dat traject kon gaan rijden, met alle vergunningen en toestemming en alles wat daarbij nodig was. Het systeem was nog niet voldoende in de praktijk geïmplementeerd. Het was de eerste keer dat men daarmee ging oefenen en alle procedures moest doorlopen. Men kwam te laat tot de ontdekking dat het gigantische procedures waren. Ik denk dat ik in het bewuste algemeen overleg in 2006 nog niet eens voorzien had dat dit zo'n gigantische klus zou worden. Er is dus geen sprake van dat ik de Kamer niet wilde informeren. Je bent altijd blij als je de Kamer de oorzaak van een vertraging kunt aangeven en tegen de Kamer kunt zeggen: zus en zo gaan wij het doen, in die en die tijd, en zoveel gaat het kosten. Het is heerlijk als je dat als minister op die manier aan de Kamer kunt communiceren. Dan is er helemaal geen vuiltje aan de lucht. Je bent van een heleboel moeilijkheden verlost als je de Kamer een dergelijk traject kunt schetsen. Alleen word je voortdurend geconfronteerd met onverwachte zaken. Dat is kenmerkend voor een ministerie als het voormalige Verkeer en Waterstaat. Ik zei altijd: bij Verkeer en Waterstaat gebeurt iedere dag wel een rampje en iedere week een ramp. Dat is vaste prik. Daar lig je op een gegeven moment niet meer wakker van. Je ligt echter wel wakker van de veiligheidssituatie in de drie sectoren. Dat is het allerbelangrijkste. Als de veiligheid van een systeem, bijvoorbeeld ERTMS, niet geborgd is, dan leggen wij dat niet aan. Het systeem was op dat ogenblik niet stabiel. De praktijk weerhield ons er dus van om ERTMS snel uit te rollen. Ik heb echt de hemel gedankt dat wij ATB-Vv in de lijnen hadden liggen.

De heer **Van Bommel**: U hebt dat duidelijk gemaakt. Het ging er alleen om dat het ons iets te positief leek. Wij begrijpen dat er allerlei tegenvallers kunnen zijn. U kijkt er nu van een afstand naar. Wij zijn nu in 2011 en wij zijn er nog lang niet. Ondanks het feit dat er wel verbeteringen zijn, is het nog steeds een lappendeken.

Op een gegeven moment is er een knip aangebracht tussen NS en ProRail. U merkte al op dat beide organisaties in uw tijd als minister de luiken dichtdeden. Bijvoorbeeld in België is een dergelijke knip er in mindere mate. Daar wordt integraal gekozen voor het Europese beveiligingssysteem. Dat lijkt gemakkelijker te gaan doordat er één organisatie is. Kunt u, nu u er van een afstand naar kijkt, zeggen dat het met één organisatie gemakkelijker zou zijn geweest?

Mevrouw **Peijs**: Ja, dat denk ik wel. Ik denk dat dit gemakkelijker was geweest. Ik denk echter ook dat er bij de scheiding duidelijk afspraken gemaakt hadden moeten worden tussen de echtelieden. Daar had de overheid destijds in moeten voorzien. Die had eisen moeten stellen aan de wijze waarop de communicatie tot stand zou komen. Dat had echt moeten

gebeuren. Er zaten wel een paar aspecten aan vast. NS is in de etalage gezet en daar lagen gevoeligheden. Het is immers allemaal mensenwerk. NS moest verkocht worden en heeft het hele kapitaal meegekregen, terwijl ProRail alle schulden meekreeg. ProRail heeft dus een geweldige rentelast gehad. Ik weet nog dat ik in het allerlaatste deel van mijn ministersperiode met Financiën overlegd heb of dit niet anders kon worden geregeld. Het is immers erg demotiverend voor ProRail om altijd tegen een hoge rentelast aan te kijken. In elk geval lagen er tussen ProRail en NS gevoeligheden die er niet om logen. Dat kan men niet alleen aan die twee organisaties wijten, want dat lag ook aan de manier waarop de splitsing door de overheid geregeld was. Dat zouden wij nooit meer op die manier doen. Ik denk dat er van bovenaf een situatie opgelegd had moeten worden waarin de beide organisaties met elkaar hadden moeten praten. In de beginjaren was dat het allermoeilijkste, want de beide organisaties spraken niet met elkaar. Op dit moment zijn het andere tijden; de gevoeligheden zijn weg en er zijn andere mensen gekomen. Nu zal het dus een stuk beter gaan, maar toen was dat echt een punt.

De heer **Van Bommel**: Dat is een duidelijk antwoord. Ik heb nog een praktische vraag over de onderhoudsbudgetten. De Kamer vroeg op een gegeven moment of er iets van het onderhoudsbudget af kon ten gunste van de Hanzelijn, die overigens nog steeds niet af is. U hebt toen gezegd dat dit absoluut niet kon. Vijf maanden later besloot u echter tot een korting op dat onderhoudsbudget. Hoe moeten wij dit beleid zien? Dat is ongetwijfeld in een ministerraad besloten, maar het lijkt niet erg consistent. Kunt u verklaren hoe dat zomaar in een keer veranderde?

Mevrouw **Peijs**: Ik herinner mij niet dat het in dit specifieke geval zo gegaan is. Ik hechtte erg aan mijn onderhoudsbudget, omdat ik ervan overtuigd was dat dit nodig was. Bij mijn beste weten heb ik de Hanzelijn alleen aanbesteed. Ik meen dat ik nog net de eerste schop in de grond heb meegemaakt, maar dat het daarmee ophield. Het is mogelijk dat er werk met werk gemaakt is, want de Hanzelijn gaat voor een groot deel over bestaand spoor, maar ik moet het antwoord op uw vraag schuldig blijven.

De heer **Van Bommel**: Ik kan mij voorstellen dat het lastig is om zaken uit het hoofd te reproduceren. Bij de Hanzelijn wordt de knip tussen NS en ProRail goed duidelijk. ProRail maakt de infrastructuur klaar voor het Europese beveiligingssysteem, maar tegelijkertijd kiest NS ervoor om het materieel niet om te bouwen, zodat er niet op maximale snelheid gereden kan worden. Dit is een goed voorbeeld van de wijze waarop de knip tussen NS en ProRail een snelle uitrol van het Europees veiligheidssysteem frustreerde.

De heer **Van Hijum**: Mevrouw Peijs, u zei net dat wij, gelet op het hsl-drama, leergeld hebben betaald en dat dit meespeelt bij de invoering van het nieuwe beveiligingssysteem. Wij hebben te maken met grensovergangen, verschillende specificaties, verschillende leveranciers, infrastructuur en treinmaterieel. U merkte op dat wij een uitontwikkeld systeem nodig hebben voordat wij op dat pad verdergaan. Kunt u aangeven welke lessen wij zouden kunnen trekken ten aanzien van de rol van het ministerie, de wijze van aanbesteden en de contracten die moeten worden opgesteld?

Mevrouw **Peijs**: Ik heb de contracten geërfd. Ik heb veel last gehad van het feit dat wij voor het traject van de hsl te maken hadden met twee bedrijven. Als wij voor beide gedeeltes, zowel het Belgische als het Nederlandse gedeelte, te maken hadden gehad met één bedrijf, hadden wij nooit last gehad van de Gateway. Dat had wel in de tijd gescheeld. Dat zou ik in de toekomst echt anders doen. Als er sprake is van een grensoverschrijdend project, moet men proberen er één aanbesteding van te maken. In elk geval moet men ervoor zorgen dat aan beide kanten dezelfde systeeminterpretatie gebruikt wordt, of anders moet worden vastgelegd dat de beide partners absoluut met elkaar moeten communiceren. In het geval van de hsl wilden de twee partners een hele tijd niet met elkaar praten, wat gezorgd heeft voor een hoop koppijn. Dat was heel vervelend en dat heeft Nederland echt op een tijdsachterstand gezet.

De heer **Van Hijum**: Het gaat ook om de verhouding tussen infrastructuur en treinmaterieel. Ook die moeten met elkaar communiceren.

Mevrouw **Peijs**: Daarover moeten goede afspraken gemaakt worden. Bij de Betuweroute hadden wij te maken met heel kleine vervoerders, kleine maatschappijen, die geweldig aanhikten tegen de investeringen in de treinen. Die vervoerders hebben wij toen gecompenseerd, ik meen voor de helft. In elk geval hebben wij een deel van de inbouw van de kastjes in de locomotieven betaald.

De heer **Van Hijum**: Is dat niet een beetje apart? Als op een gegeven moment besloten wordt om een bepaald systeem als basis in te voeren, dan zullen zowel de infrastructuur als de treinen aangepast moeten worden om met dat systeem te kunnen rijden. Is het dan niet raar dat de inbouw van de apparatuur in de treinen achteraf moet worden gesubsidieerd?

Mevrouw **Peijs**: Als minister ging ik ervan uit dat de treinen zouden worden aangepast. Toen echter de heuglijke dag naderde dat de lijn open zou gaan, kwamen al die transportonderneminkjes bij ons om te vertellen dat zij van plan waren om te gaan dieselen. Dieselen op de modernste spoorlijn van heel Europa! Wij hebben die lijn ook aangelegd om veel beter met het milieu om te gaan, zodat het schoon zou zijn langs het traject van de Betuweroute. Dan sta je toch wel even te kijken en is je reactie: hier wordt niet gedieseld.

De heer **Van Hijum**: Vandaar ook mijn vraag. Ik neem aan dat er is nagedacht over het systeem en het gebruik ervan. Is het niet apart dat pas bij de aanbesteding van de Betuweroute duidelijk werd dat er kennelijk geen treinstellen zijn die daar gebruik van maken?

Mevrouw **Peijs**: Het gaat niet zozeer om de treinstellen, maar om de locomotieven. Die zijn in bezit van de transporteurs; dat zijn privébedrijven. Met de Betuweroute is al lang geleden begonnen. Dat project is enigszins uitgelopen in de tijd. Met wie hadden wij moeten onderhandelen toen wij eraan begonnen? Ik meen dat NS nog een goederentransporteur was op het moment dat met de Betuwelijn werd begonnen.

De heer **Van Hijum**: Laat ik de vraag dan beperken tot de Hanzelijn, waar zich hetzelfde fenomeen voordoet. Het beveiligingssysteem dat in die lijn is geïmplementeerd, maakt het mogelijk dat over het traject Zwolle–Lelystad 200 km/u en over het traject Lelystad–Amsterdam 160 km/u gereden kan worden. Nu pas blijkt dat de reistijdwinst van 15 minuten

helemaal niet geëffectueerd wordt, omdat er geen treinstellen zijn die van het systeem gebruikmaken. Wist u dat toen de tracébesluiten aan de Kamer werden voorgelegd?

Mevrouw **Peijs**: Nee. Wij zijn er altijd van uitgegaan dat NS voor het eigen materieel zou zorgen. Als je NS de mogelijkheid wil geven om overal te rijden, anders zou je Nederland in feite in stukjes moeten opdelen. Dat is het hele punt. NS zou eigenlijk alle treinen geschikt moeten maken voor ERTMS, tenzij men speciale treinen voor bepaalde trajecten kan inzetten, maar dat is een ingewikkelde toestand. In het begin van 2003 rekenden wij erop dat wij over het traject Utrecht–Amsterdam met NS wel tot overeenstemming zouden komen. De verhouding met NS is in de loop der tijd enorm verzakelijkt, maar in 2003 dachten wij dat daar wel een oplossing voor zou komen als wij met NS om de tafel zouden gaan, ook als wij daar zelf iets aan zouden moeten bijdragen, zoals immers eveneens bij de Betuweroute was gebeurd.

De heer **Van Hijum**: U zegt dat u er altijd van bent uitgegaan dat NS de eigen treinstellen wel zou aanpassen, maar tegelijkertijd is er ook een moment geweest, zeker in het begin, dat u gestopt bent met ERTMS omdat u dat systeem op dat moment niet zag als het systeem voor de toekomst.

Mevrouw **Peijs**: Dat heb ik niet gezegd.

De heer **Van Hijum**: Dat laatste klopt, maar in elk geval hebt u gezegd dat u vooralsnog van de implementatie van het systeem hebt afgezien.

Mevrouw **Peijs**: Wij hebben dat uitgesteld, opgeschoven.

De heer **Van Hijum**: Is er op dat moment ook over nagedacht wat de consequentie daarvan zou zijn voor de Hanzelijn? De verwachting was immers nog steeds dat de 15 minuten reistijdwinst gerealiseerd zou kunnen worden.

Mevrouw **Peijs**: Die verwachting vond ik ook heel terecht. Ik denk dat het ministerie vast en zeker met NS om de tafel zal gaan zitten om vast te stellen wat er nu moet gebeuren.

De heer **Van Hijum**: Het gaat mij nu even om uw periode. Is er vanuit NS of ProRail het signaal gekomen dat de veronderstelling op basis waarvan het besluit over een investering van 1 mld. is genomen – een reistijdwinst van een kwartier – op losse schroeven kwam te staan als ERTMS nog niet zou worden ingevoerd. Is dat signaal niet gekomen?

Mevrouw **Peijs**: Toen wij dat hebben besloten, is er voortdurend overleg geweest met NS. NS heeft dus vanaf het allereerste begin geweten dat daar met ERTMS gereden zou moeten worden. Ik vind dat je van een vervoerder als NS mag verwachten dat die de treinen aanpast, dan wel naar het ministerie komt om te praten over steun, zodat het ministerie erover kan nadenken of het dat kan doen, met het hele traject in het vooruitzicht. Ik vind dat dit gemoeten had.

De heer **Van Hijum**: Vandaar ook de vraag welke lessen er getrokken moeten worden uit dergelijke zaken met het oog op nog volgende aanbestedingen. Moet een ministerie in een dergelijk geval niet zowel van de infrabeheerder als van de vervoerder eisen dat die systemen worden

toegepast? Anders is er kennelijk te veel vrijblijvendheid, of men komt achteraf met een vraag om subsidie om de apparatuur te kunnen inbouwen.

Mevrouw **Peijs**: Als wij drie trajecten hebben waarop met ERTMS gereden kan worden – de Hanzelijn, het traject Utrecht–Amsterdam en straks de hsl – dan kunnen wij niet van NS verlangen dat zij daarvoor het hele treinenpark ombouwt. Daar zou het dan op neerkomen. Je kunt niet een paar treinen apart houden om op het traject Utrecht–Amsterdam te rijden; dat is de grote moeilijkheid. Omdat wij besloten hadden dat de uitrol van ERTMS over het hele net zou worden opgeschoven in de tijd en wij ons concentreerden op de invoering van ERTMS op de grote trajecten, konden wij niet in een concessie vastleggen dat NS alle treinen diende om te bouwen. Dan hadden wij bovenop de kosten van de drie grote trajecten ook nog de kosten voor de ombouw van de treinen gehad. En wie zegt dat al die treinen nog rijden op het moment dat ERTMS over het gehele land wordt uitgerold?

Ik denk dat het initiatief van NS had moeten komen toen wij besloten om ERTMS over drie trajecten in te voeren. NS had tegen mij kunnen zeggen: minister, wij moeten straks op drie trajecten met ERTMS rijden, hoe gaan wij dit regelen? Aangezien NS niet met die vraag kwam, gingen wij ervan uit dat NS op die trajecten gewoon op snelheid zou gaan rijden. Daar is ook expliciet over gesproken. Ik herinner mij nog dat het ministerie stelde dat alles kruisingsvrij zou worden. Het is dan vreemd dat in al die gesprekken de aanpassing van de locomotieven niet op tafel gekomen is.

De heer **Van Hijum**: Was het wel of niet helder dat de 15 minuten reistijdwinst gehaald zou worden?

Mevrouw **Peijs**: Ik ging ervan uit dat die winst gehaald zou worden. Waarom zou je het anders doen?

De heer **Van Hijum**: Kennelijk was toen al duidelijk dat het niet zou lukken, omdat NS het materieel niet beschikbaar had.

Mevrouw **Peijs**: Nee, dat was absoluut niet duidelijk. Wij konden bij het uitgeven van de concessies voor de genoemde trajecten NS niet verplichten het hele treinenpark om te bouwen. Als wij dat wel zouden doen, zouden wij NS met een loden last opzadelen, terwijl NS de aanpassing in de treinen in de praktijk op slechts enkele trajecten kon benutten. Inderdaad had er overleg moeten plaatsvinden tussen het ministerie en de vervoerder over de wijze waarop het ombouwen van de treinen geregeld zou moeten worden. Een aantal treinen zou men wel kunnen ombouwen en een aantal niet. De vraag is hoe men daarmee moet omgaan. Dat had ik een heel logische vraag van NS aan het Rijk gevonden. Ik vind het niet logisch dat NS niets deed.

De heer **Van Hijum**: U zegt dat u een extra accent hebt willen leggen op beheer en onderhoud. Daarvoor is ook extra budget beschikbaar gesteld. Tegelijkertijd hadden wij een verzakelijke relatie met ProRail, die het geld besteedde. Hoe hebt u zich ervan verzekerd dat het extra budget ook daadwerkelijk leidde tot een verbetering van de capaciteit en de beschikbaarheid van het spoor? Ik denk aan minder storingen aan seinen, bovenleidingen en dergelijke.

Mevrouw **Peijs**: Wij hebben toen afgesproken dat wij zouden sturen op output. Er werd dus niet op budget, maar op resultaten gestuurd. Wij reageerden op het moment dat ProRail aan het eind van de afgesproken tijd niet had gerealiseerd wat zij beloofd had. De budgetdiscussie is daaraan ondergeschikt. Als ProRail voor de beloofde resultaten kon zorgen met minder budget, zou dat alleen maar prima zijn voor de belastingbetaler. Wij keken naar de resultaten – is er gedaan wat wij hebben afgesproken? – waarbij het minder belangrijk was of daar minder budget voor gebruikt was. Het budget verviel immers niet aan ProRail, maar bleef zitten in het onderhoudsfonds. Als er meer budget gebruikt werd, zag het ministerie dat niet meteen, omdat het extra geld uit het onderhoudsfonds gehaald werd. Aan het eind van de periode zagen wij dat natuurlijk wel. Als aan het eind van de periode niet aan de resultaten was voldaan terwijl het budget wel op was, dan was Leiden natuurlijk in last. Nogmaals, het onderhoud werd gestuurd op output, waarbij ik opmerk dat onderhoud niet moet worden verward met investeringen.

De heer **Paulus Jansen**: Mevrouw Peijs, u zei zojuist in antwoord op een vraag van de heer Van Bommel dat met één organisatie de invoering van ERTMS eenvoudiger geweest zou zijn en dat er nu veel tijd verloren is gegaan door communicatieproblemen en de interne gerichtheid van de gesplitste organisatieonderdelen.

Mevrouw **Peijs**: Ik weet niet of ik dat gezegd heb. Er werd gevraagd of er in die periode minder moeilijkheden waren geweest als NS en ProRail nog samen waren geweest. Of wij in dat geval eerder ERTMS zouden hebben gehad, is een andere vraag.

De heer **Paulus Jansen**: Hoe kijkt u dan aan tegen het effect van de splitsing op de veiligheid? Heeft dat naar uw mening de veiligheidssituatie, het aantal ongelukken en bijna-ongelukken beïnvloed?

Mevrouw **Peijs**: Ik denk niet dat de splitsing van invloed is geweest op de veiligheid. Dat was allemaal technisch geregeld. De ingebouwde apparatuur in de trein en de machinist reageren op de stop tonende seinen.

De heer **Paulus Jansen**: Als de verkeersleiding bij ProRail zit en de machinist van NS is, terwijl die daarvoor in één organisatie zaten, denkt u dan niet dat dit in bijzondere omstandigheden – bijvoorbeeld als er iets veranderd moet worden of als er snel geïmproviseerd moet worden – tot een groter veiligheidsrisico leidt?

Mevrouw **Peijs**: Nee, ik denk niet dat de veiligheid daardoor wordt verminderd. Ik zie de moeilijkheden tussen NS en ProRail meer op het vlak van de winterproblemen en dergelijke, en op het vlak van de communicatie tussen die twee. Ik kan geen voorbeeld noemen van een geval waarin de veiligheid in gevaar is gekomen door de splitsing.

De heer **Paulus Jansen**: U noemde de winterproblemen. Is uw conclusie dan wel dat de knip tussen NS en ProRail leidt tot extra problemen in geval van verstoringen? Er gebeurt iets, er moet geïmproviseerd worden en in geval van twee organisaties loopt die verstoring heel snel op.

Mevrouw **Peijs**: Bij verstoringen gaat het vooral om de communicatie voor de reizigers. Als er iets in het net gebeurt en de trein staat midden in de polder stil, dan duurt het vaak lang voordat de mensen in de trein

informatie krijgen. Dat vind ik echt iets om uit je vel te springen. In dergelijke gevallen zie je dat de coördinatie niet werkt.

De heer **Paulus Jansen**: Het gaat mij niet zozeer om de informatie aan de reizigers, ook al is het voor hen irritant als zij niet weten wat er gebeurt.

Mevrouw **Peijs**: Als je in de trein zit, is dat wel erg.

De heer **Paulus Jansen**: Absoluut; daarover zijn wij het eens. Het gaat er mij om dat in de knipsituatie, voor zover ik het kan beoordelen, ProRail in geval van een verstoring het «Handboek soldaat» erbij pakt. Dat wordt keurig afgewerkt, maar dat kost gigantisch veel tijd. Daardoor kan een klein incident een grote vertraging opleveren in het hele land, terwijl in de tijd voor de splitsing veel meer werd samengewerkt en de kennis op het spoor beter benut werd. Herkent u dat beeld?

Mevrouw **Peijs**: Ik kan er niet zo gauw een voorbeeld van noemen. Ik weet het niet. Als wij zouden hebben geweten dat het invloed had op de veiligheid, zouden wij zeker ingegrepen hebben, want dat zou buitengewoon ernstig zijn geweest. Veiligheid is gewoon een topprioriteit.

De heer **Paulus Jansen**: Capaciteit is natuurlijk ook een belangrijke prioriteit. Dat heeft te maken met maatschappelijk rendement. Het draait er uiteindelijk om dat de capaciteit goed benut wordt en er weinig verstoringen zijn. Dat is toch ook een belangrijk maatschappelijk belang?

Mevrouw **Peijs**: Er zijn vaak afspraken gemaakt met ProRail over de manier waarop en de snelheid waarmee storingen zouden moeten worden opgeheven. Ik weet echter niet of het niet snel genoeg oplossen van storingen te maken had met de communicatie tussen NS en ProRail. Ik kan dat niet bevestigen. Er zat wel een kleilaag bij ProRail; de dingen hadden best wat sneller gekund dan ze op dat ogenblik gingen. Er is vaak met ProRail besproken of storingen niet sneller konden worden opgelost. Wat dat met NS van doen heeft, begrijp ik niet goed.

De heer **Paulus Jansen**: U deelde niet het gevoel, recent uitgesproken door de heer Sweder van Wijnbergen, oud-topambtenaar van het ministerie van Economische Zaken, dat de splitsing achteraf een heel domme beslissing is geweest uit oogpunt van maatschappelijke meerwaarde van het spoorstelsel als geheel.

Mevrouw **Peijs**: Ik denk dat als ze vandaag nog bij elkaar zouden zitten, wij niet op het idee zouden komen om te splitsen. Wij zouden misschien één holding met twee poten maken, maar dan wel zodanig, dat die twee poten met elkaar blijven communiceren. Dat hebben zij lange jaren niet gedaan. Wij moeten echter erkennen dat het nu veel beter gaat, maar jarenlang is dat anders geweest. Wij kunnen ons achteraf afvragen of het zo wel had gemoeten, maar wij mogen ook niet vergeten dat dit al in de jaren negentig gebeurd is. Daar hebben wij dus al heel lang mee geleefd.

De heer **Paulus Jansen**: Dat is helder.

Ik heb nog enkele vragen over het Nederlandse veiligheidssysteem. U merkt op dat u ervan uitging dat het Nederlandse veiligheidssysteem ongeveer rond 2020–2021 vervangen zou moeten worden. Ik neem aan dat u tegen ProRail gezegd hebt dat investeringen, bijvoorbeeld in het 40 km/u-veiligheidssysteem, in 2020 afgeschreven moeten zijn, omdat wij

op dat moment echt door moeten met ERTMS. Is die afspraak wel gemaakt?

Mevrouw **Peijs**: Nee. Die afspraak zou ik ook nooit maken, want stel je voor dat het niet zo is en wij er niet mee doorgaan. In dat geval zouden wij weer helemaal opnieuw moeten beginnen en lopen wij weer precies hetzelfde risico. Nee, echt niet.

De heer **Paulus Jansen**: Waar komt de datum van 2020–2021 dan vandaan?

Mevrouw **Peijs**: Op dat moment is ons veiligheidssysteem zo ongeveer aan het eind van zijn life cycle. Het komt niet op een dag of een maand, maar daar lopen wij dan wel tegenaan. Tegen die tijd moeten wij toch echt serieus weten wat wij zullen doen. In 2013 komt de spoorsector met een plan waarin duidelijk zal worden hoe wij verder moeten met het veiligheidssysteem in Nederland. Ik denk dat dit plan het uur U inluit. Ook de Kamer zal op dat moment moeten bekijken wat er moet gebeuren, wat de situatie is, hoe de spoorsector erover denkt en welk voorstel de minister doet naar aanleiding van de rapportage van de spoorsector. Op dat moment zal moeten worden bekeken hoe de vlag erbij staat en hoe wij dat gaan uitrollen. Dat zal nog moeilijk genoeg zijn. Maar op een aantal zaken wordt nu wel gepreludeerd. Ik neem aan dat men ERTMS wel op conventionele systemen kan zetten. Het is dus allemaal niet zo rampzalig, maar wij moeten op een zeker moment wel een plan hebben waarmee wij aan de slag kunnen en dat ook de spoorsector ziet zitten. Wij kunnen als ministerie zeggen dat het overmorgen klaar moet zijn, maar dan staat één ding vast, namelijk dat het overmorgen niet klaar is.

De heer **Paulus Jansen**: U denkt dat een doorlooptijd van een jaar of tien nodig is om een dergelijk systeem uit te rollen. Was ook in uw periode de inschatting dat men daar zeker tien jaar voor nodig zou hebben?

Mevrouw **Peijs**: Dat heb je zeker nodig. Ik denk dat wij bij de invoering van ATB veel meer tijd nodig hebben gehad. Het wordt dus wel tijd dat erover wordt nagedacht hoe dat zal gaan. Ik geef als voorbeeld het Zeeuwse lijntje, waar recent een grote vernieuwing heeft plaatsgevonden. Ik neem aan dat men daar ook heeft bekeken of het systeem nog tot 2020 of nog langer mee kan. Dat zal voor meer punten in het spoor bekeken zijn. Dat zicht heb ik echter niet, maar als men er niets aan gedaan heeft, is ATB rond die tijd wel aan vervanging toe.

De heer **Paulus Jansen**: Ook mevrouw Thijssen, directeur van NS, was hier vorige week. Zij sprak de verwachting uit dat het Nederlandse systeem, dat naar uw inschatting rond 2020–2021 versleten is, wel kan meegaan tot 2030 of 2040. Is dat niet een teken dat bij NS het idee bestaat dat de levensduur van het huidige systeem nog veel verder kan worden opgerekt?

Mevrouw **Peijs**: NS gaat niet over de infrastructuur. Ik laat die uitspraak voor haar verantwoordelijkheid. Ik kan er geen zinnig woord over zeggen. Maar tussen 2020 en 2030 is ons ATB-systeem aan vervanging toe en wordt het wel tijd om over te gaan.

De heer **Paulus Jansen**: Dank u wel.

De **voorzitter**: Gelet op de tijd moeten wij gaan afronden. Mijn laatste vraag aan u is of u nog zaken met de commissie wilt delen die u belangrijk vindt en die u als conclusie of als aanbeveling graag bij ons wilt neerleggen.

Mevrouw **Peijs**: Ik wens u veel wijsheid toe.

De **voorzitter**: Ik wil u heel hartelijk danken voor uw komst en voor de informatie die u met ons gedeeld hebt. Voor u is het nog even wachten tot ons eindrapport verschijnt. Dat zal tussen eind januari en half februari gebeuren.

Sluiting 11.20 uur.

VERSLAG VAN EEN OPENBAAR GESPREK IN HET KADER VAN DE TIJDELIJKE COMMISSIE ONDERHOUD EN INNOVATIE SPOOR

Donderdag 17 november 2011
Aanvang 11.30 uur

Gehoord wordt: de heer C.M.P.S. Eurlings, Oud-minister van Verkeer en Waterstaat

Voorzitter: mevrouw A. H. Kuiken

Verder zijn aanwezig de leden van de commissie: Van Bommel, Bosman, Van Hijum en Paulus Jansen, alsmede de heer F.H. Mittendorff, griffier, en de heer R.J. de Bakker, onderzoekscoördinator

De **voorzitter**: Wij gaan door met de hoorzitting van de Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor. Wij voeren een gesprek met de heer Eurlings, voormalig minister van Verkeer en Waterstaat. Hartelijk welkom, mijnheer Eurlings. Ik stel u de commissie voor en zal u uitleggen wat wij vandaag gaan doen.

Deze commissie doet onderzoek naar het spoor. Wij reizen allemaal en de vraag is hoe wij dat zo snel en zo veilig mogelijk kunnen doen. De commissie kijkt in het bijzonder naar de techniek die daarbij hoort, naar de staat van het spoor, het onderhoud en de financiën die daarmee gemoeid zijn.

Wij hebben in oktober en november een aantal hoorzittingen gehouden. Vandaag vinden de afsluitende gesprekken plaats. Wij hebben vanochtend gesproken met mevrouw Peijs en vanmiddag spreken wij nog met mevrouw Schultz.

De heer Paulus Jansen zal beginnen met het stellen van vragen. De andere commissieleden sluiten aan als zij dat wensen. Naast de heer Jansen zit de heer Eddy van Hijum en links van u zitten de heer Bosman en de heer Van Bommel. Ik ben Attje Kuiken. Ik ben voorzitter van deze commissie.

De heer **Paulus Jansen**: Mijnheer Eurlings, ik heet u van harte welkom in deze zaal waarin u veel uurtjes hebt doorgebracht. Wij zijn buitengewoon gesteld op uw bourgondisch taalgebruik, maar wij moeten het vandaag kort en zakelijk houden, want een uur is zo voorbij!

Was de invoering van het Europese beveiligingssysteem op het spoor een verplichting die u door Europa werd opgelegd, of zag u daarin grote voordelen voor Nederland en voor de Nederlandse reizigers?

De heer **Eurlings**: Mevrouw de voorzitter. Mag ik vooraf opmerken dat het mij een groot genoegen is om bij uw commissie te mogen zijn; niets eens zozeer omdat ik weer voor het eerst in dit huis ben sinds mijn afscheid als minister, maar omdat ik uw onderzoek belangrijk vind, niet alleen voor waarheidsvinding maar zeker ook omdat er naar mijn stellige overtuiging belangrijke lessen te leren zijn voor de toekomst. Ik zal proberen van mijn hart geen moordkuil te maken.

ERTMS, het nieuwe Europese veiligheidssysteem, was voor mij zeker geen verplicht nummertje. Er zijn zes voordelen van de nieuwe systematiek bekend, onder andere veiligheid en internationale interoperabiliteit. Ik kan u verhalen over de moeite die ik heb gedaan om bijvoorbeeld rondom de corridor Rotterdam–Genua overal ERTMS te krijgen. Iedere keer als wij in het internationale goederenvervoer de trein wilden laten

concurreren met het vrachtvervoer, stootten wij al op allerlei belemmeringen aan de grenzen. De voordelen van het nieuwe systeem zijn evident. Dat neemt niet weg dat wij – ik spreek dan over mijn ambtsvoorganger en naar ik aanneem ook over mijn ambtsopvolger – zijn gestuit op het feit dat het systeem in wording minder zeker was dan veel specialisten vooraf hebben gedacht. Dat doet echter helemaal niets af aan de overtuiging dat dit het systeem van de toekomst is en ook moet blijven.

De heer **Paulus Jansen**: U was en bent er dus nog steeds persoonlijk van overtuigd dat dit systeem heel grote voordelen heeft zowel voor de reiziger als voor de goederenvervoerder?

U was minister van 2007–2010. U hebt op een gegeven moment besloten om de regie wat meer naar u toe te trekken. Wat was de directe aanleiding voor dat besluit?

De heer **Eurlings**: ERTMS heeft veel voordelen. De Kamer was op veel momenten de mening toegedaan dat vooral level 3 ons de grootste mogelijke voordelen zou opleveren. Ik verwijs naar de opmerkingen van de leden Cramer en Koopmans tijdens een overleg van 10 april 2008 over de snelheidsverhoging. Zij zeiden dat het waarschijnlijk veel langer zou duren voordat het systeem er was.

De aanleiding om de regie wat meer naar mij toe trekken, was omdat ik ervan overtuigd was en nog steeds ben dat wij in de praktijk met ERTMS moeten gaan werken. Een paar maanden na het begin van mijn ministerschap was de Betuweroute operationeel. Die is op 16 juni 2007 geopend door Hare Majesteit. Daarna kwamen de perikelen met de HSL-Zuid. Daar ging heel veel mis, ook omdat internationaal de aanleg van de baan door verschillende partijen werd gedaan. De rails kwamen van verschillende leveranciers. Probeer die maar met elkaar te laten communiceren. Ik heb al eerder gezegd dat de aanleg van een internationale verbinding gezamenlijk gepland moet worden en van één systeem moet worden voorzien.

De heer **Paulus Jansen**: U zegt dus dat die regie vooral betrekking had op de internationale kant? Nederland moest met de buurlanden in de clinch gaan om ervoor te zorgen dat men tegelijkertijd met ons investeerde? Had u ook de regie bij de binnenlandse afstemming tussen ProRail en NS?

De heer **Eurlings**: Ook in het binnenland wilde ik een echte pilot realiseren op de lijn Amsterdam–Utrecht. Ik heb in het begin van mijn periode als minister het viersporige systeem mogen openen. In 2007 en 2008 werd hard gewerkt om ERTMS in de baan aan te leggen. Ik heb begrepen dat dit intussen volledig operationeel is en dat het werkt. Als er aan het begin van het traject geen heldere afspraken zijn gemaakt, is het voor de minister moeilijk sturen. Die boodschap wil ik de commissie graag meegeven. Ik doel vooral op het feit dat wij die dure ERTMS hadden aangelegd in de rails en dat er vervolgens een lange discussie met de Nederlandse Spoorwegen begon over de vraag wie het ombouwen van de treinen betaalt. Volgens mij is die discussie nog steeds gaande. Het is mijn stellige overtuiging dat je spoorvervoerders alleen maar op afstand kunt plaatsen als in het allereerste begin en het liefst in de concessie bepaalde zaken stevig worden afgesproken. Het had beslist geholpen als in de concessie was afgesproken dat de vervoerders zouden meewerken aan het aanleggen van ERTMS in de treinen. Als dat niet gebeurd is, zou je het in ieder geval moeten doen op het moment dat je besluit het dure ERTMS tussen Utrecht en Amsterdam in de rails te leggen.

Wat was de situatie? Het zat niet in de concessie. De overheid had al besloten om ERTMS in de rails aan te leggen en moest daarna gaan onderhandelen over de vraag wie het in de trein moest aanleggen. Volgens mij speelt dat dispuut nog steeds. Ik las in het verslag van het gesprek van mevrouw Ingrid Thijssen van de Nederlandse Spoorwegen, dat NS eigenlijk niet veel voordelen ziet en dat de Staat maar moet betalen. Ik paraphraseer, voorzitter.

Op grond van ervaringen met de Betuweroute weten wij dat Europa niet toestaat dat de Staat voor 100% financiert. Ik heb moeten praten als Brugman om 50% te mogen doen. NS houdt echter vast aan 100%.

De heer **Paulus Jansen**: U hebt op een gegeven de regie genomen. U zegt dat u bij uw aantreden een nogal diffuse situatie hebt aangetroffen. Wat hield die regie concreet in? Welke afspraken hebt u in uw periode gemaakt die ertoe geleid hebben dat het ontwikkeltraject nu helder is verankerd?

De heer **Eurlings**: Ik heb geprobeerd maximale druk op te bouwen. Ik werd daarbij gesteund door veel onafhankelijk rapporten. Er ging nogal wat over tafel. In 2007 werd vanuit het spoorbedrijf gemeld dat voor 710 mln. heel Nederland van ERTMS kon worden voorzien. Wij hebben toen een second opinion gevraagd bij Arcadis. Daar ging het in de richting van 2 mld. In 2008 ging het over Utrecht–Amsterdam. De Staat heeft de aanleg van het systeem in de rails voor zijn rekening genomen, maar de spoorsector zei: u bouwt ook maar alle treinen om, anders doen wij het niet. Het ging om 250 mln. en waarschijnlijk is dat een positieve inschatting. In overleg met de Kamer hebben wij toen besloten Decisio een maatschappelijke kostenbatenanalyse te laten maken. Een van hun aanbevelingen was om voorzichtig aan te doen.

Tal van experts zeiden: hoe goed ERTMS ook is, doe voorzichtig aan, want het is nog niet helemaal uitontwikkeld. Het is inderdaad niet uitontwikkeld. Er bestond veel onzekerheid over de samenwerking tussen de systemen. Daardoor liep het niet goed. Wij hebben dat gemerkt bij de HSL-Zuid. Wij weten ook dat het echte grote voordeel pas komt bij level 3 en dat duurt nog wel wat jaren.

Dat wil echter niet zeggen dat je bij het op poten zetten van een praktijkproef op de lijn Utrecht–Amsterdam, moet verzanden in een kluwen van jarenlange discussies over de vraag of het spoorbedrijf wel of niet wil meedoen en welke leverage je eigenlijk hebt.

Je kunt het spoorbedrijf en de spoorwereld goed op afstand plaatsen, maar naar mijn stellige overtuiging is outputsturing pas mogelijk als de input wordt vastgelegd bij de concessie. Als dat echter toen niet gebeurd is, doe het dan op het moment dat je als overheid moet gaan investeren in de aanleg van die techniek. Dan moet het vervoerbedrijf ervoor tekenen dat het genoeg treinen zal ombouwen om die dure techniek ook daadwerkelijk te kunnen gebruiken.

De heer **Paulus Jansen**: U nam dus geen besluit over de totale uitrol, maar er werden wel afspraken gemaakt over de lijn Utrecht–Amsterdam? Volgens mij zijn er ook afspraken gemaakt over de Hanzelijn. Kunt u aangeven welke afspraken u precies gemaakt hebt met ProRail en NS over het afronden van die proef? Ik neem aan dat er een einddatum voor zo'n proef wordt vastgesteld waarna er conclusies kunnen worden getrokken en afspraken kunnen worden gemaakt over het traject daarna.

De heer **Eurlings**: Rond 1999 is besloten om op de lijn Utrecht–Amsterdam ERTMS aan te gaan leggen en niet de uitzondering bij Europa aan te vragen. Het ontbreken van duidelijke afspraken in de concessies en bij het begin van deze trajecten leidt tot een zwakke positie. Bij het programma hoogfrequent spoor, waarvoor ik samen met de Kamer 4,5 mld. heb moeten vinden, hadden wij een sterke positie. Toen hebben wij het spoorbedrijf zo ver gebracht dat het samen met ProRail en alle goederenvervoerders is gaan kijken hoe er zo veel mogelijk uit het huidige spoor gehaald kon worden en hoe met 4,5 mld. het maximale resultaat kon worden bereikt. Die afspraken zijn aan het begin van het traject gemaakt. Bij de eerste pilot met ERTMS op de lijn Utrecht–Amsterdam en bij de Hanzelijn zaten wij eigenlijk al te ver in het traject en moesten wij continu praten als Brugman om te kijken wat er kon. Ik heb met de Kamer – en u zat er zelf bij, mijnheer Jansen – vaak gewisseld dat de wens of de eis van NS om voor 100% door de belastingbetaler schadeloos gesteld te worden voor de ombouw van treinen voor die kleine pilot Utrecht–Amsterdam niet reëel was en ook door Europa niet was toegestaan. Ik refereer nogmaals aan het verslag van het gesprek dat deze commissie heeft gevoerd met mevrouw Thijssen van de Nederlandse Spoorwegen. Zij zegt: «Voor NS is er geen reden om er zelf geld in te steken. NS wil daarom de kosten van de materieelombouw voor de proef gefinancierd zien.» Wij zijn dan in 2011. U wilt het implementatieplan in 2013 gaan bespreken. Deze datum komt onder grote druk te staan, omdat als het zo doorgaat deze proef niet op tijd zal zijn om als input te kunnen dienen voor het implementatieplan. Ik roep er nogmaals toe op om in het vervolg deze dingen meteen aan het begin van een traject vast te leggen, het liefst in de concessie en anders op het moment dat wordt besloten om geld te investeren in ERTMS.

De heer **Paulus Jansen**: Ik ga even naar de periode 2007–2010 waarin u minister was. U spreekt over de touwtjes strakker in handen nemen. Dat is u bij het verbreden van autowegen prima gelukt. Daar zijn aardig wat spades in de grond gegaan. ProRail is voor 100% een overheidsbedrijf. U als minister van Verkeer en Waterstaat stuurt ProRail aan. Uw collega van Financiën is enig aandeelhouder van NS, een overheidsbedrijf. Ik zou toch denken dat de minister van Verkeer en Waterstaat toch wel aan een paar knoppen kan draaien. U zegt eigenlijk dat u van alles wilde, maar dat u vanwege de diffuse afspraken in voorgaande periodes eigenlijk helemaal niets kon doen?

De heer **Eurlings**: Met «helemaal niets kunnen doen» schetst u geen goed beeld. Je kunt altijd duwen en trekken. Ik heb al gewezen op het programma hoogfrequent spoor. Wij hebben daarvoor 4,5 mld. gevonden. Pas tijdens de laatste ministerraad voor de verkiezingen hebben wij dat besluit genomen. Ik heb toen maximale druk kunnen uitoefenen op de betrokken partijen. Ik heb gezegd: Sorry, als u niet mee beweegt, krijgt u geen geld; dan leveren wij niet. Bij ERTMS wisten de betreffende partijen in het spoor al dat het geld er lag en dat ERTMS zou worden aangelegd in de baan. Zo was de situatie toen ik aantrad. Zij hadden een behoorlijk onafhankelijke positie. De minister van Financiën bemoeit zich er niet mee, die is aandeelhouder op afstand. Ik heb wel gezegd dat men ProRail bij het ministerie van I en M moet houden. Uw Kamer wilde die bij Financiën onderbrengen. De Nederlandse Spoorwegen is een geprivatiseerd bedrijf dat zijn eigen toko runt. De politieke partij van de heer Jansen heeft daarbij altijd veel kanttekeningen geplaatst.

De **voorzitter**: Wij zitten hier als onafhankelijke leden.

De heer **Eurlings**: Excuses, voorzitter. Op het moment dat ik het zei, dacht ik: dat is fout. Excuses, mijnheer Jansen.

De heer **Paulus Jansen**: Excuses aanvaard.

Laten wij nu overgaan naar het Mistral-project. Dat betreft de vervanging van alle veiligheidsvoorzieningen bij wissel- en seincomplexen. Onderschrijft u dat dit project direct samenhangt met de toekomstige uitrol van het Europese beveiligingssysteem?

De heer **Eurlings**: Dat onderschrijf ik. Het is een outputgestuurd project. ProRail doet het en wij kijken naar het eindresultaat. In 2010 is ons gebleken dat dit kon interfereren met het uitrollen van ERTMS. Op dat moment hebben wij het naar ons toegetrokken en zijn wij op input gaan sturen. Dat is ook vaak met de Kamer besproken. Wij wilden van de hoed en de rand weten. De afspraak was dat met de uitrol van Mistral geen dingen gedaan werden die bepalend zouden kunnen zijn voor de keuze welke trajecten het eerste ERTMS zouden krijgen. Het is een hele discussie geweest. Sommige experts zeggen dat je vaak met oude niet-elektronische systemen zoals VPI wel degelijk ERTMS kunt opzetten. Anderen denken daar anders over. Bij de Havenspoorlijn functioneert ERTMS op basis van oude techniek. In de praktijk blijkt dus dat het inderdaad kan.

De heer **Paulus Jansen**: Op de Havenspoorlijn is ERTMS inderdaad op basis van oude techniek ingevoerd. De Kamer heeft gezegd dat het gefaseerd moet worden ingevoerd. Uiteindelijk heb je dan een volledig digitaal systeem met volledige functionaliteit en met alle maatschappelijke voordelen. Onderschrijft u dat de grotere voordelen van het systeem pas blijken op het moment dat ook bij de wissel- en seincomplexen gebruikgemaakt wordt van de meest moderne beveiligingstechnologie? Met andere woorden: je hebt de modernste technieken nodig om straks volledig gebruik te kunnen maken van de voordelen van het Europese systeem.

De heer **Eurlings**: Mijnheer Jansen, mij past hier enige bescheidenheid. Ik heb altijd gemerkt dat u er technisch veel beter in zat dan ik. Ik heb geen enkele schroom om dat toe te geven.

De heer **Paulus Jansen**: Volgens mij onderschat u uzelf.

De heer **Eurlings**: Ik heb het altijd zo ervaren. U zit goed in de techniek en vaak tot in detail.

Ik constateer twee dingen. Toen bleek dat Mistral mogelijk kon interfereren met een latere uitrol van ERTMS, heeft de politiek dit programma in den brede naar zich toegetrokken. Wij hebben tegen ProRail gezegd dat het fijn was dat zij het outputgestuurd hadden, maar dat wij het nu zelf oppakten. Ik vind dat goed. Ik vind dat uitplaatsing pas echt succesvol kan zijn als de projecten aan het begin goed worden vastgepind en je deze dicht aan je houdt. Dan kun je de rest laten lopen. Dan is het in balans.

De heer **Paulus Jansen**: Het budget voor Mistral is enorm verlaagd. Tegelijkertijd heeft ProRail besloten om aanbieders van veiligheidssystemen voor de meeste trajecten de vrijheid te geven om te kiezen voor nieuwe of oude technologie. Kort door de bocht vat ik oude technologie samen met de term «analoog». Je gebruikt tegenwoordig een computer, vroeger een mechanische rekenmachine. Dat ding deed het prima. Ik verwacht echter niet dat je anno 2010 besluit om spullen aan te schaffen

die 50 jaar meegaan maar in wezen behoren tot de techniek van 1950. Hebt u dat dilemma ook gehad en waarom hebt u ProRail carte blanche gegeven voor het nemen van zo'n besluit? U had immers de regie?

De heer **Eurlings**: Wij hebben dat dilemma inderdaad gehad en hebben ProRail zeker geen carte blanche gegeven. Zowel ProRail als wij hebben onderzoek laten doen of je met oudere, lees goedkopere, technologie ERTMS goed kunt introduceren of niet. Als het niet gekund had, hadden wij direct moeten overgaan op elektronische apparatuur. Dat was wel duurder geweest. Uit onderzoek bleek echter dat veel oudere systemen, bijvoorbeeld VPI, heel goed met ERTMS samen kunnen gaan. Toen kwam de vraag aan de orde waarom je nu een paar jaar voor de discussie over het implementatieplan zou moeten kiezen voor het invoeren van duurdere techniek.

De heer **Paulus Jansen**: Als op bepaalde trajecten oude technieken vervangen worden door nieuwe oude technieken die 50 jaar meegaan, zit u uzelf de komende 50 jaar toch in de weg als u alsnog gaat uitrollen?

De heer **Eurlings**: Noodzakelijkerwijs hoeft dat niet zo te zijn. Als uit onderzoeken gebleken was dat de oude techniek niet kon samengaan met ERTMS, hadden wij die oude techniek niet meer mogen aanleggen. Als echter blijkt dat die oudere goedkopere techniek prima samengaat met ERTMS, komt de vraag aan de orde waarom je meer zou moeten uitgeven. Onze lijn was dat de werkzaamheden in het kader van Mistral geen enkel obstakel mochten vormen voor ERTMS. Ik vond dat verstandig. In 2013 gaat u beslissen over de wijze waarop ERTMS wordt uitgerold.

De heer **Paulus Jansen**: Het veiligheidssysteem heeft een aantal niveaus. Op instapniveau kun je proberen met het bestaande ouderwetse materiaal toch de goede kant op te gaan. Uiteindelijk wil je gebruikmaken van alle voordelen, ook van de extra capaciteit. De Belgische beheerder Infrabel gaat voor alle drukke trajecten standaard naar hoogwaardige technieken en hooguit voor een overgangperiode wordt op de rustige trajecten de strategie gevolgd die ProRail volgens u voor een langere termijn wil volgen. Hebben de Belgen het bij het verkeerde eind?

De heer **Eurlings**: Ik zal nooit zeggen dat onze zuiderburen het bij het verkeerde eind hebben. Ik heb altijd een goede band met hen gehad. Zij komen van heel ver. Dat blijkt uit de gegevens. Ik zeg dat niet met vreugde. Ik heb een paar ongelukken nog scherp op het netvlies, bijvoorbeeld dat op de taalgrens. Wij hebben een spoor dat redelijk veilig is. Ik zeg het voorzichtig. Wij zitten ook in een overgangperiode. U gaat hopelijk in 2013 een groot besluit nemen over hoe u verdergaat met ETRMS. Op dat moment staat alles op de rol. Maar let op uw zaak, want die pilot komt later als u niet oppast. Als blijkt dat ERTMS met de oude technieken kan worden uitgerold, vind ik het niet gek als je tot 2013 bescheiden en kostenefficiënt investeert. Zo houden de minister en de Kamer maximale ruimte om dan het grote besluit te nemen. Nogmaals, het was anders geweest als was gebleken dat die ouderwetse systemen een sta-in-de-weg zouden creëren voor ERTMS. Dan hadden wij onmiddellijk nieuwe dure systemen moeten introduceren.

De heer **Paulus Jansen**: De besparing op het Mistral-project was 600 mln. Dat is een heleboel geld. ProRail is niet tot deze keuze gekomen vanwege een bezuinigingstaakstelling waardoor met minder geld

hetzelfde werk gedaan moest worden en heeft daarom gekozen voor een techniek die minder toekomstbestendig is?

De heer **Eurlings**: Naar mijn stellige overtuiging is dat niet het geval geweest. Dat is mij ook nooit geworden. Sterker nog, ik heb met de Kamer de argumenten inzake Mistral gewisseld. Als toen gebleken was dat het een sta-in-de-weg zou worden voor ERTMS, hadden wij het niet gedaan. Ik hoop vurig dat u in 2013 het implementatieplan kunt gaan bespreken. Vanwege het altijd bescheiden beschikbare geld, zult u ook dan de vraag moeten beantwoorden of u veel elektronische apparatuur in de baan gaat zetten, of dat u, omdat het kan met goedkoper ouder materiaal, zo veel mogelijk ERTMS in de treinen aanlegt. Als blijkt dat oude techniek geen sta-in-de-weg is en je daarmee ERTMS kunt uitrollen, kun je dat kostenefficiënt doen tot de grote keuze in 2013.

De heer **Paulus Jansen**: Wij hebben een werkend systeem dat al ongeveer 50 jaar wordt gebruikt. NS pleit er al een hele tijd voor om dat systeem wat op te kalefateren. De treinen kunnen dan 160 km/u rijden in plaats van 140 km/u. U hebt in 2008 tegen de Kamer gezegd dat u daar welwillend tegenover stond, dat u het zag als een soort overgangsmaatregel en dat de Europese Commissie zich daarover niet negatief heeft uitgelaten. Was die uitspraak gebaseerd op signalen, of had u een schriftelijke mededeling gekregen dat dit zou worden toegestaan?

De heer **Eurlings**: In mijn herinnering heeft de Europese Commissie zich in het najaar 2008 negatief uitgelaten over ATB-code 147. Dat hebben wij ook met de Kamer gecommuniceerd. In het kader van de verhoging van de snelheid naar 160 km/u heeft ook de Kamer zelf geworsteld met dit dossier. Toen het eerste voorstel er lag, zei de Kamer: laten wij die 30 mln. van het amendement-Van Hijum/Dijksma niet steken in ERTMS maar met oude technieken proberen snel resultaat te bereiken. Na een lange discussie kwamen wij op ATB-code 147. Dat werd ook onderschreven door de Nederlandse Spoorwegen. Het probleem bij ATB code 147 is echter dat die investering in alle treinen moet worden gedaan, terwijl locomotieven van goederenvervoertreinen, die nooit 160 km/u rijden, daar geen enkel voordeel van hebben. Op grond van de bestaande juridische situatie in Europa ben ik als minister niet in staat om in Nederland die overgang wettelijk te verplichten voor iedere vervoerder. In die patstelling hebben wij lang gezeten. Ik heb begrepen dat bij de vorige begrotingsbehandeling een amendement-Slob is ingediend waarmee het geld weer naar ERTMS wordt geschoven. Ook de Kamer zelf heeft lang getwijfeld of er nu al op ERTMS moest worden overgegaan, of dat de resultaten met oude technieken gehaald konden worden.

De heer **Paulus Jansen**: Ik citeer even wat u op 28 oktober 2008 gezegd hebt tijdens een algemeen overleg over reistijdverbetering. «Over ATB NL heeft de Europese Commissie zich niet negatief uitgelaten. Ik spreek precies en weeg mijn woorden wat dat betreft. Het lijkt een optie te zijn, hoewel juridisch advies in eerste instantie heeft uitgewezen dat toepassen van deze code op gespannen voet zou staan met de richtlijn. Ik ben bereid om met deze optie verder te gaan, maar dat is niet geheel zonder risico.» Dat betekent toch dat u ten principale zei dat u die overgangsinvestering wel verstandig vond? Vindt u dat nog steeds?

De heer **Eurlings**: Ja, dat vind ik nog steeds. Anders was ik niet met de Kamer meegegaan om te kijken of het met oude techniek kon. Ik heb wel vaak gezegd dat voor het introduceren van zo'n oude techniek draagvlak

van de spoorsector nodig is, omdat er ook aan die kant geïnvesteerd moet worden. Ik had u net niet goed begrepen. U spreekt nu over ATB NL. Die mocht wel, maar daarvoor was geen steun in de sector. De Nederlandse Spoorwegen opteerde heel sterk voor ATB-code 147. Het probleem daarbij was dat je het niet kon afdwingen, maar de goederenvervoerders wel nodig had. Ik kreeg, intussen op enige afstand, enige hoop toen eind vorig jaar bleek dat de sector zich intussen toch verenigd had rond ATB-code 147. Ik weet vanuit mijn nadagen dat nog wel de vraag speelde of iedere goederenvervoerder echt mee zou doen. Vervolgens is er weer een kasschuif geweest en gaat het geld weer terug naar ERTMS. Ik vind dat erg jammer. Ik heb vaak gezegd dat juist door reistijd- en frequentieverbetereing het openbaar vervoer beter kan concurreren met de auto. Wij hebben ook gezegd dat wij de sector nodig hebben als wij het niet met ERTMS doen. Daar zat het probleem.

De heer **Paulus Jansen**: In uw tijd is ook het programma Hoogfrequent Spoorvervoer opgezet. Dat programma is erop gericht om meer treinen te laten rijden en het bestaande spoor daarbij zo goed mogelijk te benutten. ProRail en NS hebben op bepaalde lijnen voorgesorteerd en ingezet op seinverdichting, waardoor meer treinen over dezelfde twee sporen kunnen rijden. Hebt u als regievoerder geëist dat die aanpak niet mag leiden tot kapitaalvernietiging als Nederland op termijn, bijvoorbeeld in 2020, alsnog op ERTMS overgaat?

De heer **Eurlings**: Hoe ver ga je met het uitbouwen van oude techniek? Dat was altijd de discussie. Ik wil een parallel trekken met de aanpak van het aantal STS-passages. De Kamer en de betrokken ministers realiseren zich dat het een bepaalde desinvestering is als je het probleem aanpakt met oude techniek. Hoe snel wil je resultaat hebben en hoe lang duurt het nog voordat de nieuwe techniek echt kan gaan werken? Dat is altijd de vraag.

De heer **Paulus Jansen**: En hoeveel geld je ervoor over hebt.

De heer **Eurlings**: Bij de vervoerders en zelfs in de Kamer was grote twijfel of met 4,5 mld. alle grote corridors konden worden aangepakt. De sector heeft samen met ons gekeken hoe het maximale eruit gehaald kon worden met deze zak geld. Ik was heel tevreden toen uiteindelijk bleek dat wij met 4,5 mld. onze doelstellingen konden halen. Ik kan niet garanderen dat die seinverdichting tot het einde van haar technische levensduur gebruikt wordt. Misschien beslist u in 2013 wel dat u op zo'n traject in 2015 de nieuwe techniek wilt hebben. Ik zeg volmondig «ja» op de vraag of het dan toch een voordeel is geweest dat treinen daar heel lang hoogfrequent hebben kunnen rijden. Het alternatief was geweest dat wij met die 4,5 mld. veel minder snel en waarschijnlijk ook veel minder corridors naar hoogfrequent hadden kunnen tillen. De oplossing is suboptimaal, maar zo gaat dat soms. Ik vind wel dat er goede keuzes gemaakt zijn.

De **voorzitter**: Ik wil zelf ook graag een aantal vragen stellen. U zei terecht dat het doel moet zijn reizigers zo snel en zo goed mogelijk van A naar B te krijgen en hun veiligheid te garanderen. Hoe organiseer je dat en aan welke knoppen draai je? De heer Jansen is al op de techniek ingegaan. Ik wil even ingaan op het organisatieaspect. Wie is er eigenlijk de baas in spoorland in Nederland?

De heer **Eurlings**: Naar mijn persoonlijke overtuiging is het openbaar vervoer een publieke zaak en dat moet zo blijven. Wat willen wij als samenleving en wat verwachten wij als politiek van het openbaar vervoer en van het totale mobiliteitssysteem?

NS moet bedrijfsmatig opereren. Dat is goed en heeft veel efficiency opgeleverd. Ik kan u verhalen vertellen over Europese collega's die stonden te juichen toen het eindelijk lukte om de tweede machinist van de bok te krijgen. Ik spreek nu over Genua. Ik was daar in 2009 toen Italië net daartoe had besloten.

Bij ons is de efficiency heel groot en daarvoor verdient NS een pluim. Ik vind echter wel dat je pas goed op output kunt sturen als je belangrijke ontwikkelingstrajecten stevig vastbindt. Die balans moet worden gevonden. Wij komen van een zeer inputgestuurd systeem. De minister besliste als het ware hoeveel treinen er werden besteld. De laatste vijftien jaar zijn wij gegaan naar een systeem van sturing op afstand. Dat biedt veel voordelen, maar wij zien nu dat wij het op sommige vlakken iets dichter bij ons hadden moeten houden. Ik vind het goed dat uw commissie zich nu zo tijdig over dit soort problemen buigt. Als wij ERTMS bekijken vanuit bestuurlijk oogpunt, ben ik ervan overtuigd dat wij met elkaar moeten constateren dat er veel sneller een pilot was gekomen als in de concessie was vastgelegd dat vervoerders die de concessie winnen, onder bepaalde voorwaarden meedoen aan de opbouw van zo'n systeem.

De **voorzitter**: Samenvattend zegt u dat de overheid, in dit geval een minister, op output moet sturen, en het meer naar zich toe moet trekken dan tot op heden het geval is?

De heer **Eurlings**: Ik vind dat een concessieverlening op sommige prangende punten duidelijk moet zijn. Dat kunnen grote zaken zijn, zoals een beveiligingssysteem, en kleinere zaken, zoals toiletten in de trein. De dingen die uw politieke huis belangrijk vindt, moeten helderder gemarkeerd worden in de concessie. Op die manier ontstaat er geen onduidelijkheid, wijzen de neuzen dezelfde kant op en hoeft je niet achteraf met een «gebroken geweer»-loopje nog een discussie te beginnen om te proberen mensen dezelfde kant op te krijgen. Je weet wat er dan gebeurt. Dan komt meteen de vraag om veel extra geld op tafel: politiek, als u extra wilt, moet u maar betalen. Ik heb dat niet altijd reëel gevonden. Ik heb het voorbeeld van de ERTMS-ombouw met nadruk genoemd.

De **voorzitter**: Dat punt is duidelijk. Wij hebben heel veel gesprekken gevoerd. Iedereen die wij gesproken hebben, mist regie in spoorland.

De heer **Eurlings**: Je kunt heel veel op afstand zetten en op resultaat beoordelen.

De **voorzitter**: Herkent u zich wel in de constatering dat er sprake is van een gebrek aan regie in spoorland?

De heer **Eurlings**: Het gekozen instrumentarium en vooral het niet maken van heldere afspraken op momenten waarop dat nodig is, leiden ertoe dat het daarna heel moeilijk wordt. NS stelt zich heel bedrijfsmatig op. Dat is de positie die de politiek aan NS gegeven heeft. Ik had liever gezien dat de politiek duidelijke afspraken had gemaakt over zaken die heel belangrijk zijn voor de toekomst van het openbaar vervoer. Zonder afspraken is het moeilijk om later iets af te dwingen. Dat kan eigenlijk niet meer. Dan moet je bovenmatig de beurs trekken en dat is ook niet reëel.

De **voorzitter**: Wij komen later nog terug op het bovenmatig de beurs trekken. Hoe moet ik de positie zien die ProRail in deze driehoek heeft als het gaat over de regie?

De heer **Eurlings**: Ik heb bij ProRail het adagium geïntroduceerd: geen fratsen. Wij hebben maar één ProRail. Ik vind de positie van ProRail redelijk vergelijkbaar met die van Rijkswaterstaat. Het is een organisatie die voor 80% wordt bekostigd door het ministerie. Er bestaat geen alternatief voor deze organisatie. ProRail moet efficiënt de voorwaarden creëren voor het functioneren van het openbaar vervoer. Ik kan mij uit mijn periode als Kamerlid nog de discussie herinneren met toenmalig minister mevrouw Netelenbos over de vraag, hoe ProRail moest worden gepositioneerd. Op een gegeven moment werd er gevraagd of het geen agentschap moest worden, een Rijkswaterstaatachtige constructie. Ik heb zelf dat idee geopperd. Het antwoord van de minister was dat wij dat niet moesten doen, dat het traject al vergevorderd was en dat dit alleen maar onrust zou creëren.

De **voorzitter**: Wij hebben zojuist met mevrouw Peijs gesproken. Zij zei: als ik het nu zou moeten overdoen, had ik er een holding met twee poten eronder van gemaakt. Je kunt altijd zaken veranderen. Moeten wij nu een andere koers gaan varen met ProRail?

De heer **Eurlings**: ProRail heeft de afgelopen jaren een aantal stappen gezet; geen fratsen meer, maar doen waarvoor het bedrijf is bedoeld. Ik kan mij voorstellen dat u die lijn in de toekomst stevig doorzet en nog meer grip krijgt op de organisatie, in de goede zin van het woord. Het is een publieke dienst.

De **voorzitter**: Hoe krijg je die grip?

De heer **Eurlings**: Dat is allereerst aan de politiek. Je zou er een soort Rijkswaterstaat van kunnen maken. Ik vraag mij echter af, of je daarmee niet heel veel bestuurlijke discussie en gedoe krijgt. Je kunt ook het ministerie van I en M faciliteren en positioneren om zijn aandeelhouderschap sturend te gebruiken. In mijn toenmalige functie heb ik kritiek geleverd op sommige leden van de Tweede Kamer die de lijn van de aanbeveling van de Algemene Rekenkamer volgden, namelijk dat het aandeelhouderschap bij Financiën moest worden neergelegd.

De **voorzitter**: Die positie heeft u al heel helder gemarkeerd. U zei terecht dat de budgetten in het oog moeten worden gehouden. De Algemene Rekenkamer heeft niet alleen iets gezegd over positioneren, maar ook dat het voor de Kamer bijna niet te volgen is hoe het geld dat voor onderhoud bestemd is, besteed wordt. Het is bijna een soort grabbelton. Het ene jaar gaat er wat uit, het andere jaar komt er wat in en het wordt over meer jaren uitgeschoven. Niemand weet meer waar het precies terecht komt.

De heer **Eurlings**: Dat kan ik mij goed voorstellen. Dat is ook in lijn met de kritiek van rapporteur Koopmans in het jaarverslag 2008/2009. Hij sprak in het kader van aanlegprojecten over een gevoel van balletje-balletje.

De **voorzitter**: Wij zijn nu bijna vier jaar verder en zitten nog steeds in dezelfde positie.

De heer **Eurlings**: Dat ben ik niet met u eens. Bij de heer Koopmans ging het om aanlegprojecten. Wij hebben toen de verslaglegging aangepast door veel explicieter te communiceren wat er met de projecten gebeurt, waarom zij vertraagd zijn, waar het geld tijdelijk naar toe gaat en wanneer het weer terugkomt.

U hebt wel een terecht punt. Ik kan mij voorstellen dat u doortrekt wat wij destijds met de kritiek van rapporteur Koopmans hebben gedaan, en bij onderhoudsprojecten ook vraagt om een expliciete verslaglegging. Ik kan mij ook goed vinden in de opmerkingen van de heer André Belonje van het ministerie van I en M. Hij sprak over een apart artikel voor ProRail, waarin expliciet al het financiële verkeer van en naar ProRail gemarkeerd wordt.

Ik kom nog even terug op uw vorige vraag. Ik bevind mij niet in de positie om op uw stoel te gaan zitten en te zeggen hoe het in de toekomst moet zijn. Ik heb de lijn «geen fratsen» bij ProRail ingezet. Ik ben ervan overtuigd dat u die lijn moet doorzetten. Er zijn verschillende opties om dat bestuurlijk te regelen, maar ProRail moet puur een uitvoerende en dienende maatschappelijke rol hebben. Er is geen alternatief. Op een gegeven moment wilde men kroketten gaan verkopen en van alles en nog wat gaan doen.

De **voorzitter**: Dat doet NS via Servex.

Het is duidelijk, dat punt hebt u gemaakt. Ik wil even terug naar de budgetten. Iedereen heeft geconstateerd dat die niet te controleren zijn. Ik blijf het gevoel houden van een grabbelton. Ik geef een voorbeeld: de High Speed Alliance, een zeer actueel onderwerp. In 2008–2009 is een bedrag van ongeveer 500 mln. vanuit onderhoud gebruikt om daar het exploitatiegat te dichten. Moeten wij dat accepteren? Is dat logisch?

De heer **Eurlings**: Bij de verslaglegging moet het financiële plaatje kloppen. Voor mij waren er een paar zekerheden. Ik heb een betonnen muur gemaakt tussen beton en spoor. Niet iedereen was het daarmee eens. Ik wilde niet altijd die politieke discussie over de vraag of het geld van de weg naar het spoor moest of andersom. Ik heb gezegd: spoor is spoor en weg is weg. Sommige projecten lopen vertraging op en andere gaan hartstikke snel. Als je niet tijdelijk met geld schuift, worden de snelle projecten afgeremd. Het kan dus goed zijn om zo'n schuif te doen, zolang duidelijk is dat het geld terugkomt op het moment dat het nodig is voor het project waarvoor het is bedoeld. Dat is altijd de lijn geweest. Inhoudelijk heb ik daarover niet veel zorgen. Ik constateer wel dat het soms heel moeilijk is om zicht te houden op al die schuiven. Ik ben het eens met de heer André Belonje die vanuit zijn huidige verantwoordelijkheid bij het ministerie zegt dat dit nog explicieter gecommuniceerd moet worden.

De **voorzitter**: Had u toen u minister was de garantie dat het geld dat voor onderhoud gereserveerd werd, ook daadwerkelijk daaraan werd besteed?

De heer **Eurlings**: Ik heb dat vaak uitgesproken. Een kasschuif betekent geen verandering van prioriteit. Als het geld voor het vertraagde project nodig is, komt het daar terug. Kasschuiven zijn geen beleidskeuze, het zijn beleidsloze keuzes om ervoor te zorgen dat iets snel kan worden uitgevoerd.

De **voorzitter**: Als het nodig is, komt het geld terug. Het is echter geen garantie dat het geld dat ergens voor gemarkeerd is, meteen terugkomt. Het wordt immers over een aantal jaren uitgesmeerd. Ons gevoel dat het een soort grabbelton is, is dus terecht.

De heer **Eurlings**: Ik kan begrijpen dat u dat zo voelt. Het is inderdaad vaak moeilijk te zien. Ik heb dikwijls aan mijn financiële experts gevraagd hoe het precies zat. Wat gaat van waar naar waar? Je ziet immers alleen het eindresultaat. Het ene gaat naar boven en het andere iets naar beneden. Er zijn een paar schuiven geweest. Het is goed dat er creatief gekeken wordt hoe het geld gebruikt kan worden.

De **voorzitter**: Creativiteit is tot daaraan toe, je kunt je echter afvragen of het goed is dat geld dat gemarkeerd is voor onderhoud, gebruikt wordt om een exploitatiegat van een bedrijf te dichten. Op die manier is het begrip «spoor» wel heel rekbaar.

De heer **Eurlings**: U kunt er ook voor kiezen om het geld bij onderhoud te laten zitten, het gedurende een aantal jaren niet te besteden en het exploitatiegat niet te vullen. Als je dat gat kunt vullen omdat je zeker weet dat het geld terugkomt op het moment dat het nodig is, kan dat maatschappelijk meer resultaat opleveren. Daarom kijkt men vaak hoe men zo veel mogelijk op de rails kan krijgen, ook in een tijd van financiële krapte.

De **voorzitter**: Samenvattend zegt u dat het niet goed genoeg is en dat de zaken meer transparant moeten worden. Ook voor u als minister was het ingewikkeld om er goed zicht op te houden. U hebt zelf altijd een harde scheiding gehanteerd tussen wegen en spoor. Ook daarover hebben wij twijfels, maar wij zullen daar nu niet in detail op in gaan. Het is inderdaad een principiële keuze om een exploitatiegat te vullen met middelen die voor onderhoud gemarkeerd zijn.

De heer **Eurlings**: Ik vind het zelf niet slecht om met kasschuiven te werken. Op die manier werk je sneller dan wanneer je het gemarkeerde geld vasthoudt en andere projecten bewust vertraagt. In lijn met wat is ingezet naar aanleiding van de bevindingen van rapporteur Koopmans, vind ik wel dat er verdere stappen gezet kunnen worden om het meer inzichtelijk te maken. Ik was nogal controleachtig als minister en heb vaak lang moeten doorvragen om een helder beeld te krijgen. Als ik tegen de Kamer zei dat er geen geld ging van het spoor naar de weg of dat er geen geld wegging bij onderhoud, wilde ik zeker weten dat het inderdaad zo was. Ik vind wel dat de jaarrekeningen duidelijker gemaakt kunnen worden. Het is aan de Kamer om aan te geven dat zij niet wil dat er geschoven wordt, met het risico dat projecten extra vertraging oplopen.

De **voorzitter**: Wij hebben gesproken over de techniek, de organisatie en de financiën. U zei dat u een aantal aanbevelingen hebt. U was soms een beetje nijdig als u sprak over verslagen van gesprekken die wij in het kader van deze hoorzitting hebben gevoerd. Welke aanbevelingen zou u willen doen met de wetenschap van nu, of welke dingen had u achteraf gezien anders willen doen?

De heer **Eurlings**: Ik ben niet zozeer nijdig, ik vind het alleen jammer dat sommige dingen nog steeds «hangen». Wij hebben het meest bereden en meest punctuele spoornet van de hele wereld. Dat is niet niks. Laten wij het ook positief bekijken. Het op afstand zetten heeft veel goeds gebracht,

maar ik vind het een grote uitdaging om het opnieuw in balans te brengen en sommige dingen zeker te stellen en vast te pinnen vanaf het eerste begin. Dat geldt niet alleen voor de implementatie van ERTMS, ook in de aanloop naar de concessieverlening moet een en ander heel expliciet geregeld worden. Dat moment heeft immers een langdurig gevolg. Ik heb als minister vaak gedacht: was dat maar in een concessie vastgepind. Als ik een ambtenaar ter onderhandeling stuurde, kwam hij daar met lege handen en moest daar zeggen dat wij wilden dat men mee zou investeren. Het antwoord was: wij willen niks, u betaalt het zelf maar. Je zit in een proces waarin je niets kunt afdwingen en waarin je maar moet hopen dat het toch lukt. Het is geen kritiek op wie dan ook, maar dit soort dingen had veel beter vastgepind kunnen worden. Ook het toilet in de trein stond niet in de concessie. Dus moet later gekeken worden of het alsnog kon worden geregeld.

De heer Van Hijum: Er is al heel veel aan de orde geweest. Ik heb nog een paar specifieke vragen. U hebt gezegd dat een aantal dingen beter moet worden vastgepind. U sprak over herbalanceren. Moet dat gebeuren binnen de structuur zoals wij die nu kennen met de zelfstandige organisaties ProRail en NS en de minister als een regisseur daarboven, of is er toch een structuurverandering nodig? Wat is uw eindconclusie? U bent jarenlang woordvoerder geweest op dit dossier en daarna minister. Wat zou u aanbevelen?

De heer Eurlings: Ik heb gezegd dat ik mij een Rijkswaterstaatchtige constructie voor ProRail goed had kunnen voorstellen. Ik heb destijds als Kamerlid minister Netelenbos het voordeel van de twijfel gegeven omdat zij vrij overtuigend aangaf welke reuring het zou veroorzaken als wij het na een jarenlang traject zouden omgooien. Dat heeft toen voor mij de doorslag gegeven.

Hoe ga je verder? Je zou er alsnog een Rijkswaterstaatchtige organisatie van kunnen maken. Misschien kun je je doel gemakkelijker bereiken als ProRail zich helemaal op de publieke taken richt en je ProRail vervolgens van een set inputsturingen voorziet. Ik heb de voorzitter van de raad van commissarissen vervangen en later ook de directeur en heb gemerkt hoe dicht ProRail bij je kan komen als je er zelf energie in steekt. Het ministerie is uiteindelijk de baas van ProRail. Vandaar dat ik het absoluut niet eens was met de Rekenkamer die voorstelde het aandeelhouderschap bij Financiën neer te leggen. Het feit dat je het aandeelhouderschap in handen hebt, geeft je nu juist een heel andere positie ten opzichte van ProRail dan ten opzichte van de Nederlandse Spoorwegen. Dat is belangrijk, want ProRail is iets anders dan een vervoerder; ProRail is een voorwaarde voor vervoerders om te kunnen functioneren. Ik heb veel zien veranderen, maar wij moeten niet te negatief zijn. McKinsey heeft ProRail in 2009 uit en te na onderzocht en gezien dat er heel veel goed gaat in die organisatie. Bijsturing was echter wel nodig. Nogmaals, ik hoop dat u ProRail dicht bij u houdt. Of daarvoor een structuurwijziging nodig is, is aan u. Ik zou mij in de eindafweging de vraag stellen hoeveel reuring dit zal opleveren en of het niet op een eenvoudiger manier kan. Maar houdt ProRail kort bij u. Dat is mijn advies.

De heer Van Hijum: Die vraag zullen wij ons natuurlijk stellen. Zegt u dat met de huidige constructie er binnen het ministerie meer capaciteit, kennis en vaardigheden beschikbaar moeten zijn om die sturing vorm te geven, of kan het met de huidige middelen die daarvoor beschikbaar zijn? Wij hebben de indruk dat er op een gegeven moment een disbalans kan

ontstaan tussen de capaciteit van het ministerie en de steeds groter wordende organisatie ProRail die ook steeds lastiger te besturen is.

De heer **Eurlings**: Tussen ProRail en het ministerie moet geen verschil van belangen zijn. Ik zeg het wat stevig. Of je er nu een soort Rijkswaterstaat van maakt of je positioneert ProRail als een echte maatschappelijke dienstverlener, ProRail moet gewoon een verlengstuk van het ministerie zijn. Wij kunnen de capaciteit hard gebruiken in deze tijd van bezuinigingen. Wat kan het eigenbelang van ProRail anders zijn dan bedrijfsmatig werken en de toekomst veiligstellen? De organisatie moet natuurlijk niet failliet gaan of disfunctioneren. De organisatie moet zo efficiënt als mogelijk haar opdracht vervullen.

Bij NS vind ik het een ander verhaal. Nogmaals, daar moet u de zaak meer klem zetten. Op een partij die zich als een bedrijf positioneert, kun je zo veel capaciteit zetten als je wilt, maar als je zaken vooraf niet helder regelt, ga je eigenlijk met een gebroken geweer de slag in.

De heer **Van Hijum**: Het zou dus eigenlijk een verlengstuk van het ministerie moeten zijn onder verantwoordelijkheid van de minister? Dat geldt ook voor de infrastructuur? Heeft de minister op dit moment voldoende middelen om zich een oordeel te kunnen vormen over de prestatie die ProRail levert voor de grote som belastinggeld die het bedrijf jaarlijks ontvangt?

De heer **Eurlings**: Ik vind van wel. Er is genoeg verslaglegging. ProRail levert de gegevens en is aanspreekbaar. Ik wil dit echt zeggen over de raad van commissarissen en de mensen die ik toen heb leren kennen. Maar er zijn wel eens verrassende dingen gebeurd. Nog niet zo veel jaren geleden opende De Telegraaf met de kop dat de directeur van ProRail had gezegd dat wij inductieplaten in het asfalt moesten aanleggen om elektrische auto's op te laden tijdens het rijden. Ik zei tegen hem: Pardon, ik dacht dat u er was om het spoor aan te leggen! Wij hebben toen een pittig gesprek gehad. Never again. Omdat de organisatie eigenstandig staat, kan zij de neiging krijgen dingen erbij te gaan doen. Ik vind het wat anders als men bijvoorbeeld op parkeerterreinen bij de stations oplaadpalen voor elektrische auto's neerzet omdat er toch bovenleidingen liggen en er in de daluren te veel stroom is. Het mag echter nooit afleiden van de hoofdtaak. Wij hebben soms stevig moeten bijsturen. De lijn is niet voor niets geworden: geen fratsen! Zet die lijn stevig door, dat is mijn advies.

De heer **Van Hijum**: Geen fratsen, dat is mooi. Betekent dat ook dat de Nederlandse belastingbetaler de meeste waar voor zijn geld krijgt wat de kwaliteit van de infrastructuur betreft? Ik denk bijvoorbeeld aan het voorkomen van storingen, aan de beschikbaarheid van het spoor, etc. Hoe vormt een minister zich daarover een oordeel?

De heer **Eurlings**: Ik heb dat gedaan door McKinsey een onderzoek te laten doen naar ProRail. Dat was niet goedkoop. Twee topexperts hebben het hele bedrijf doorgelicht. Niet iedereen bij ProRail was blij met die contraexpertise, want ProRail had het zelf ook onderzocht. Ik wilde echter een onafhankelijk onderzoek. Er kwam een tweeledig beeld tevoorschijn. ProRail was steeds meer gefocust op maatschappelijke prestaties en deed het ook internationaal gezien helemaal niet slecht. Ik ben niet alleen negatief, er ging ook heel veel hartstikke goed. De maatschappelijke gerichtheid was echter niet tot in de haarvaten van de organisatie doorgedrongen. Dat is later ook verbeterd. Je ziet wel dat ProRail op sommige punten bij de les getrokken moest worden. Dat is goed gegaan.

ProRail erkende dat zelf ook. Ik kan mij voorstellen dat u in de toekomst een belangrijke focus legt op de vraag hoe ervoor te zorgen dat ProRail puur gericht blijft op het maatschappelijke functioneren. Nogmaals, er is geen enkel alternatief.

De heer **Van Hijum**: Mijn slotvraag gaat over de Hanzelijn. Het gaat niet over een brug of een tunnel bij de IJssel, maar vooral over de vraag of het aangelegde beveiligingssysteem het verwachte rendement oplevert. Wanneer werd duidelijk dat de bij de aanleg beloofde reistijdwinst van 15 tot 20 minuten niet gehaald zou worden?

De heer **Eurlings**: Ik wil nog iets zeggen naar aanleiding van een vorige vraag. Als u spreekt over de efficiency van ProRail, moet u daarbij ook eens betrekken wat er allemaal gezegd is over de efficiency van Rijkswaterstaat. Ik zeg dit om aan te geven dat het verhaal niet zwart-wit is. Iedere organisatie moet zo efficiënt mogelijk worden gemaakt. Bij de Hanzelijn was duidelijk dat het materieel ERTMS moest bevatten. Ik heb samen met de Kamer altijd gehoopt dat NS net als de goederenvervoerders gewoon zou overgaan tot het inbouwen daarvan, al was het op fifty-fiftybasis. Ik vind het teleurstellend dat wij niet eens kunnen beginnen met de proef Utrecht–Amsterdam, omdat NS nog steeds wil dat het Rijk 100% betaalt! Ik had echt gehoopt dat het systeem op tijd zou zijn ingebouwd. Er rijden in ons land al heel veel locomotieven die ERTMS hebben.

De heer **Van Hijum**: Mijn vraag was wanneer precies duidelijk werd dat de reistijdwinst niet gerealiseerd kon worden. NS heeft ons verteld dat men al heel lang wist dat dit niet zou lukken, omdat de ombouw van de treinstellen en de locomotieven niet zou plaatsvinden.

De heer **Eurlings**: Volgens mij loopt de discussie over de ombouw van treinen en locomotieven tot op de dag van vandaag. Ik heb u net gezegd dat NS nog steeds zegt dat het Rijk dat voor 100% moet betalen. Dat mag helemaal niet van Europa.

Als u mij vraagt op welk moment duidelijk werd dat het niet ging lukken, moet ik mij even verdiepen in de discussies die daarover gevoerd zijn. Ik ben er altijd van uitgegaan dat het goed ging komen en ik zie nog steeds niet waarom dat niet zou kunnen. Bij de Betuweroute was de discussie of ERTMS in de locs zou komen of niet. Ik heb de baas van de Duitse spoorwegen bij mij gehad. Die wilde dat wij het 100% betaalden. Ik heb hem gezegd dat dit niet mogelijk was, dat het ook niet zou gebeuren en dat wij maximaal 50% konden bijdragen. Ik heb daarvoor in Brussel moeten praten als Brugman, maar het werd opgelost. In no time waren die locomotieven omgebouwd. Ik zie nog steeds niet in waarom de ombouw van treinstellen niet op korte termijn kan plaatsvinden. Niet alle treinstellen hoeven te worden omgebouwd. De patstelling moet worden opgeheven. NS zegt dat wij het voor 100% moeten betalen, terwijl iedereen weet dat dit niet mag van Europa. Dat wordt namelijk beschouwd als staatssteun.

De heer **Van Hijum**: U hebt aangegeven dat dit in de concessies beter geregeld moet worden. Bij de aanleg van de Hanzelijn, die 1 mld. heeft gekost, was de verwachting dat er een reistijdwinst van 15 tot 20 minuten geboekt zou kunnen worden. Nu het moment van oplevering naderbij komt, horen wij van NS dat de treinen er niet zijn en voorlopig ook niet zullen komen. Wanneer hebt u te horen gekregen dat die reistijdwinst niet

gerealiseerd zou worden en welke contacten hebt u met NS en/of ProRail gehad om dit op te lossen?

De heer **Eurlings**: Volgens mij is mij nooit geworden dat het niet op tijd zou zijn. Ik zie ook nog steeds niet in waarom het niet op tijd zou kunnen. Wij zouden beginnen met Utrecht–Amsterdam. Daar ging de discussie met het parlement altijd over. Wij wilden zo spoedig mogelijk met die pilot starten, want die moet ook een input vormen voor het implementatieplan van 2013. Ik zie nog steeds niet in waarom er niet op redelijk korte termijn kan worden omgebouwd. Ik kan nog een keer in de Kamerstukken duiken, maar rekent u erop dat als ik te horen had gekregen dat het niet ging gebeuren, ik dat aan de Kamer had gemeld.

De heer **Van Hijum**: U zegt eigenlijk dat u van NS verwacht dat zij alsnog die toezegging gestand doet, desnoods door het hele treinenpark om te bouwen?

De heer **Eurlings**: Ik denk niet dat het hele treinenpark moet worden omgebouwd. Er kan best een deel van het materieel worden omgebouwd, namelijk die treinen die veel over dat traject rijden. Het kan echter niet zo zijn dat NS zegt dat de Staat voor 100% moet betalen. Dat mag niet eens. Als wij zien hoeveel aandacht ERTMS krijgt, als wij bedenken hoeveel overheidsgeld daarmee straks misschien gemoeid is en hoe belangrijk het is voor de toekomst van het spoor, vind ik het zeer teleurstellend dat NS nog steeds geen reden ziet om hier zelf geld in te steken en zegt dat het voor NS allemaal niet hoeft. Dan creëer je een patstelling. Ik heb mij daarbij nooit willen neerleggen. Nogmaals, het kan volgens mij nog steeds, maar dan moet men wel ophouden met elkaar te bevechten en kijken hoe men er samen uitkomt. Wat kan en wat kan niet? Ik heb met de goederenvervoerders van de Betuweroute precies dezelfde discussie gehad. Zij zeiden: u betaalt het maar als u ERTMS wilt. Uiteindelijk zijn zij wel meegegaan en kijk eens hoe goed de lijn technisch gezien loopt. Het kan nog steeds, maar het zou veel beter zijn als bij een volgende concessie dit soort trajecten wordt vastgepind. Als NS gaat voor een volgende concessie, stel ik mij voor dat een van de voorwaarden zal zijn dat zij als goederenvervoerder tussen 2015 en 2025 meewerkt aan de inbouw van ERTMS in de trein. Punt uit! Dan is het een duidelijke voorwaarde en kun je dat afdwingen.

De heer **Bosman**: Ik kom nog even terug op de begrotingstechnieken en de mogelijkheden om het geld te volgen. Wij hebben gesproken met de directeur financiën van ProRail. Ik heb tegen hem gezegd: aan het begin van het jaar krijg je een zak met geld en aan het einde van het jaar heb je dat geld opgemaakt of je houdt iets over. Hij zei dat hij in zijn budget niets merkte van tussentijdse verschuivingen in de begroting van I en M. Is er een relatie tussen de begroting van I en M en het besteedbaar geld van ProRail of staat het geld op de begroting van I en M los van wat ProRail te besteden heeft?

De heer **Eurlings**: Alles is uiteindelijk overheidsgeld. Met de kennis van nu denk ik dat in de begroting van het ministerie van I en M de financiële stromen van ProRail te weinig expliciet worden aangegeven. Vroeger is misschien gezegd dat het een apart bedrijf is. Ik heb net tegen de heer Van Hijum gezegd dat ProRail zo dicht mogelijk bij het ministerie moet zitten; het moet er als het ware een verlengstuk van zijn. Als die richting in de toekomst wordt gekozen, vind ik het logisch dat in de begroting de financiële stromen en de bestedingen van ProRail heel expliciet worden

neergelegd. Dat is alleen maar goed voor de discussie, want dan kan de Kamer precies zien hoe snel dingen gaan, waar het geld blijft liggen en waarom.

De heer **Bosman**: In principe geven wij een zak met geld aan ProRail. Je kunt dat bijna zien als een black box. ProRail, u krijgt geld, doe er wat mee. Ondertussen staat er ook geld op de begroting van I en M, bijvoorbeeld voor spooronderhoud. In de begroting van I en M zitten nogal eens fluctuaties. Raken die fluctuaties de zak met geld van ProRail?

De heer **Eurlings**: Dat kan. Als je door een kasschuif een project van ProRail eerder mogelijk maakt of als door het niet doen van een kasschuif een project wordt vertraagd, zal dat effect hebben op de bestedingen van ProRail. Het moet veel inzichtelijker gemaakt worden. In de onderhoudsbudgetten van het ministerie moet expliciet worden vermeld wat er bij aanlegprojecten is ingebracht en welke middelen door ProRail zelf daaraan worden besteed. Op die manier kun je beter zien hoe een en ander op elkaar inwerkt of hoe een vertraging of een onderbesteding bij ProRail ingrijpt op het al dan niet besteden van onderhoudsgelden van het ministerie zelf. Dan is het verhaal rond.

De heer **Bosman**: U spreekt over onderhoudsgelden van het ministerie zelf en over het geld van ProRail. Zijn dat twee verschillende zaken?

De heer **Eurlings**: Ik vind dat het geen twee verschillende zaken zouden moeten zijn.

De heer **Bosman**: Ik wil weten waar het geld zit. ProRail krijgt een zak met geld. Die moet daar van alles mee doen, inclusief onderhoud. Er staat echter ook een post onderhoud op het budget van I en M. Zijn dat dezelfde zakken met geld? Is dat trekkingsrecht, of zijn het aparte potten?

De heer **Eurlings**: Dat kunnen aparte potten zijn omdat ProRail een eigen budget heeft om outputgestuurd werk mee te doen. Ik regeer nu over mijn graf heen. Als je ProRail dichterbij wilt halen dan tot nu toe het geval is, hoeft je niet op alles te gaan sturen, maar moet je zowel de eigen middelen als middelen die in op een gegeven moment in de pot van ProRail zitten, heel expliciet in je begroting verantwoorden.

De heer **Bosman**: ProRail krijgt geld voor onderhoud en I en M heeft geld voor onderhoud.

De heer **Eurlings**: Dat kan.

De heer **Bosman**: Ons is steeds verteld dat onderhoud goed gepland kan worden. Je weet wat je hebt, wat het verbruik is en wanneer het tijd is voor onderhoud. Er zijn echter toch zeer grote fluctuaties. Hoe kan dat?

De heer **Eurlings**: Daarvoor zijn drie redenen. Men kan op een hinderlijke vertraging stuiten, of dingen lopen niet goed meer. Ik herinner mij uit het begin van mijn periode als minister dat de inspectie alle wissels heeft geïnspecteerd, omdat er meer onderhoud gepleegd moest worden. De scope van een project kan wijzigen. Eerst denk je dat er heel dure infra in het spoor moet worden aangelegd om meer capaciteit te maken en vervolgens blijkt het veel goedkoper te kunnen. Dan besteed je minder geld en realiseer je toch de maatschappelijke prestatie die men verwacht. Het kan ook zijn dat je meer tijd nodig hebt om zaken met regio's of met

regionale partijen af te stemmen. Als voorbeeld noem ik de Nationale Sleutelprojecten. Ik heb tegen de Kamer gezegd dat dit misschien een vertraging zou kunnen betekenen, maar om goede redenen. Tot op dat moment kunnen wij doorpraten over een station en nemen wij daar bewust de tijd voor. Het zijn dus drie verschillende redenen. Sommige vertragingen zijn kwetsbaarder en vervelender dan andere.

De heer **Bosman**: Wij praten wel over grote bedragen: 270 mln., 420 mln., 580 mln. per jaar.

De heer **Eurlings**: Deze vraag zou ik schriftelijk moeten beantwoorden. Ik ben wel geneigd het eens te zijn met mijn ambtsopvolger. Toen het ging over grote bedragen, merkte zij op dat volgens haar bedragen soms dubbel geteld worden over de jaren heen. Bij het bedrag van 1,7 mld. heb ik dezelfde gevoelens als mevrouw Schultz.

De heer **Bosman**: Als in het ene jaar iets verschuift naar het andere jaar wordt dan niet concreet bijgehouden waarvoor dat geld bestemd is? Is dat geld nog traceerbaar en kan het worden teruggehaald?

De heer **Eurlings**: Ja.

De heer **Bosman**: Dat is terug te vinden in een Excel-spreadsheetje?

De heer **Eurlings**: Het ministerie moet altijd weten waar het geld op een gegeven moment is. Als het onderbested is, blijft het besteedbaar voor onderhoud spoor. Als er een vertraging is, blijft het in die pot zitten. Op het moment dat je een project kunt uitrollen, moet je dat zonder vertraging kunnen doen, zelfs als je een kasschuif hebt gemaakt. Het geld moet er zijn.

Primair doet ProRail het onderhoud. Wij hebben wel gezien dat de Kamer soms prioriteiten stelt en extra geld wil voor dit of voor dat. Dan leidt dit in je begroting direct tot gevolgen op projectniveau. Of het nu bij ProRail zit, of dat er vanuit de begroting iets extra's gebeurt op projectbasis, alles moet heel expliciet met de Kamer worden gecommuniceerd. Dat geldt ook voor de middelen van ProRail. Het stelt de Kamer in staat om het «geen fratsen»-beleid door te zetten.

De heer **Bosman**: U zei zojuist dat Amsterdam–Utrecht een belangrijke pilot is. Wij vinden dat ook. Wij maken ons ook zorgen hoe wij daaruit komen. Het is weer een onderzoek. Er zijn ook onderzoeken geweest naar de hsl en de Betuweroute. Betalen wij niet opnieuw heel veel leergeld om steeds weer te kijken wat het meest efficiënt is? Of vindt u het essentieel dat dit onderzoek gedaan wordt om daar toch weer van te leren?

De heer **Eurlings**: Wat bedoelt u met «het meest efficiënt»?

De heer **Bosman**: Er is een aantal onderzoeken gedaan. Iedere keer moeten wij er extra geld in stoppen. Er zijn steeds weer overheadkosten. Ik verwijs naar een project bij de hsl en bij de Betuweroute. Er werd gekeken wat er op aparte trajecten gebeurde. Ik verwijs naar het rapport van Decisio. Welke getallen heeft dit bureau gebruikt om vast te stellen hoe de landelijke uitrol gaat worden? Het was een maatschappelijke kosten-batenanalyse. Nu gaan wij weer een pilot doen om wederom te kijken of het daadwerkelijk allemaal klopt. Betalen wij geen extra leergeld voor iets dat wij misschien al weten?

De heer **Eurlings**: Ik hoop dat die pilot er inderdaad komt, want NS doet nog steeds niet mee. Ik vind het doen van een pilot een goede en prudente aanpak. Je doet gecontroleerd op een bescheiden schaal praktijkervaring op. U noemt enkele projecten, maar die zijn heel verschillend. Bij de hsl is er een probleem omdat bij een aanbesteding een van de partijen veel te veel heeft geboden. Daarvan plukt u nu nog de zure vruchten. Er was nog een ander probleem bij de aanleg. Iedereen dacht dat alle producenten precies hetzelfde systeem zouden maken, omdat ERTMS zo goed is omschreven. Dat was dus niet waar. Er zaten vrijheidsgraden in waardoor het systeem van de ene producent niet communiceerde met dat van de andere. Dat heeft de aanleg veel duurder gemaakt en sterk vertraagd.

Bij de Betuweroute is het een ander verhaal. Niet zozeer het project zelf heeft tot hogere kosten geleid, maar de politiek. Er werd eerst besloten tot het realiseren van een Betuweroute. Daarvoor was een bepaald bedrag nodig. Daarna ging de politiek de discussie met de regio aan en moest er een brug, een tunnel en een scherm bij, waardoor het vele malen duurder werd. Het waren allemaal politieke wensen. In mijn tijd hebben wij gezegd: als je iets wilt gaan aanleggen, specificeer dan eerst hoe je het gaat aanleggen en beslis daarna. Dan weet je ten minste over welk bedrag je spreekt. De aanleg van de Betuwelijn is een schoolvoorbeeld van een goed gerund project. Ik weet dat dit heel paradoxaal klinkt. Met een kostenoverschrijding van 3% wordt dit internationaal een van beste projecten genoemd. De kostenoverschrijding met miljarden werd veroorzaakt door politieke wensen die opgeplust werden toen het project werd uitgewerkt.

De heer **Bosman**: Dan hebben wij toch heel veel geleerd, of is er nog iets nieuws te leren?

De heer **Eurlings**: Bij ERTMS hebben wij vooral geleerd hoe het niet moet. De pilots zijn ingezet terwijl sommige meenden dat wij het va-banque zouden gaan uitrollen in Nederland. Ook de sector zelf zei: rol maar uit, voor 700 mln. heb je het overal. Toen kwam Arcadis en bleek het 2 mld. te zijn. Ik heb het niet over de technische problemen bij de uitrol. Ik heb ook niet over level 3. Bij BB 21 eind vorige eeuw werd gedacht dat het gereed zou zijn. Dat is nog steeds niet het geval en wij weten ook niet wanneer het komt. Daarom heeft men gezegd: laten wij het voorzichtig aan doen bij die pilots.

Ik heb nooit geaccepteerd dat men op de Hanzelijn niet op hoge snelheid kan rijden. Ik vind nog steeds dat het wel kan. Als er in ons land honderden locs rondrijden met ERTMS, zie ik niet in waarom er geen manier gevonden wordt om alsnog die proef te laten slagen. Ik maak mij echt zorgen. Als de vertraging nog lang duurt, wordt de pilot Utrecht–Amsterdam niet op tijd uitgerold. Ik hoorde de heer Fokken al enige twijfel uiten of 2013 nog wel haalbaar is voor het implementatieplan. Er zijn dus signalen te over. Men zou zich moeten afvragen of men na een discussie van jaren die patstelling nog steeds wil continueren. Europa zal nooit toestaan dat de Nederlandse Staat het inbouwen van ERTMS in de treinen voor 100% financiert. Wij moeten uit die patstelling komen. Als de wil er werkelijk is, rijden die treinen op tijd en op snelheid. Het kan volgens mij nog steeds.

De **voorzitter**: Dat het allemaal lang duurt, lijkt mij een mooie conclusie. Wij praten al vanaf 1999, wij richten ons nu op 2013, maar het schuift waarschijnlijk nog verder op. Tijd is inderdaad een factor. Wij betalen wel

veel leergeld. Wij hebben gezien hoe het niet moet en hopen op een project dat laat zien hoe het wél moet.

Is er nog iets wat u nog met de commissie wilt delen? Zaken die wij moeten meenemen? Misschien iets dat wij van de luchtvaartsector kunnen leren?

De heer **Eurlings**: Nogmaals, het is echt goed dat u dit onderzoek doet. Ik hoop dat u het niet alleen gebruikt om terug te kijken, maar om nu heel bewust een aantal vragen op tafel te leggen met het oog op de volgende concessieverlening. Ik loop niet weg voor het feit dat sommige projecten moeilijk waren. Het moeilijke zat vooral in het feit dat je moest proberen iets te bereiken met partijen die een eigenstandige positie hebben, terwijl er deelbelangen speelden die dit wilden tegengaan. Ik doel op de financiën. Die partijen vonden dat de overheid weer moest bijlappen. Een project dat ik wel zelf kon doen, was het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Het bedrag van 1,5 mld. had ik nog in de hand. Ik heb dat geld als een worst kunnen voorhouden om de partijen samen te brengen en er het maximale uit te halen. Ik wens mijn opvolgers en ook u toe dat in de toekomst zulke dingen steviger worden vastgepind. Ik ken heel wat ambtenaren die grijze haren kregen omdat zij voor de tiende keer moesten gaan praten om ERTMS-kastjes in de trein te krijgen. Ik vind het heel teleurstellend dat dergelijke posities nog steeds worden ingenomen terwijl de pilot eigenlijk al lang in volle voorbereiding had moeten zijn.

De **voorzitter**: Ik dank u heel hartelijk voor uw aanwezigheid en voor de informatie die u met ons hebt willen delen.

Om 17.00 uur vindt de laatste hoorzitting plaats met mevrouw Schultz.

Sluiting 11.30 uur.

VERSLAG VAN EEN OPENBAAR GESPREK IN HET KADER VAN DE TIJDELIJKE COMMISSIE ONDERHOUD EN INNOVATIE SPOOR

Donderdag 17 november 2011
Aanvang 17.00 uur

Gehoord wordt: mevrouw M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, Minister van Infrastructuur en Milieu

Voorzitter: mevrouw A. H. Kuiken

Verder zijn aanwezig de leden van de commissie: Van Bommel, Bosman, Van Hijum en Paulus Jansen, alsmede de heer F.H. Mittendorff, griffier, en de heer R.J. de Bakker, onderzoekscoördinator

De **voorzitter**: Goedemiddag, wij beginnen met de allerlaatste hoorzitting van onze tijdelijke commissie Spoor. Wij hebben het gesprek met minister Schultz.

Ik stel even de commissie voor. Mijn naam is Atje Kuiken, ik ben voorzitter van deze tijdelijke commissie. Aan mijn rechterkant zitten Jhim van Bommel en André Bosman, aan mijn linkerkant Eddy van Hijum en Paulus Jansen. Wij doen onderzoek naar het spoor. Wij willen ervoor zorgen dat wij nu en in de toekomst snel en veilig van A naar B kunnen reizen. Wij kijken naar de technische middelen, wij kijken of er voldoende geld wordt besteed aan onderhoud en of een en ander op de juiste manier gebeurt. Daarover willen wij vandaag met u spreken.

Ik begin met het stellen van vragen. De andere leden kunnen zich daarbij voegen als zij dat wensen.

Gelukkig hoef ik u niet meer te introduceren, mevrouw Schultz. Ik ga maar meteen van start. Wie is in Nederland de baas over het spoor?

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het lijkt een simpele vraag, maar het antwoord is iets lastiger. De Staat is er verantwoordelijk voor dat mensen goed van A naar B kunnen en heeft daarvoor verschillende modaliteiten. Een daarvan is het spoor. Wij zorgen ervoor dat duidelijk is waar dat spoor komt te liggen, door wie het wordt aangelegd en wie erop mag rijden. Dat doen wij met concessieverlening. De Staat is degene die het uiteindelijk voor het zeggen heeft.

De **voorzitter**: U dus?

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, de minister van I en M, maar omdat de benaming van het ministerie nogal eens wisselt in de loop der jaren, zei ik: de Staat.

De **voorzitter**: Er hebben veel hoorzittingen plaatsgevonden in de periode oktober–november. Veel mensen hebben ons verteld dat het bij het spoor ontbreekt aan regie. U zegt zelf dat u eindverantwoordelijk bent. Wat vindt u ervan als mensen dit zeggen?

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb natuurlijk een deel van de verslagen gezien. Het hangt ervan af waarover het gaat. Goederenvervoer of personenvervoer? Infrastructuur of de concessies? Voor al die onderdelen is er een duidelijk afsprakenkader en een bepaalde manier van werken. Met ProRail zijn er duidelijke afspraken over sturing

op beheer en onderhoud. Er zijn ook duidelijke afspraken over aanlegprogramma's. Daarop sturen wij heel expliciet.

Met de vervoerders op het spoor hebben wij ook heel expliciete afspraken. Met NS als concessiehouder voor het hoofdrailnet zijn er expliciete afspraken en die liggen vast in de concessies. Ook daar sturen wij expliciet op. De regie is formeel vastgelegd. Die ligt bij ons. Misschien is het goed als u uw vraag verduidelijkt, zodat ik kan ingaan op specifieke onderdelen.

De voorzitter: Wij doen onder andere onderzoek naar de vraag welke techniek er gebruikt moet worden om het spoor maximaal te kunnen benutten. Dat hangt natuurlijk samen met zowel infrastructuur als materieel, dus zowel met de rol van ProRail als met die van NS. Zij vinden allemaal dat u meer zou moeten sturen. U zegt dat dit gebeurt via concessies en via de directe relatie met ProRail. Vindt u dat er voldoende sturing is, of mist u zelf af en toe instrumenten om goed te kunnen sturen?

Mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Ik ga even specifiek in op de sturing van ProRail. Wij sturen via een outputsturing op beheer en onderhoud; dat heet B&l bij ProRail. Wij zeggen wat het bedrijf moet opleveren voordat wij het goed genoeg vinden. Ik denk bijvoorbeeld aan de beschikbaarheid van het net. Bij de aanlegprogramma's sturen wij op de input.

Ik vind dat voor allebei een logische structuur. Door outputsturing op beheer en onderhoud zeggen wij eigenlijk dat het niet uitmaakt op welke manier het gebeurt, als de door ons gewenste beschikbaarheid maar gerealiseerd wordt. Ik vind dat een goede manier. Je stelt daarmee de organisatie in staat om het zelf zo goed mogelijk te doen in plaats van het voor te schrijven. Dat doen wij ook steeds meer bij RWS. Wij zeggen steeds minder hoe een weg eruit moet zien en hoe die moet worden aangelegd.

De voorzitter: U maakt een vergelijking met Rijkswaterstaat. Wij spraken vandaag met uw voorgangers, mevrouw Peijs en de heer Eurlings. Zij zeiden allebei dat het misschien beter geweest was om ProRail dichter bij de overheid te houden. Vindt u de manier waarop het nu georganiseerd is een goede manier, of vindt u dat er een Rijkswaterstaatachtige constructie moet komen?

Mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Mijn antwoord op de vorige vraag was nog niet af. Ik parkeer dat maar even. Misschien komen wij daarop straks nog terug.

De organisatie van ProRail en NS vormt al jarenlang een punt van discussie. Heel snel na mijn aantreden ben ik ermee geconfronteerd naar aanleiding van winterweerproblematiek. In het verleden is ervoor gekozen om ProRail en NS te scheiden.

De voorzitter: Wij weten wanneer die keuze is gemaakt. Het gaat ons meer om de vraag of de manier waarop wij ProRail hebben weggezet, u voldoende mogelijkheden biedt om goed te sturen. Of vindt u dat het anders georganiseerd moet worden en dat ProRail dichter bij het ministerie geplaatst moet worden om er goed grip op te kunnen houden?

Mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: De wijze waarop het nu georganiseerd is, is voor mij voldoende om te kunnen sturen. Ik heb als minister wel dingen veranderd. Dit onderzoek gaat weliswaar over

de periode tot 2010, maar ik neem aan dat u ook wel iets wilt weten over het afgelopen jaar. Ik heb Rijkswaterstaat bijna wekelijks bij mij aan tafel om over allerlei projecten te praten. De afstand met ProRail was veel groter. Wij zagen de directeur van ProRail veel minder. Bij het aantreden van de nieuwe directeur, waarin ik zelf ook een rol heb gespeeld, heb ik afgesproken dat wij maandelijks overleg zouden hebben om veel nauwer met elkaar over alle projecten te kunnen praten.

In het verleden was het niet zozeer de structuur, maar ook hoe dicht je op elkaar zat en hoe je met elkaar omging. Hoe snel spreek je elkaar als iets misschien niet helemaal loopt zoals je gepland hebt? Die maandelijks overleggen bevallen mij heel goed. In april is de nieuwe directeur aangetreden. Wij zijn net na de zomer met dat overleg gestart en sindsdien vindt dat elke maand plaats. Dat is een van dingen die ik veranderd heb.

Naar aanleiding van de problemen met het winterweer heb ik natuurlijk ook gekeken of de manier waarop ProRail nu georganiseerd is en in het bestel zit, wel de meest gewenste is. Ik heb ook gekeken naar de onderzoeken die recentelijk zijn uitgevoerd en die ook in de Kamer zijn besproken. Uit die onderzoeken bleek dat die scheiding eigenlijk wel goed was. Ik heb toen gezegd dat ik geen andere organisatiestructuur wilde, maar dat ik wel zou kijken naar wat er niet klopt of niet goed loopt. Op grond van de bevindingen hebben wij besloten de informatievoorziening bij problemen op het spoor over te hevelen naar NS. Wij hebben ook aangegeven dat de teams van ProRail en NS bij dit soort verstoringen en problematische uitval samen in een crisiscoördinatiecentrum moeten gaan zitten, zodat zij samen een oplossing kunnen bieden. Ik heb heel concreet ingegrepen in omissies in de bestaande organisatiestructuur. Ik zie geen reden om het bij Rijkswaterstaat naar binnen te trekken of het op een andere manier te doen. Als er een concreet probleem is, moet je een concrete oplossing bedenken. Ik denk nog steeds dat wij ook in de toekomst een oplossing vinden als wij tegen dingen aanlopen.

De voorzitter: U volgt dus de lijn: dichtbij je houden en heel direct sturen?

Tot op heden is het niet mogelijk geweest om NS te dwingen het NS-materiaal klaar te maken voor een toekomstig beveiligingssysteem. Wat vindt u hier van de sturing?

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:** Bij NS sturen wij via een concessie. Die sluit je voor langere tijd af. Daarom moet je bij het afsluiten van een volgende concessie heel goed nadenken over wat er allemaal in moet staan. Je kunt daarin zaken opnemen die dan al bekend zijn of waarvan je zeker weet dat die zich zullen voordoen. Bij het afsluiten van de huidige concessie was natuurlijk nog niet bekend waar ERTMS uitgerold zou worden en welke lijnen en treinstellen daarvan voorzien zouden moeten worden. Dat wordt ook complex bij de nieuwe concessie, omdat je dan nog niet precies weet welke lijnen daarmee uitgerold zullen worden. Je moet wel iets vinden om dit soort dingen op de een of andere manier te regelen.

De voorzitter: Dus de conclusie is dat de concessie voor u hét sturingsinstrument is?

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:** Inderdaad. De concessie is voor mij hét sturingsinstrument, maar verder zijn er de maatschappelijke druk en de maatschappelijke problematiek. Naar aanleiding van de problemen met het winterweer hebben wij gezegd: nu

de problematiek zo groot is, moeten wij een aantal van de bestaande dingen openbreken en anders doen. Ook dat helpt.

De **voorzitter**: Er is dus wel een grote mate van afhankelijkheid. Herkent u zich in de opmerking dat de regie van de minister niet altijd vanzelfsprekend is?

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat hangt af van wat je daaronder verstaat. Wat wil ik? Ik wil dat mensen van A naar B kunnen over het spoor, dat dit op een goede manier gebeurt, dat er een minimum bedieningsniveau is en dat er afspraken zijn over uitval, frequentie, bereikbaarheid en klantvriendelijkheid. Daarover kun je van tevoren nadenken en dat kun je opnemen in een concessie. NS heeft in de afgelopen jaren redelijk voldaan aan alle kpi's die wij samen hadden afgesproken. Het gaat fout als er zich echt incidenten voordoen, zoals die moeilijke winters. En dan gaat het ook meteen goed fout. De vraag is of je dat altijd van tevoren in concessies kunt opnemen. De vraag is ook of je als minister moet willen dat je over dat alles gaat. Het leven kan immers niet zonder nul risico zijn. Ik heb niet het gevoel dat ik op dit soort punten meer regie moet hebben.

Je hebt wel het gevoel dat je niet veel kunt als er nieuwe aanvullende politieke wensen in beeld komen. Dan is het echt lastig. Het is ook een kwestie van wat je er financieel voor over hebt om het gerealiseerd te krijgen.

De **voorzitter**: Het punt van de regie zal in de loop van het gesprek nog wel terugkomen.

Er gaat in het onderhoudsbudget 1,5 mld. om; vorig jaar was het 1,8 mld. Welke garanties heeft de Kamer dat het geld daadwerkelijk aan onderhoud wordt besteed en op een goede manier?

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat zijn twee verschillende vragen. Er werd even gedacht dat geld kwijt was of naar andere modaliteiten was geschoven. Ik heb deze week in het begrotingsoverleg de Kamer toegezegd dat wij alle kasschuiven volledig inzichtelijk zullen maken en zullen laten zien dat de begroting op nul eindigt. Het gevolg van de kasschuiven is ook dat er evenveel budget blijft voor de geplande activiteiten als eerder is vastgesteld. Je ziet dat er door de jaren heen niet naar andere modaliteiten geschoven wordt of dat dingen niet meer gerealiseerd worden. Dat inzicht kan ik geven. Dit was ook een van de leerpunten in het rapport van de Algemene Rekenkamer. Hoe zorg je ervoor dat die vrij ingewikkelde constructies met kasschuiven inzichtelijk worden voor degenen die erop moeten toezien? Ik heb aan de Kamer geschreven dat ik ervoor zal zorgen dat het volledig inzichtelijk is. Die garantie kan ik dus geven.

Wij sturen op de output, dus op beschikbaarheid, en niet zozeer op de vraag welk materiaal wordt ingezet om die beschikbaarheid te realiseren. Tegelijkertijd willen wij dat de financiële middelen efficiënt en effectief besteed worden. Wij doen daarom audits om daadwerkelijk te kunnen zien of de inzet die ProRail pleegt om die beschikbaarheid te realiseren, ook effect sorteert. Die audits zijn beschikbaar. Wij maken jaarlijks efficiencytaakstellingen en vragen of men het nog beter en efficiënter kan doen. Afgelopen jaar hebben wij gezien dat men dat op een aantal terreinen zelf ook heeft gedaan. Dat budget wordt gewoon afgeroomd. De audits zien erop toe dat de activiteiten die ondernomen zijn, effectief en efficiënt en hun geld waard zijn.

De **voorzitter**: Ik ga nog even verder met de kasschuiven. Ik wil het niet zozeer hebben over de precieze hoogte van het bedrag dat overblijft. U zegt 364 mln. en een ander zegt dat het meer is. Dat is voor mij niet zo relevant. Ik vind 364 mln. behoorlijk, maar dat terzijde.

De commissie heeft wel een beetje het idee dat de pot met geld voor onderhoud een soort grabbelton is, ook vanwege de manier waarop het Infracfonds is ingericht. Ik wil met u een aantal voorbeelden langslopen. Ik begin met de High Speed Alliance die toevallig deze week weer in het nieuws was. In 2008 is 420 mln. uit het onderhoudsbudget naar de High Speed Alliance gegaan om een exploitatietekort te dichten. Vindt u dat een acceptabele kasschuif? Het gaat wel over het spoor, maar onderhoud versus een bedrijf dat het niet goed doet, vind ik toch een heel ander geval.

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dit specifieke voorbeeld ken ik niet. Je hebt juist een infraconds omdat je weet dat in de loop van het jaar sommige uitgaven later gedaan worden en sommige eerder. Dat gebeurt soms vanwege vertragingen of scopewijzigingen. Het Infracfonds biedt de mogelijkheid om over de modaliteiten heen een kasschuif te maken. Als je een weg later aanlegt, maar je wilt wel heel graag beginnen met het spoor, dan kan dat.

De **voorzitter**: Dat betekent dan wel dat er geen harde knip zit tussen spoor en weg.

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: In de kasschuiven wel. Het uiteindelijk budget is gemandateerd aan een bepaalde modaliteit. Geld dat bestemd is voor de weg en dat je even voor het spoor inzet, moet wel terug naar de weg, en wel precies dezelfde hoeveelheid. Je kunt alleen maar afwijken van de verdeling tussen weg, water en spoor als je dat duidelijk afspreekt met de Kamer, bijvoorbeeld als met een amendement iets gaat van het ene artikel naar het andere. Er zijn natuurlijk altijd wijzigingen in de tijd, of er zijn scopewijzigingen, of sommige dingen gaan sneller.

De **voorzitter**: Wij zien dat daarvoor een bepaalde flexibiliteit nodig is. Wij hebben ook geconstateerd dat in de begroting van 2009 uit het budget voor in stand houden en beheer 580 mln. wordt gehaald voor een planstudie. In het jaar dat dit is gebeurd, is die planstudie echter niet uitgevoerd. Komt het geld dan terug op de begroting voor die planstudie, of gaat het terug naar het onderhoudsbudget? Wij hebben gezien dat het weer terugkomt op de begroting voor de planstudie. Er is gewoon 580 mln. foetsie. Zo ontstaat dan het beeld van een grabbelton.

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De essentie is dat geld dat begroot is voor beheer en onderhoud van het spoor, daar weer moet komen. Geld dat begroot is voor aanleg, moet weer bij aanleg komen. Hetzelfde geldt voor de wegen. Het zou dan misschien niet in datzelfde jaar, maar wel in het jaar daarop weer zichtbaar moeten zijn. Zowel de commissie als de Rekenkamer geeft aan dat dit inzicht er niet altijd is. Daarom heeft de Kamer gevraagd of zij inzicht kan krijgen in de kasschuiven die er tot 2020 in zitten. Op die manier krijg je een langetermijnbeeld.

De **voorzitter**: Dat is inderdaad heel belangrijk. Het punt van de High Speed Alliance is actueel. Het gaat om 300 mln. Voor hetzelfde geld vindt er weer een greep in het onderhoudsbudget plaats. De Kamer kan niet

controleren waar dat geld naartoe gaat. Twee weken geleden hebben wij het ministerie gevraagd om ons die kasschuiven in het onderhoudsbudget te laten zien. Wij zijn nu twee weken verder en dat overzicht is er nog niet. Dat geeft ons niet het vertrouwen dat de systematiek die erachter zit, garandeert dat er geen onderhoudsgeld weglekt. Het beeld van een grabbelton blijft bestaan. Ik ga ervan uit dat wij dat overzicht nog krijgen.

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nogmaals, ik wil dat inzicht natuurlijk geven.

Wij proberen ervoor te zorgen dat het beschikbare budget zo goed mogelijk wordt ingezet. Het Infracfonds stelt ons immers in staat om die wisselingen te doen, opdat er nooit iets stil komt te liggen als dat niet nodig en het geld niet kwijtraakt als een project uitloopt.

Ik hoorde u iets zeggen over de HSA en 300 mln. Ik heb dat ook in de krant gelezen. Het getal klopt niet. Ik kom daar binnenkort mee naar de Kamer. Nogmaals, wij hebben niets te verbergen op dat vlak. Ik kan mij wel voorstellen dat het voor de Kamer complex is om een goed inzicht te krijgen teneinde toezicht te kunnen houden. Ik wil er helemaal voor gaan om een zodanig inzicht te geven dat de Kamer haar rol in dezen goed kan waarmaken.

De **voorzitter**: Dat is inderdaad heel erg belangrijk.

Ik wil nog even ingaan op de techniek. Het gaat ons erom de reizigers zo snel en veilig mogelijk van A naar B te krijgen. Sinds 2003 is iedereen in spoorland ervan overtuigd dat wij moeten overgaan op een nieuw Europees veiligheidssysteem, om ervoor te zorgen dat de veiligheid gewaarborgd wordt, dat treinen tussen de verschillende landen kunnen reizen en dat de capaciteit vergroot kan worden. Wij zijn nu in 2011. De visie is wel dat het er ooit moet komen, maar hoe is nog onduidelijk. Wanneer kan de Kamer een plan tegemoet zien waarin staat hoe in een x-aantal jaren dit Europees beveiligingssysteem over Nederland wordt uitgerold?

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ben natuurlijk ook even de historie ingedoken. Waarom is daarover nog steeds geen besluit genomen? Dat is in de tussentijd wel met de Kamer gecommuniceerd. Nederland was eerst koploper. Op een gegeven moment heeft men gezegd: laten wij een stapje terug doen, want het is duurder en complexer dan gedacht. Het laatste dat door mijn voorganger met de Kamer is gecommuniceerd, is dat naar verwachting in 2013 door de sector een implementatieplan aangeboden wordt en dat op basis daarvan een uitrol van het systeem mogelijk gemaakt wordt. Het is niet al die jaren blijven liggen. Er zijn wel acties geweest, maar het is op een bepaald moment bewust stilgelegd. Misschien is dat wel goed. Wij zien nu immers dat ERTMS 1 level in Spanje wat verouderd begint te raken, terwijl wij toen ook dachten dat wij zouden gaan rijden op ERTMS 3 level en dat is nu nog niet op de markt. Dan is het logisch dat wij het nu nog niet precies weten. Als wij in Europees verband kiezen voor ERTMS als belangrijk beveiligingssysteem en de interoperabiliteit willen regelen, moeten wij ervoor zorgen dat duidelijk is waar en wanneer wij gaan beginnen, hoe wij het gaan doen en wat de verschillende rollen zijn van het Rijk als financier van de infrastructuur en van de vervoerder als financier van het materieel. Dat ben ik met u eens.

De **voorzitter**: In 2013 moet dat plan er liggen?

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: In 2013 komt de sector met een implementatieplan bij ons, althans dat is altijd de planning geweest. Wij zullen zo snel mogelijk daarna moeten zeggen op welke manier wij het gaan doen.

De **voorzitter**: 2013 is niet realistisch?

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb natuurlijk ook gehoord dat tijdens uw hoorzittingen sommigen hebben gezegd dat 2013 moeilijk haalbaar is. Zij hebben echter niet gezegd dat het niet realistisch is.

De **voorzitter**: NS weigert om materieel om te bouwen en vindt dat het ministerie met geld over de brug moet komen. Het ombouwen van materieel kost gemiddeld een tot twee jaar. Dan zitten wij dus al in 2013 en de pilot moet nog starten. Ook uw eigen ambtenaren zeggen dat 2013 heel ingewikkeld wordt.

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik weet dat zij gezegd hebben dat het moeilijk wordt om dat te halen.

De **voorzitter**: U bent heel realistisch, dus u moet toch ook de conclusie trekken dat 2013 niet haalbaar is?

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik wil eigenlijk een andere conclusie trekken. Er zijn twee dingen: een daarvan is de pilot. Het duurt even voordat die klaar is. Als daarna pas gewerkt wordt aan een implementatieplan, wordt het inderdaad heel erg lastig. Ik wil parallel aan de pilot al gaan werken aan dat implementatieplan, zodat wij zo min mogelijk tijd verliezen. Je weet dan inderdaad nog niet alles, maar je hoeft ook niet te wachten totdat je alles weet. Ik denk dat het verstandig is om dat parallel in te zetten om daarmee ook zo veel mogelijk tijd te winnen. Met het hebben van een implementatieplan rijden er nog geen treinen. Dat zien wij ook in België en Denemarken. Zij hebben een implementatieplan. Dat loopt van nu tot 2022. Het feit dat NS het nog niet heeft ingebouwd en dat het nog wel even duurt voordat het is ingebouwd, hoeft niet het probleem te zijn.

De **voorzitter**: Ik ben dat met u eens. Papier is ook geduldig. Amsterdam-Utrecht dient als een pilot om nogmaals te testen hoe het Europese beveiligingssysteem over Nederland kan worden uitgerold, waarmee dan rekening moet worden gehouden. Vriend en vijand zijn het erover eens dat het Europese beveiligingssysteem hét systeem voor de toekomst is. Ik maak mij zorgen over het feit dat er ondertussen allerlei investeringen worden gedaan die haaks staan op dat Europese beveiligingssysteem. Kort Volgen bijvoorbeeld werkt alleen door meer seinen dichter op elkaar te zetten. Dit staat haaks op het Europese beveiligingssysteem, dat juist geen seinen nodig heeft. Kunt u mij dat uitleggen?

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Er ligt nog geen implementatieplan en er is nog geen goedkeuring van de Kamer voor de toepassing van ERTMS. Wij moeten blijven werken aan het spoor en aan veiligheidssystemen. ATB-Vv gaat ook door in de tussentijd. Wij moeten tevens werken aan capaciteitsvergroting. Kort Volgen proberen wij zo goed mogelijk te regelen. Wij denken ook na over robuust spoor en hoe je dat kunt organiseren met zo min mogelijk wissels. Wij denken verder na

over de vraag hoe wij het spoor gemakkelijker kunnen maken. Wij proberen de wensen die wij hebben nu ook te realiseren.

De **voorzitter**: Ik constateer dat wij steeds bezig zijn met kortetermijnplanning en daarin miljoenen investeren, terwijl wij de lange termijn uit beeld verliezen. Die investeringen zijn geen klein bier. Het langetermijnperspectief wordt ook steeds duurder. Er wordt namelijk geld weggegooid omdat alleen in de korte termijn geïnvesteerd is.

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ben het daarmee niet eens. Volgens mij heeft ook Karla Peijs hier vanochtend gezegd dat je moet blijven investeren in veiligheid.

De **voorzitter**: Ik wil u toch even onderbreken. Mevrouw Peijs sprak over 2003. Wij zijn nu in 2011 en komen langzamerhand wel op het punt dat het oude systeem echt vervangen moet worden. Dat is rond 2018. Op dit moment wordt echter weer intensief geïnvesteerd in oplossingen voor de korte termijn, die haaks staan op de langetermijnvisie. Ik begrijp dat je niet iets wilt uitrollen als je het nog niet helemaal weet, maar nu zijn wij ongeveer zover dat wij het wel weten. De techniek is er klaar voor en toch wordt er weer geïnvesteerd in de korte termijn. Wilt u mij dat eens uitleggen?

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kan u dat zeker uitleggen. Op het moment dat je nog niet zeker weet waar je ERTMS gaat uitrollen en waar het kosteneffectief is, moet je in de tussentijd blijven investeren in vervanging en veiligheid. Wij proberen dat zodanig vorm te geven dat het er zo veel mogelijk «no regret» is. Ik heb ook begrepen dat er hele discussies zijn over de vraag welke systemen in de toekomst wel of niet compatible zijn met ERTMS. Het zijn zeer technische discussies. Wij proberen zo goed mogelijke besluiten te nemen, opdat wat wij doen niet onomkeerbaar is en wij dus geen geld weggooien. Soms is het nog steeds voordeliger om nu een investering te doen die je straks misschien opnieuw moet doen, omdat de onderhoudskosten uiteindelijk veel duurder uitvallen als je nu die investering niet doet. Ik wijs op de discussie over conventionele systemen versus elektronische. Wij proberen echt vooruit te denken en vooruit te kijken.

De **voorzitter**: U hebt ons daarover ook een brief gestuurd. Wij zijn er nog niet helemaal van overtuigd, maar dan gaan wij echt de techniek in. Wij constateren dat mevrouw Peijs, de heer Eurlings en ook u overtuigd zijn van de langetermijntoekomst, maar dat er voortdurend geld geïnvesteerd wordt in de korte termijn. Hoe dichterbij de deadline komen waarop wij het oude systeem echt moeten vervangen, hoe meer de investeringsagenda wordt opgevoerd en de focus gelegd wordt op de korte termijn. Dat kan toch niet de bedoeling zijn?

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het prettige van een infrafonds is natuurlijk dat daarin reserveringen zijn gemaakt voor beheer en onderhoud op de vrij lange termijn. Ook voor de toekomst staan er budgetten voor het vervangen van beveiligingssysteem. Omdat wij nog niet weten waar wij ERTMS gaan implementeren, worden die budgetten nu misschien gekoppeld aan ATB. Op het moment dat je wel besloten hebt, kun je die budgetten weer voor andere zaken inzetten. Nogmaals, als er duidelijkheid is, moeten wij ons daar helemaal op richten. Zolang er geen duidelijkheid is, moeten wij doen wat het beste is om ervoor te zorgen dat ons spoor niet achteruitgaat en veilig blijft. Wij

kunnen niet anders dan blijven investeren totdat wij weten dat wij daadwerkelijk een andere weg inslaan.

De **voorzitter**: Wij hebben de hsl, de Betuweroute en de Hanzelijn gehad. Op de Hanzelijn kan de verwachte reistijdwinst nog steeds niet gehaald worden omdat er geen treinen zijn die zo hard kunnen rijden. Is er al niet heel veel leergeld betaald om te kunnen bepalen hoe wij straks verdergaan met een Europees beveiligingssysteem? Het is al een half miljard. Straks komt daar nog de lijn Amsterdam–Utrecht bij.

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het Europese veiligheidssysteem was ook bedoeld voor de Europese corridors. De treinen moesten over de grenzen heen kunnen rijden. Vervolgens hebben wij in het verleden geconstateerd dat het systeem ook aantrekkelijk kan zijn voor de rest van het netwerk. Op de hsl en de Betuweroute rijden ook treinen die ERTMS-proof zijn. Wij hebben de ambitie om dit ook op andere netten mogelijk te maken. Ik zie het eerste deel enigszins los van het andere deel. Daar rijdt ook een ander soort treinen op. Bij de lijn Amsterdam–Utrecht en op de Hanzelijn krijg je natuurlijk veel meer discussie over het gewone treinmaterieel.

In die tijd is er ook vrij veel veranderd. Ik heb al gezegd dat wij nog niet zo lang geleden dachten dat wij met ERTMS level 3 uit de voeten zouden kunnen. Degenen die wel snel zijn gegaan en overal ERTMS level 1 hebben, zitten nu met een verouderd model. Degenen die helemaal op level 3 hadden ingezet, moeten nu constateren dat het nog niet op de markt is. Wij hebben gezien dat de markt en de technische ontwikkelingen nog niet helemaal klaar waren. Ik vind dat nu het moment gekomen is om die keuzes wel te maken. Dat is ook waarom mijn voorganger heeft gezegd dat wij in 2013 een implementatieplan willen en meteen daarna kunnen gaan besluiten. Volgens mij kunnen wij dan veel beter afgewogen bepalen waar het kosteneffectief is en waar wij het echt moeten gaan toepassen.

De **voorzitter**: Ondanks het leergeld!
Dank u wel. Ik geef nu het woord aan de heer Van Hijum.

De heer **Van Hijum**: De Hanzelijn is al even ter sprake gekomen. Is het eigenlijk geen blamage dat er straks een lijn ligt tussen Zwolle en Lelystad die 1 mld. heeft gekost, die voorzien is van een nieuw beveiligingssysteem, maar waarop geen 200 km/u gereden kan worden, ook geen 160 km/u, maar 140 km/u? De beloofde reistijdwinst van 15 tot 20 minuten wordt gewoon niet gerealiseerd.

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het ware beter geweest als in het verleden bij de aanleg van de infrastructuur meteen een afspraak gemaakt was over het rijden van de treinen. Ik heb natuurlijk gekeken wat daar in het verleden gebeurd is. Het ging over verwachtingen, maar die zijn nergens vastgelegd.

Naar aanleiding van de pilot en het implementatieplan moet je ervoor zorgen dat er zo snel mogelijk afspraken gemaakt worden. Het is zonde dat je een lijn hebt waarop je harder zou kunnen rijden, maar dat nog niet doet.

De heer **Van Hijum**: U zegt «zonde», maar wat zegt dat over de afspraken die zijn gemaakt?

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Mijn voorgangster zei dat in die tijd de verhoudingen zodanig waren dat men ervan uitging dat het ook gebeurde. In de tussentijd zijn de verhoudingen tussen NS en het Rijk anders geworden. Ik heb ook de heer Eurlings hier nog over gehoord, maar meer in algemene zin. Als je beslissingen neemt over infrastructuur, bijvoorbeeld over de aanleg van ERTMS, moet je eigenlijk ook meteen een besluit nemen over wat je doet met het materieel dat op dat spoor rijdt. Dat is in het verleden gewoon niet gebeurd.

De heer **Van Hijum**: Tijdens het hele besluitvormingstraject, bij het Tracébesluit, bij de Trajectnota en bij de MER, is de samenleving en de Kamer voorgespiegeld dat deze investering een reistijdwinst van 15 à 20 minuten zou opleveren. Wanneer is aan de Kamer gemeld dat dit een onjuiste veronderstelling was?

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik weet in ieder geval dat ik naar aanleiding van vragen van u en de heer De Rouwe in juni of juli van dit jaar heb gemeld dat in de beginfase nog niet zo snel gereden zou worden. Wanneer en of het daarvoor gemeld is, weet ik niet uit mijn hoofd.

De heer **Van Hijum**: U weet dus niet of door NS of ProRail op een gegeven moment aan het ministerie is gemeld dat die veronderstelling niet langer opging en dat het misschien verstandig zou zijn om dat met de Kamer te delen?

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik bedoelde te zeggen dat ik niet weet of mijn voorgangers dit al eerder gemeld hebben. Ik heb het in ieder geval gemeld aan de Kamer.

De heer **Van Hijum**: U hebt dat inderdaad gedaan naar aanleiding van vragen. Uw beide voorgangers hebben hier vandaag gezegd dat zij er altijd van uitgegaan zijn dat die reistijdwinst gewoon gerealiseerd zou kunnen worden. De heer Eurlings zei zelfs dat hij er nog steeds van uitgaat dat niet geaccepteerd wordt dat het niet mogelijk is en dat het met wat creativiteit daadwerkelijk wel kan lukken. Hoe ziet u dat?

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik denk dat wij er met elkaar aan moeten werken om daar zo snel mogelijk met het juiste materieel te rijden. De mogelijkheden en onmogelijkheden daarvan kan ik nu nog niet schetsen. Je moet met elkaar gaan onderhandelen. Terugkijkend moet je er volgens mij voor zorgen dat je een besluit over infrastructuur koppelt aan het materieel dat over die infrastructuur rijdt, zodat je dat risico niet loopt. En wat de toekomst betreft: wij starten de pilot. Dan komt er een implementatieplan. De Hanzelijn moet in ieder geval deel uitmaken van dat implementatieplan. Het is mooi als wij het naar voren kunnen halen.

De heer **Van Hijum**: Kunt u dat wat concreter maken? Welke inspanningen kunt u nog plegen om samen met de Nederlandse Spoorwegen het maatschappelijk rendement van die investeringen zo groot mogelijk te laten zijn?

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Op het moment dat je een pilot doet, krijg je ook discussies over de juridische en financiële verplichtingen. Dat is het complexe.

De heer **Van Hijum**: De Hanzelijn is geen pilot.

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat weet ik, maar de pilot hangt er wel mee samen. Wij hebben nu debatten over de vraag wie welk deel draagt van de ombouw van het materieel. Voor de Hanzelijn geldt natuurlijk precies hetzelfde. Dat hangt er erg mee samen. Daarom wilde ik dat ook noemen. Wij moeten tot een verdeling van de budgetten komen. U hebt ook gezien dat de sector zegt dat het ministerie het maar voor 100% moet betalen. Het lijkt ons helemaal geen goed idee als het op die manier gaat, al was het alleen al met het oog op vraagstukken van staatssteun. Wij moeten nadrukkelijk met elkaar in gesprek gaan en onderhandelen over de vraag hoe wij dat oplossen. Ik kan u dat nu niet zeggen.

De heer **Van Hijum**: Het is geen nieuwe vraag. Is het eigenlijk niet opmerkelijk dat de Nederlandse Spoorwegen alleen bereid zijn om mee te werken aan dit soort zaken als de kosten volledig gesubsidieerd worden? Waarom werkt NS niet mee om het rendement zo groot mogelijk te laten zijn? Waarom die formele houding?

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat vind ik ook.

De heer **Van Hijum**: U spreekt NS daarop aan?

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, dat doe ik. Ik vind het een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Ik vind ook niet dat de kosten voor 100% bij de vervoerder moeten liggen, want het Rijk en de internationale overheden vragen wat. Andersom is het ook niet voor 100% voor I en M. Als interoperabiliteit goed geregeld is, heb je overal in Europa toegang. Het is dus ook goed voor de toekomstige positie van NS. Ik vind dat je dit soort vraagstukken gewoon met elkaar moet delen.

De heer **Van Hijum**: Als de spoorsector een plan uitwerkt voor een pilot en een implementatie, waarop is uw vertrouwen gebaseerd dat men er goed uitkomt en dat het niet alsnog voor een groot deel bij het ministerie komt te liggen?

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De rekening zal ongetwijfeld voor een groot deel richting ministerie gestuurd worden. Wij moeten de onderhandelingen strak inzetten en dat niet accepteren. Het is ook een kwestie van onderhandelen.

De heer **Van Hijum**: Er is al gesproken over de splitsing tussen NS en ProRail. Dit soort systeemspongen brengen natuurlijk kosten mee, maar ook baten voor de capaciteit, de veiligheid en de reistijd voor de sector als geheel. Dan mag je toch van de sector vragen om die investeringen te doen? Ik begrijp niet waarom u zo rustig zegt dat u die rekening wel tegemoet ziet. De sector moet dat toch oplossen?

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zeg absoluut niet dat wij die rekening wel tegemoet zien. Sterker nog, ik heb gezegd dat ik vind dat die niet voor 100% bij ons moet liggen. Ik weet dat er in het verleden een verwachting was dat die reistijdvoordelen erg bij de vervoerder zouden neerslaan. Ik weet dat daar nu voor een groot deel anders over gedacht wordt. Dat had NS destijds ook al kunnen zien. Wij geven klip en klaar aan wat wij verwachten, wat NS moet leveren, wat NS moet bedienen en op welke wijze. Wij leggen dat vast in

concessies. Het is lastig om dit nu vast te leggen in concessies omdat er nog geen uitrol is. Wij moeten er wel voor zorgen dat wij een haak maken in de concessie om in de toekomst dit soort dingen wel te kunnen regelen.

De heer **Van Hijum**: U zegt dus eigenlijk dat u, zolang die haak er niet is, geen mogelijkheden hebt om de partners tot een zodanige samenwerking te bewegen dat dit soort praktische problemen opgelost worden?

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Je kunt een organisatie als NS, waarmee de overheid gewoon een contract heeft, niet dwingen om ineens iets te doen buiten het contract en daarvoor het budget te leveren. Ik heb gezegd dat er altijd nog meer is dan een concessie, namelijk een zekere maatschappelijke druk. Wat zou je wel en wat zou je niet moeten doen, zeker als er nieuwe concessies in beeld zijn? Dan kun je soms dingen realiseren die erbuiten vallen. Het Rijk kan niet eenzijdig zeggen dat NS voortaan ook bepaalde andere activiteiten moet verrichten en daarvoor zelf de kosten moet dragen.

De heer **Van Hijum**: Wij leggen een splinternieuwe lijn aan voor de Nederlandse Spoorwegen. NS mag die lijn gaan exploiteren en er inkomsten uit genereren, maar wij verwachten niet dat NS de investering doet om een deel van de locomotieven zodanig uit te rusten dat er snel gereden kan worden op die lijn.

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik verwacht dat wel. In het implementatieplan moet minimaal staan hoe dat vorm krijgt en hoe hard de treinen daarop gaan rijden. Als het kan, rijden die treinen eerder snel.

De heer **Van Hijum**: U zegt: als het kan. U hangt het heel erg op aan het implementatieplan. Waarom eist u niet dat NS dat gewoon regelt? Die lijn wordt eind 2012 in gebruik genomen.

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Als er een contract is met een partij, kan het Rijk niet eenzijdig aanvullende eisen stellen. Ik heb dat al eerder gezegd.

De heer **Van Hijum**: U bent destijds als staatssecretaris ook betrokken geweest bij de wetgeving waarin de verhouding tussen het ministerie, NS en ProRail is geregeld; de implementatie van de driehoek.

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De spoorwegwetgeving stamt uit 2005–2006.

De heer **Van Hijum**: Wij hebben vanochtend met uw voorgangers gesproken over de vraag hoe je in de toekomst die relatie vorm zou moeten geven. Als u het opnieuw moest doen, zou u die splitsing dan nog doorvoeren, of zou u ProRail wat dichterbij het ministerie moeten halen? U hebt al aangegeven dat je misschien niet de hele bestuurlijke organisatie opnieuw zou moeten doen, maar dat er wel meer grip zou moeten zijn op de investeringen van ProRail. Hoe ziet u dat?

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De splitsing was er al voordat ik staatssecretaris werd. Dat is niet in die periode gebeurd.

De heer **Van Hijum**: Ik doel niet zozeer op de splitsing. Ik vraag hoe wij de relatie tussen de organisaties moeten vormgeven.

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wij hebben vooral gekeken hoe je ervoor zorgt dat een partij die de infrastructuur maakt en tegelijkertijd heel dicht zit bij een partij die het vervoer doet, onafhankelijk opereert. Er gaan natuurlijk meer vervoerders over die lijnen.

Naar aanleiding van de problematiek van het winterweer heb ik natuurlijk gekeken of ik een andere ingrijpende constructie wilde realiseren. Een van mijn eerste vragen als minister was waarom ProRail niet net als RWS in onze organisatie zat.

Ik zou ProRail niet naar ons willen toetrekken. Waar je op de weg gewoon een infrastructuur levert waarop iedereen zich vrijelijk kan bewegen, moet je op het spoor heel duidelijke capaciteitsafspraken met elkaar maken. Het is een onafhankelijke partij die dat doet. Wij zijn bij NS 100% aandeelhouder. Ik vind het goed dat ProRail wat meer op afstand zit.

Betekent dit dat alles perfect verloopt? Nee, dat heb ik ook aangegeven. Bij een specifieke problematiek heb ik ook ingegrepen en iets dat aan de ene kant van de ordening zat naar de andere kant van de ordening gebracht. Als zich in de toekomst dergelijke vraagstukken voordoen, zou ik dat wederom doen.

Ik zie geen probleem tussen de financiering van ProRail en de financiering van NS. Ik heb geen behoefte om daar ordening in aan te brengen. Bij de financiering van ProRail zelf valt er nog wel het een en ander te doen aan verhelderen en verduidelijken. Geormerkte projecten die nu nog in het budget beheer en onderhoud zitten en waarbij sprake is van outputsturing, zou ik naar de inputkant willen brengen.

De heer **Van Hijum**: De heer Eurlings zei vanochtend dat het ministerie in elk geval bij systeemonderdelen ProRail meer op input moet sturen en zich meer met de precieze investeringen moet bemoeien, hetzij in de rechtstreekse aansturingrelatie, hetzij in de rol als aandeelhouder. Deelt u de conclusie van de heer Eurlings?

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja. Wij hebben dat bijvoorbeeld ook gedaan in de periode waarin het ging over invoering van ERTMS. Toen bleek hoe complex dat was, heeft mijn voorganger het Mistral-project weer veel dichter naar het ministerie toegetrokken, omdat hij meer wilde sturen en er dichter op wilde zitten.

Ik ben zelf heel nauw betrokken geweest bij de problematiek van het winterweer en ook bij de cultuuromslag bij ProRail. Hoe zet je de klant centraal? Uitbreiding van het aantal contacten dat je hebt. Sturen op kerntaken. Wij hebben daarover heel intensieve discussies gehad met ProRail. Als je als minister of kabinet vindt dat bepaalde zaken belangrijk voor je zijn, moet je daar dichter op zitten.

De heer **Van Hijum**: Is uw organisatie daarvoor voldoende toegerust? De Rekenkamer maakt een aantal kritische opmerkingen over de omvang en over de kennis die op het ministerie aanwezig is om ProRail scherp te kunnen aansturen. Het is immers een steeds groter wordende organisatie.

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wat mij betreft wordt die organisatie weer wat kleiner. Het is goed dat niet alleen de Rijksoverheid, maar ook andere delen lean and mean worden. Wij hebben ook bij ProRail de efficiencykortingen toegepast die wij onszelf hadden opgelegd.

Wij hebben 2,5 fte beschikbaar voor specifiek toezicht op financiën. Wij hebben ook veel andere mensen die per project financieel toezicht houden en die in brede zin het hele budget en de begroting doen. Even leek het alsof wij met 2,5 fte die 2,5 mld. beheerden. Dat is zeker niet het geval.

Uiteindelijk zijn het er achttien. Dat voldoet op dit moment. Ieder jaar moet je bekijken of de complexiteit van de vraagstukken waarvoor je gesteld wordt, meer of minder inzet vergt.

De heer **Van Hijum**: Hoe houd je met die achttien mensen een vrij grote monopolist scherp? Wij hebben de indruk dat de organisatie wel over een lat springt, maar vooral over haar eigen lat. Wordt die lat steeds hoger gelegd? Hoe houd je die organisatie scherp?

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wij leggen die lat steeds hoger door iedere keer weer kortingen toe te passen en door in de audits te kijken of de bestedingen op de juiste manier gedaan zijn. Als blijkt dat er geld over is gebleven, romen wij dat af. Op die manier proberen wij het scherp te houden. Beleidsmatig zit je ook veel met elkaar rond de tafel. Hoe efficiënt doe je je projecten? Weg en spoor hebben natuurlijk veel met elkaar te maken. Als wij iets integraal willen organiseren, zitten wij natuurlijk intensief met elkaar aan tafel om ervoor te zorgen dat niet iedereen in zijn eigen groef blijft, maar dat het op een hoger niveau komt. Er zijn verschillende momenten waarop wij proberen de lat steeds hoger te leggen. Met de nieuwe directeur is het ook intern veel belangrijker geworden. Dat helpt natuurlijk ook.

De heer **Van Hijum**: Dank u wel.

De heer **Paulus Jansen**: In een eerder gesprek hebben wij gesproken met de directeur van Infrabel, het Belgische ProRail, over hun strategie voor de invoering van ERTMS, het Europese beveiligingssysteem. Hij vertelde ons dat de vervanging van de interlockings ongeveer 90% van de kosten bedraagt. Dat is een cruciaal element van hun strategie. In Nederland gebeurt de vervanging van die elementen in het kader van het Mistral-project. Onderstreept u dat het Mistral-project een cruciale bouwsteen is voor het Europese beveiligingssysteem?

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja. Om die reden heeft mijn voorganger dit project dichter naar het ministerie getrokken. Bij alles moet je steeds kijken welke investeringen je doet, op welk moment en of dat nog zinvol is voor de toekomst. Ook in de subsidiebeschikking moet je nadrukkelijk afspreken wanneer je iets vervangt en wanneer niet.

De heer **Paulus Jansen**: U hebt in antwoord op een vraag van mevrouw Kuiken gezegd dat u kiest voor een «no regret»-strategie. Dat klinkt mij heel verstandig in de oren. Dat betekent dus dat je probeert te voorkomen dat veranderingen in bijvoorbeeld het tempo waarmee ERTMS wordt uitgerold, tot kapitaalvernietiging leidt bij investeringen die op dit moment gedaan worden. Dat lijkt mij een goed uitgangspunt. Wij hebben er wel grote twijfels over of de gevolgde strategie die in de brief van gisteren is toegelicht, voldoet aan dat uitgangspunt. Ik maak hier een vergelijking met België. Daar worden op alle drukke lijnen en op alle plekken waar vervanging aan de orde is in principe nieuwe moderne componenten gebruikt. Er wordt alleen gekozen voor retrofit op trajecten die niet te druk zijn en waar zich materiaal bevindt dat nog een hele tijd meekan, zodat dit niet leidt tot allerlei capaciteitsknelpunten. Dat lijkt mij een goed voorbeeld van een «no regret»-strategie. In uw brief van gisteren staat dat op de trajecten Naarden–Bussum, Den Dolder–Baarn, Amersfoort–Apeldoorn die componenten versleten zijn en moeten worden vervangen. Er wordt overwogen om te kiezen voor ouderwetse componenten omdat er een retrofit oplossing is om deze in

de toekomst eventueel te gebruiken in combinatie met het nieuwe systeem. Is dat op zo'n drukke trajecten een verstandige strategie?

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Op het gevaar af te technisch te worden, merk ik op dat het een kosten-batenafweging is: ofwel kies je voor de nieuwste vormen, bijvoorbeeld elektronische ondersteuning, ofwel voor meer conventioneel materiaal. Wanneer verwacht je dat in het hele traject de allernieuwste materialen moeten zitten en wanneer denk je nog uit te kunnen met meer conventionele materialen, die veel goedkoper zijn, ook in onderhoud? Het is een afweging of je nog conventioneel inzet en daarmee nog net een cyclus haalt, of dat je al kiest voor het allernieuwste. Ik heb begrepen dat in België de beveiliging op dit moment veel slechter is dan bij ons. Ik kan mij voorstellen dat men daar al sneller het nieuwste materiaal zal inzetten. Het hangt af van de vraag hoe lang de levensduur nog is. Die berekening probeer je iedere keer te maken.

De heer **Paulus Jansen**: De situatie in België lijkt heel erg op die in Nederland. Ook daar zijn trajecten waar de ouderwetse interlockings nog een hele tijd meekunnen. Daar kiest men voor een retrofite oplossing. In alle andere situaties waarin er iets vervangen moet worden, kiest België ervoor om het mooiste van het mooiste te kopen, modern spul dat echt weer 50 jaar meekan. Kunt u aangegeven of de rekensom uitsluitend gebaseerd is op aspecten van veiligheid en interoperabiliteit, of spelen daarbij ook capaciteitseffecten een rol?

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kan dat antwoord nu niet geven. Ik moet u dat schriftelijk laten weten. Ik weet alleen dat wij een kosten-batenanalyse maken. Kosten-batenanalyses zijn altijd heel breed. Daar zit alles in. Ik kan niet met zekerheid zeggen of dat element er wel of geen onderdeel van uitmaakt.

De heer **Paulus Jansen**: Een hele tijd geleden heeft de universiteit van Aken in opdracht van de Europese Vereniging van Spoorwegondernemingen een onderzoek gedaan. De conclusie was dat als met oude componenten onder ERTMS gereden wordt, dit leidt tot een capaciteitsverlies van ongeveer 10% ten opzichte van de bestaande beveiliging. Als wij proberen met een retrofite oplossing nog een tijdje door te rijden, zijn wij 10% van onze kostbare capaciteit kwijt. Onderschrijft u dat dit een heel belangrijk punt van overweging zou moeten zijn, ook voor ProRail, bij het maken van een keuze en dat als een paal boven water moet staan dat dit geen knelpunt wordt? Ik begrijp dat ProRail nog geen besluit genomen heeft.

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De politieke vraag of capaciteit daarin een rol moet spelen, zal ik volmondig met «ja» beantwoorden. Natuurlijk mag het niet zo zijn dat je achteruitgaat. Ik volg niet helemaal hoe het technisch precies zit. U zegt eigenlijk dat wanneer bestaand materieel vervangen wordt door ander bestaand materieel, je in capaciteit achteruitgaat. Ik zou moeten nagaan hoe dat werkt. Bij de keuzes die wij maken of wij wel of niet met oud materieel aan de slag gaan, zullen wij dat punt van de capaciteit natuurlijk meenemen.

De heer **Paulus Jansen**: Mooi. Ik heb nog een vervolgvraag over de pilot Utrecht–Amsterdam en de datum 2013. U hebt gezegd dat u door twee dingen parallel te doen,

probeert dat plan te maken en tijd te winnen bij de pilot. Dat lijkt mij een prima strategie. Wij hebben echter begrepen dat een dergelijke pilot een minimale doorlooptijd nodig heeft van twee jaar om voldoende praktijkervaring op te doen om in het implementatieplan de goede voorstellen te kunnen doen. Is dat zo of is dat een misverstand?

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Er is natuurlijk wel gepland met die doorlooptijd. Op die manier is de datum van eind 2013 tot stand gekomen. Dan zou de sector met een implementatieplan komen. Daarom stel ik voor, te proberen om zo veel mogelijk parallel te werken. Ik weet ook niet of er op dat moment al voldoende informatie is om het min of meer gelijktijdig op te leveren. Dat kan ik niet zien. Je moet echter ook geen tijd verliezen. Het is meer «no regret» dan dat je nu met zekerheid kunt zeggen hoeveel tijd je daarna nog nodig hebt. Uiteindelijk is het ook een kwestie van goodwill. Wat wil je nu eigenlijk samen bereiken? Je moet de kosten en de baten van bepaalde spoorlijnen doorrekenen. Het belangrijkste is dat je met elkaar afsprekt wie wat gaat betalen.

De heer **Paulus Jansen**: Dat ben ik met u eens. Wij hebben echter heel sterk het gevoel dat er in wezen al een vertraging van een of twee jaar in het vat zit. Hebt u dat gevoel ook? ProRail heeft hier gezegd dat zij hoe dan ook eind 2013 komt met dat implementatieplan. Als de pilot dan pas een halfjaar bezig is en er dus nog weinig ervaring is opgedaan, is het dan wel verantwoord om een implementatieplan te maken? Is er dan in werkelijkheid toch geen anderhalf vertraging?

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kan niet anders dan met de kennis van nu zeggen dat ik ook wil dat het eind 2013 opgeleverd wordt en dat wij er alles aan moeten doen om dat te realiseren. Ik kan niet in de toekomst kijken om te weten of er dan al voldoende ervaring uit de pilot is gehaald om die keuze werkelijk goed te kunnen maken. Pilots duren vaak een geruime tijd, maar dat betekent niet dat je pas aan het einde daarvan je mind kunt opmaken. Heel vaak zie je al halverwege hoe het er ongeveer gaat uitzien. Ik weet alleen wat ik als minister wil en moet doen, namelijk erop sturen dat het binnen de tijd blijft. Als onomstotelijk blijkt dat dit niet gaat lukken, dan pas leg ik mij erbij neer en niet voor die tijd.

De heer **Paulus Jansen**: Wij zijn benieuwd wanneer wij zeker weten wat de deadline zal worden. Heeft het PHS ook een «no regret»-karakter in het kader van ERTMS? Is alles wat daarin geïnvesteerd wordt, 4,5 mld., goed besteed geld als wij zo snel mogelijk willen overgaan op ERTMS?

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het PHS is op hoofdlijnen uitgewerkt en wordt nu per deelgebied verder uitgewerkt. Ik vind het lastig om die vraag te beantwoorden.

De heer **Paulus Jansen**: Vindt u het logisch om te eisen dat dit geld goed besteed is, ongeacht het tempo waarin ERTMS wordt uitgerold?

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik snap uw vraag. Wij weten niet of wij in de toekomst op het hele PHS-netwerk ERTMS gaan toepassen. Dat hangt af van de vraag of wij daar uiteindelijk met elkaar voor kiezen. In de uitwerking moeten wij er inderdaad zo veel

mogelijk rekening mee houden dat er in de toekomst een ander systeem kan komen.

De heer **Paulus Jansen**: Is het volgens u een reële optie dat Nederland niet kiest voor dat nieuwe beveiligingssysteem op het hele spoorwegnet, maar dat op delen met oude techniek wordt gewerkt?

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb altijd begrepen dat dit de vraag voor de toekomst is. Waar wil je het wel en waar niet? Hoe kun je het kosteneffectief zo goed mogelijk inzetten? Als blijkt dat het financieel het meest gunstig is om het overal te doen en overal met hetzelfde materieel te rijden, dan is dat de keuze die je maakt. Als blijkt dat je het op bepaalde corridors wel moet doen en op andere niet, dan is dat misschien de keuze. Maar dat weten wij nu nog niet. Wat mij betreft is die optie open.

De heer **Paulus Jansen**: Als het PHS zo veel mogelijk zo ingericht wordt dat het geld, ongeacht de keuzes die gemaakt worden in het kader van de beveiliging, goed besteed is, kunt u dan uitleggen hoe bijvoorbeeld seinverdichting daarin zou kunnen passen? Zoals collega Kuiken al zei, lijkt dat haaks te staan op de situatie waarin je helemaal geen seinen meer nodig hebt.

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nogmaals, dat is het complexe, omdat wij nog niet weten wat wij waar gaan uitrollen en op welke termijn. Wij moeten nu zorgen dat de capaciteit wordt vergroot. Wij hebben met de kennis die wij nu hebben samen besloten om het PHS toe te passen. Daarin zit verdichting, daarin zit Kort Volgen en daarin zitten die seinconstructies.

Ik ben het met u eens dat wij altijd moeten blijven kijken wat wij in de toekomst misschien gaan doen. Zolang dat implementatieplan er niet is, ben je bij het PHS op de huidige besluitvorming aangewezen.

De heer **Paulus Jansen**: Als wij over tien jaar op dat baanvak toch liever ERTMS willen hebben, vindt u het dan geen probleem dat er geïnvesteerd is in het PHS omdat dat al tien jaar baten heeft opgeleverd?

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat hangt af van de vraag of je ervoor kiest om het na tien jaar te doen of dat je wacht totdat het materieel zijn doorlooptijd gehad heeft. Technisch gezien weet ik niet of die seinen elkaar echt op alle plekken en op alle momenten bijten. Je moet uitgaan van je huidige besluitvorming. Je moet zorgen dat je vooruitkijkt, dat je weet wat je wilt, wat je ambities zijn en proberen je activiteiten daar zo veel mogelijk op af te stemmen. Zolang wij niet precies weten wat wij waar gaan doen, maar wel hebben besloten om het PHS op deze manier te gaan uitvoeren, is er geen reden om het niet te doen of te vertragen totdat er duidelijkheid is over ERTMS. Dan gebeurt er qua capaciteitsvergroting in Nederland niet veel.

De heer **Paulus Jansen**: U sprak over het extra aandacht besteden aan projecten, over inputsturing en er bovenop zitten. Hoe kan de Kamer precies volgen welke meerwaarde dat heeft, welke doelen er gesteld worden en of die worden gehaald? Als voorbeeld noem ik het project inzake de kleine knelpunten op de regionale netten dat een jaar of twee geleden gedefinieerd is. Wij hebben tijdens een aantal gesprekken bij deze hoorzittingen gehoord dat kleine dingen, zoals een wissel vervangen of een stukje spoor aanleggen, na twee jaar nog steeds niet gebeurd zijn.

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De geormerkte projecten staan nu in B&O-stukken opgenomen – B&I heet dat bij ProRail – en daardoor kun je die nauwelijks terugvinden. Het lijkt mij verstandig om deze over te hevelen naar de aanlegprojecten die op inputsturing werken. Dan kun je de doelstellingen en de effecten ervan zien. De Kamer kan dan bijvoorbeeld zeggen: minister, u hebt daar wel een geormerkt project, maar dat heeft onvoldoende vaart. De sturing daarop moet echt plaatsvinden in gesprekken met de directeur.

De heer **Van Bommel**: Is er aan een integrale uitrol van ERTMS wel eens een bedrag gehangen?

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nee, op dit moment is er alleen een budget voor de pilot Amsterdam–Utrecht. Daarvoor staat 47 mln. gereserveerd. Hieruit blijkt hoe duur het is als je dat voor heel Nederland zou willen gaan doen.

De heer **Van Bommel**: Kun je dat inderdaad daarvan afleiden? De pilot Amsterdam–Utrecht is een eilandje. Daardoor zijn bepaalde kosten waarschijnlijk onevenredig hoog. Bovendien kun je niet alles meten. Je kunt technische dingen meten, maar het zal lastig zijn om de interoperabiliteit te meten en dat is toch het belangrijkste. Is dat wel een goede referentie?

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: U vraagt dus Amsterdam–Utrecht een-op-een door te vertalen in afstand en aantal kilometers spoor dat wij in Nederland hebben en dan te kijken welk bedrag het wordt? Dat kan niet. De vraag is immers ook wat je precies gaat implementeren. Wordt het ERTMS level 2 of ERTMS level 3 en welke kosten hangen daarmee samen? Wat heb je aan zaken die uit eindelijk niet «no regret» gerealiseerd waren en dus eigenlijk kapitaalvernietiging betekenen? Het zal een samenspel zijn van verschillende inzichten.

De heer **Van Bommel**: Zijn er nooit berekeningen gemaakt? In België wordt een bedrag van 2 mld. genoemd voor het integraal uitrollen van ERTMS. Hier zijn dit soort berekeningen dus nooit gedaan? Die bedragen zijn er niet? Het hoeft niet op 100 mln. exact.

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik weet niet of er in het verleden op het ministerie berekeningen gemaakt zijn over potentiële kosten van ERTMS. Ik weet wel dat wij daarop nu heel weinig geraamd hebben. Wij hebben alleen voor de pilot geraamd. Ik weet ook dat er budgetten zijn voor beveiliging die wij normaal aan ProRail geven, maar die wij in de toekomst hiervoor zouden kunnen inzetten. Ik heb altijd begrepen dat het totaalplaatje pas komt op het moment dat je een implementatieplan maakt en met elkaar bepaalt waar je iets gaat doen.

De heer **Van Bommel**: Dat is duidelijk. Als ik de situatie in Nederland bekijk, denk ik altijd aan een kinderfeestje waar bijna alle kinderen iets anders willen en je echt niet meer weet wat je moet doen. ProRail is met zijn eigen programma bezig. Die kijkt naar Japan, naar Kort Volgen. NS wil bijvoorbeeld graag ATB code 147. Het goederenvervoer wil dat niet, maar die wil wel meer infrastructuur. ProRail spreekt van een betere benutting. Hoe moet u daar nu op sturen? Het Europese beveiligingssysteem werkt immers alleen als er afspraken zijn, als er een team is. Die situatie lijkt hier erg ver weg. Al die partijen apart geven duidelijk aan dat het ERTMS moet worden, maar in de praktijk lijkt dat heel ver weg.

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ben ook moeder en moet binnenkort weer een kinderfeestje organiseren, dus ik weet hoe complex dat kan zijn.

Er zijn inderdaad verschillende wensen en iedere partij heeft verschillende belangen. Dat is ook niet zo erg. Er is uiteindelijk één iemand die de knoop moet doorhakken en dat is de minister van I en M, of de Staat. Ik vind wel dat de sector eerst zelf met een plan moeten komen. Mijn collega's in andere landen geven ook de sector als eerste de regie op zo'n implementatieplan. Als je als Rijk alleen zegt: zo zal het zijn en ik wil dat iedereen dat vanaf morgen gaat leveren, weet je zeker dat iedereen zal vragen om de bijbehorende budgetten. Het is een zaak van geven en nemen. De verschillende partijen moeten tot iets komen. Uiteindelijk zullen wij de knoop moeten doorhakken en moeten zeggen hoe het moet gebeuren, zoals dat een goede moeder betaamt.

De heer **Van Bommel**: Dank u wel

De heer **Bosman**: Wij hebben hier ook gesproken met de heer Steeghs van ProRail. Volgens mij is hij de financieel directeur. Die was heel erg overtuigd. Hij zei: geef ProRail maar wat meer zeggenschap en dan gaan wij het wel even regelen. Als ik het rijtje langsloop, snap ik dat ook wel. Alle kosten komen in principe bij ProRail te liggen. Als er bijvoorbeeld te veel lawaai of te veel trillingen zijn, moet er een verlaagde bak komen of moeten er schermen geplaatst worden en wat dies meer zei. ProRail zegt dan: waarom maken zij geen stillere wielen of rijden zij langzamer? Ik begrijp dat de doorzettingsmacht niet bij ProRail kan liggen, maar ook niet bij NS, omdat die al een concessie heeft. Houden wij elkaar nu in een wurggreep en komen wij pas verder als de volgende concessie aan de beurt is?

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het is natuurlijk niet zo dat alle kosten vooral bij ProRail komen te liggen. Wij sturen op het budget van ProRail en zorgen ervoor dat daarin als het nodig is ook ERTMS-middelen gebracht worden. Kosten voor mitigatie van geluid en noem maar op zijn eigenlijk voor het Rijk.

Het is inderdaad complex om een partij waarmee je een contract hebt, vervolgens te dwingen om het op een andere manier te doen. Deze discussie hebben wij in het verleden ook wel eens gehad toen ERTMS helemaal nog niet aan de orde was.

Wat kun je doen als de ene partij een investering van 50 mln. moet doen in stillere wielen om te voorkomen dat de andere partij een geluidsscherm voor 500 mln. moet gaan realiseren? Ik vind nog steeds dat je met elkaar afspraken moet kunnen maken hoe je op de ene plek kosten kunt voorkomen door op de andere plek te investeren. Dar vergt wel een politiek besluit omdat je dan budgetten door elkaar gaat halen. Als je slimme dingen daarvoor kunt bedenken, moet je dat zeker doen. Als ProRail de regie heeft, verandert er niets aan de relatie met NS. Uiteindelijk komt je steeds weer uit bij de concessie. In de huidige concessie kan het niet. Ook de nieuwe concessie zal heel complex worden. Wij verwachten dat in het najaar 2012 de concessie-eisen bekend gemaakt worden en dan de inspraak ingaan, maar dan is het implementatieplan nog niet klaar. Ik kan dan niet opnemen dat er op die of die lijnen gereden moet worden. Je moet een haak bedenken in die nieuwe concessie om er wel op terug te kunnen komen. Dat zal de meest complexe uitdaging zijn van de komende periode.

De heer **Bosman**: Het doet mij deugd dat u zegt dat wij niet op de pilot hoeven te wachten om alle informatie te hebben.

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat is een van de redenen waarom ik parallel wil kijken. Als je weet waar je ongeveer aan toe bent, kun je dat misschien nog wel opnemen.

De heer **Bosman**: Ik was heel gelukkig dat steeds werd geroepen dat de interlockings onmogelijk gebruikt konden worden voor ERTMS level 2. In de brief staat echter dat enkele bedrijven toch in staat zijn om een aanpassing te maken voor ERTMS. Maar in de kleine lettertjes staat dat er mogelijk beperkingen zijn en dat nog niet duidelijk is hoe het precies zit. Ik heb vanochtend tegen mevrouw Peijs gezegd dat wij terecht zullen komen in een rapportenoorlog. Verschillende experts gaan verschillende dingen zeggen en dan komen wij weer in een deadlock terecht. Hoe zorgt u ervoor dat er een werkend systeem komt?

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wij hebben de brief gestuurd op verzoek van de commissie om te laten zien dat het niet zwart-wit is. Het is niet zo dat het ene niet werkt en het daarom zeker is dat je het andere moet kiezen.

Nogmaals, wij hebben bij de subsidiebeschikking van ProRail aangegeven dat wij echt nauw betrokken willen worden bij de keuze van dit soort vervangingen, zodat wij ook zelf vooruit kunnen kijken en bedenken wat het meest «no regret» is. Natuurlijk zou ik het liefst zeggen dat ik er helemaal uit ben, dat het alleen maar dit systeem kan zijn en dat wij dat binnen een x-aantal jaren overal uitgerold hebben. Maar ik ben er nog niet uit en ik ben ook verantwoordelijk voor een kosteneffectieve inpassing van al dit soort trajecten. Wij zijn nog flink aan het rekenen en kijken wat werkt en hoe wij het zo veel mogelijk «no regret» en toch kosteneffectief kunnen doen.

De **voorzitter**: Gelet op de tijd gaan wij naar de afronding van dit gesprek.

Wij hebben al geconstateerd dat regie af en toe lastig is. Wij hebben in de krant gelezen dat de hsl opengesteld zou moeten worden voor andere treinen. Is dat een soort geniale meesterzet om ervoor te zorgen dat het materieel nu al omgebouwd wordt naar het Europese beveiligings-systeem? Kunnen wij dat meteen doortrekken naar de Hanzelijn?

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat is heel leuk bedacht.

De **voorzitter**: Het was het eerste dat wij lazen toen wij vanmorgen de kranten opensloegen.

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Waar je het meest mee bezig bent, zie je natuurlijk het eerst.

Ik kan over de hsl nu niets zeggen. Het gaat om uitgelekte of bij elkaar geharkte informatie. Ik kom op korte termijn daarop terug. Het is gewoon goed als je bestaand materieel zo veel mogelijk flexibel kunt inzetten. Ik vind dat ook een uitdaging voor NS voor de komende jaren. NS moet goed nadenken hoe zij ervoor kan zorgen dat de trajecten waarop het nodig is, bediend kunnen worden. Zij moet dus het materiaal heel gericht naar die plekken sturen.

De **voorzitter**: Ik wil u heel hartelijk danken. Wilt u nog iets toevoegen, of wilt u met de commissie zaken delen waar u het afgelopen jaar tegenaan gelopen bent en die u los van de politieke waan van de dag belangrijk vindt?

Mevrouw **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Allereerst wil ik de commissie bedanken. Ik denk dat het goed is om af en toe eens helemaal de diepte in te gaan en te kijken waar je zaken zodanig kunt verbeteren dat ook de Kamer haar toezichtrol beter kan vervullen.

Voor mij is de les uit dit traject hoe je zorgt voor zo transparant mogelijke informatie. Ik heb de Kamer al het een en ander beloofd. En hoe zorg je ervoor dat je investeringen die je gaat doen in de infrastructuur, samenhangen met investeringen in materieel? Hoe vinden wij een manier om dat te kunnen realiseren?

Ik vind dat de discussie over regie moet gaan en over de regierol die je toebedeeld is. Wat kun je daarbinnen doen en vervul je die helemaal? Zou je misschien een andere regierol willen? Wij moeten bij wijze van spreken niet zelf het materiaal in handen willen hebben of zelf willen rijden.

Daarom moet je van te voren steeds heel goed nadenken welk contract je gaat sluiten. Het is eigenlijk zoals met alle contracten in je leven, of het nu een huwelijkscontract is of iets anders. Welk contract ga ik sluiten om ervoor te zorgen dat ik daar meerjarig plezier van heb?

De **voorzitter**: Uiteindelijk dienen wij allemaal hetzelfde doel, namelijk om nu en in de toekomst de reiziger en dus ook onszelf veilig en beter van A naar B te brengen. Het is fijn dat onze commissie in ieder geval al een aantal concrete zaken heeft opgeleverd nog voordat wij ons eindrapport gepresenteerd hebben. Dat rapport komt eind januari of begin februari. Ik hoop dat wij daarmee een goede toekomst voor spoor tegemoet kunnen gaan.

Heel hartelijk dank.

Sluiting 18.20 uur.