

Vergaderjaar 2014–2015

33 652

Spoorbeveiligingssysteem European Rail Traffic Management System (ERTMS)

Nr. 30

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 10 februari 2014

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 27 november 2014 overleg gevoerd met Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu over **Spoorveiligheid/ERTMS**.

(De volledige agenda is opgenomen aan het einde van het verslag.)

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Van Dekken

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Sneep

Voorzitter: Van Dekken
Griffier: Tijdink

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: De Boer, Van Dekken, Dik-Faber, Remco Dijkstra, Van Helvert, Hoogland en Van Veldhoven,

en Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

Aanvang 13.30 uur.

De **voorzitter**: Ik open het overleg over de spoorveiligheid en het European Rail Traffic Management System (ERTMS). Ik heet van harte welkom de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, haar ambtelijke staf, de mensen op de tribune en de mensen die het debat thuis of elders volgen via internet. Er zijn op dit moment vier woordvoerders aanwezig. Ik hanteer in eerste termijn een spreektijd van maximaal vijf minuten plus twee interrupties per fractie.

Mevrouw **De Boer** (VVD): We waren vanochtend een kwartier eerder klaar. Ik zou even afwachten of er nog meer mensen binnenkomen en hoe het gaat, maar ik vraag om zes minuten. Het is een groot onderwerp met veel stukken.

De **voorzitter**: U kent mij als een strenge, rechtvaardige maar als het nodig is ook flexibele voorzitter. Uw onderbreking was dus niet nodig. Volgens mij was u vanochtend degene met de meeste spreektijd. Ik geef als eerste het woord aan de heer Dijkstra, die spreekt als rapporteur namens de commissie en afgevaardigde namens de VVD.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Voorzitter. Vandaag spreken we over spoorveiligheid en specifiek ERTMS als groot project. Dat laatste is belangrijk. Ik ben rapporteur en het betreft een investering van 2,5 miljard euro. Daarin zitten een aantal risico's, niet alleen qua bedrag, maar ook qua planning en qua ICT, zaken die we niet moeten onderschatten. Namens de Kamer houd ik de voortgang van het dossier nauwlettend in de gaten. Ik dank de Staatssecretaris en haar team voor de voortgangsrapportage. Het is goed dat de Kamer op de hoogte wordt gehouden, om te voorkomen dat we later voor voldongen feiten staan waar we niet op kunnen terugkomen. In dat licht heb ik als rapporteur een aantal vragen en opmerkingen voor de Staatssecretaris.

Mijn eerste punt is de kostenbeheersing. Gezien het grote bedrag is het van belang dat de Kamer goed is geïnformeerd. Waarom staat er dan zo weinig over de kostenbeheersing in de eerste voortgangsrapportage? Waaraan is het geld tot nu toe besteed? Welke bijdragen kunnen we verwachten van vervoerders en van ProRail? Wanneer kan de Kamer een meer gedetailleerde marktanalyse verwachten, evenals de aanbestedings- en contracteringsstrategie?

Er zijn ook andere risico's. Ik mis de ICT-component als belangrijk risico. Niet voor niets zijn onlangs in het rapport ICT-projecten bij de overheid aanbevelingen gedaan. Een van de aanbevelingen van de ICT-commissie is dat de Kamer zich meer moet verdiepen in de technische uitvoerbaarheid en doorlooptijden van ICT-projecten. ICT is ook in het ERTMS-project een belangrijke component. Ik lees hier nauwelijks iets over. Is er voldoende kennis over de ICT-component in dit project? Hoe is die onderbouwd in het projectmanagement?

Er wordt ook geschreven over risico's met betrekking tot de planuitwerking. Ik lees dat er sprake is van een stroeve samenwerking in de organisatie van de systeemintegratie. Hoe zijn de ervaringen op dit moment met systeemintegratie en samenwerking?

Hoewel in de voortgangsrapportage de risico's netjes staan opgesomd en gerangschikt, kan ik niet goed beoordelen hoe groot de risico's zijn. Ik kan de waarde daarvan niet goed inschatten. Kan de Staatssecretaris hierop ingaan en toezeggen dat ze dit in een volgende rapportage meer aandacht geeft?

Over het beoordelingskader hebben we eerder een afspraak gemaakt. Er wordt een beoordelingskader gemaakt om de uiteindelijke doelen van het ERTMS-project te kunnen weergeven. Dat kader is er nog niet. Wanneer kunnen we het verwachten? We hebben dan meer inzicht in de doelen. Kan de Staatssecretaris daarin ook de samenhang tussen dit project en andere spoorprojecten meenemen?

Tot slot kom ik op de planning. Kan de Staatssecretaris aangeven wanneer zij de voortgang van het project tussentijds evalueert? Wanneer verwacht zij de resultaten van de pilot Amsterdam-Utrecht, waar we gereden hebben? Wanneer kan ze die met de Kamer delen?

Ik dank de Staatssecretaris alvast voor haar antwoorden. Ik dank ook het Bureau Onderzoek Rijksuitgaven (BOR) voor de ambtelijke ondersteuning.

De **voorzitter**: Ik dank u voor uw verslag en de vragen die u daarbij stelde. De Staatssecretaris komt hierop in haar eerste termijn terug.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Ik behandel drie onderwerpen: ERTMS, het rapport van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en de beveiligde overwegen. Ik begin bij ERTMS, met dank aan de rapporteur voor zijn vragen en aan de ondersteuning die daarbij behulpzaam is geweest. Voor ERTMS zijn een aantal corridors ingepland voor 2028, omdat 2030 buiten de scope van het huidige Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) ligt. Wordt de uitrol verschoven naar 2030 als het MIRT toeneemt, of blijft de Staatssecretaris vasthouden aan de planning voor 2028? Kan ze iets aangeven over de relatie tussen de variabelen «duur MIRT» en «snelheid invoering ERTMS», als die relatie er überhaupt is? Vanuit de sector horen wij de vraag om snel duidelijkheid te geven over wie wat mag gaan uitvoeren. Dat is logisch, want het is werk voor de mensen die werkzaam zijn aan het spoor. Pas in 2016 valt er een besluit over de trajecten die voorzien zullen worden van ERTMS. Het mag echter niet zo zijn dat we het land vooraf in regio's verdelen, waardoor een lijn die drie regio's doorkruist door drie verschillende aannemers wordt aangelegd. Hoe gaat de Staatssecretaris om met dit mogelijke probleem en hoe worden de gerealiseerde aanbestedingsmeevallers verdeeld? Wordt het werk opgedeeld of wordt er integraal naar gekeken? Daarnaast hebben we de Staatssecretaris in het vorige debat gevraagd de variant van de heer Sierts mee te nemen. Ik weet dat het niet gebruikelijk is om hier namen te noemen, maar iedereen weet dan waar het over gaat. Bijna iedereen, zie ik. Het betreft een toevoeging aan het systeem voor Automatische Trein Beïnvloeding (ATB), waarmee effectief net zo veel snelheidswinst en opvolgingswinst geboekt kan worden als met ERTMS. We hebben in de brief niets gelezen over deze variant. Dat verbaast ons, omdat de Staatssecretaris heeft aangegeven dat ze daarop zou ingaan. Misschien hebben we er overheen gelezen. Dat zou niet voor het eerst zijn.

Het ILT-rapport kent pittige conclusies: het ontbreekt ProRail in de huidige contracten aan voldoende concrete en hanteerbare normen voor het afkeuren van het werk van aannemers; er ontbreekt een borging in het veiligheidsmanagementsysteem van eventuele afwijkingen van de toegestane normen. De Staatssecretaris neemt de regie in het proces van die omzetting. Dat is een goede zaak, maar het verbaast ons wel. De gebieden met prestatiegericht onderhoud (PGO), waar de prestatiecontracten gelden, doen het qua veiligheid beter dan de gebieden met de oude contracten. Wat weegt zwaarder, de effecten of de managementsystemen? Keuren we hier niet de brandveiligheidsblussers af omdat ze de

verkeerde kleur hebben, omdat ze niet rood zijn? Meten we wat er gemeten moet worden? Het lijkt alsof de ILT voor een deel ook toetst op oude parameters voor output, bijvoorbeeld een scheurtje of een loszittend onderdeel. De veiligheidsnormen, die nergens blijken te zijn overschreden, moeten eigenlijk voorop staan. Dat is de outcome. Hoe beoordeelt de Staatssecretaris de toetsing van de ILT? In hoeverre is de onderzoeksvraag actueel om alleen te kijken naar de staat van het spoor? Misschien moeten we ook naar de betrouwbaarheid en de robuustheid kijken, niet alleen naar output maar ook naar outcome, conform de nieuwe contractvormen.

Mijn laatste blok betreft de niet-beveiligde overwegen. We hebben tragische ongevallen meegemaakt in Winsum en Bedum. Je schrikt daarvan. We hebben er brieven over gekregen. Het gaat om overwegen die vaak wat landelijk gelegen zijn, waar twee belangen spelen. Dat is enerzijds het belang van de krantenbezorger die niet meer thuiskwam, nadat hij in de mist over de overgang ging en helaas werd aangereden door een trein. Dat veiligheidsbelang is niet uit te drukken in een waarde waarover wij in de Kamer spreken. Het is aanleiding om een aantal spoorwegen te sluiten. Anderzijds is er het belang van recreatieve overgangen voor wandelaars, waar eigenlijk weinig ongelukken gebeuren. Die zou je ook moeten sluiten omwille van de veiligheid. Kan de Staatssecretaris aangeven hoe zij deze belangen weegt? Kan ze aangeven of de ingewikkelde oplossingen die ProRail zoekt op het gebied van veiligheid met een beveiligde overgang, simpeler zijn toe te passen? Zijn er minder geavanceerde oplossingen om overwegen te sluiten? Kan ze bezien hoe de prioritering van dit programma eruitziet, zodat we overwegen sluiten waar het echt nodig is voor de veiligheid, maar ze open laten waar mensen recreatief het spoor oversteken?

De heer **Van Helvert** (CDA): Voorzitter. De winter is nog niet begonnen. Sneeuw en ijs moeten nog komen, maar volgens het ILT-rapport over de kwaliteit van de infra hebben we nu al evenveel storingen door materieel en defecten van het spoor als het gehele jaar hiervoor. NS mag dan een prijs hebben gewonnen voor het meest transparante jaarverslag, waarvoor onze welgemeende felicitaties, maar NS is op aarde om treinen te laten rijden en niet om ze stil te laten staan. Hoewel ProRail in april van dit jaar nog trots meldde dat het aantal technische storingen was afgenomen met 9%, moeten we constateren dat het totale aantal storingen wederom een stijgende lijn laat zien. Het CDA wil dat het aantal storingen daalt. De storingenregen is niet iets van lang geleden. Ik ben twee weken Kamerlid en in mijn zittingsperiode zijn al voorbeelden te over te geven. Gisteren was er bijvoorbeeld een storing door een defecte trein op het traject Amsterdam-Breda in de spits en een storing door uitloop van de werkzaamheden op het traject Dordrecht-Geldermalsen in de spits. Eergisteren waren er storingen door herstelwerkzaamheden in Leiden en een defect in Rhenen. In Rotterdam stond defect materiaal, in Groningen was een overwegstoring, in Delfzijl een wisselstoring en een stroomstoring en zo kunnen we doorgaan. Dit is slechts een greep uit storingen van gisteren en eergisteren. De grote bulk van storingen komt door defecte treinen, irritante wisselstoringen, kapotseinstoringen, uitgelopen herstelwerkzaamheden en overwegstoringen. Dat is niet toevallig dit jaar zo; dat gaat elk jaar zo. Het worden er ieder jaar meer. In 2011 meldde de NS 1.800 storingen, verzameld door rijdendetreinen.nl. In 2014 stevenen we af op 2.500 storingen. Het CDA vindt dit onaanvaardbaar.

In 2013 kondigden ProRail en NS aan beter te gaan samenwerken, om storingen samen tegen te gaan. Het is verschrikkelijk dat ProRail en NS er vorig jaar pas achter kwamen dat dit een goed idee zou zijn. Het is nog stuitender dat dit jaar blijkt dat ze het dus niet goed hebben gedaan. Wie is de dupe hiervan? Dat is niet de directeur in het hoofdkantoor, nee, dat is

de reiziger. En dat is niet alleen de reiziger, maar ook de conducteur en de machinist, het personeel dat hard werkt, zijn best doet en alles uit de kast trekt, maar ook de begrijpelijke, teleurgestelde reactie van de gedupeerde reiziger moet opvangen. Hoe brengen we deze trein van storingen tot stilstand? Hoe laten we de machinist uit deze denkbeeldige trein stappen en aan de andere kant weer instappen, zodat we de andere kant opgaan? Met de winter voor de deur zoeken wij bij het kabinet een hek tegen de storingenlawine. Wat gaat dit kabinet doen om NS en ProRail op het goede spoor te krijgen?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik betreur met de heer Van Helvert dat het aantal storingen is toegenomen. Daar moet zeker iets aan worden gedaan. Hij gebruikt echter woorden als «onaanvaardbaar» en «stuitend». Die woordkeuze is veelzeggend. Welke gevolgen verbindt de CDA-fractie hieraan?

De heer **Van Helvert** (CDA): Onaanvaardbaar betekent dat ik het als volksvertegenwoordiger niet kan aanvaarden dat er constant afspraken worden gemaakt over samenwerken en verbeteren, terwijl er vanaf 2011 ieder jaar meer dan 100 storingen bij komen. Dan moet er iets gebeuren. Ik vraag de Staatssecretaris waar het probleem ligt en wat dit kabinet gaat doen om dit te stoppen. «Onaanvaardbaar» betekent letterlijk dat we dit niet kunnen aanvaarden. Het CDA vraagt de Staatssecretaris dus wat we hieraan gaan doen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Het CDA vindt het onaanvaardbaar en de Staatssecretaris krijgt een vraag. Voor mij blijft de vraag welke gevolgen de CDA-fractie hieraan verbindt. De heer Van Helvert heeft het antwoord niet afgewacht en vindt het op voorhand onaanvaardbaar. Wat gaat hij doen? Wat moet er volgens het CDA gebeuren?

De heer **Van Helvert** (CDA): Het CDA vindt dat het aantal storingen naar beneden moet. Mijn vraag is wat de Staatssecretaris daaraan gaat doen. Ik ken de mores nog niet helemaal, dus ik weet niet wat mevrouw De Boer nu van mij verwacht. Het was absoluut niet mijn bedoeling een motie van wantrouwen in te dienen.

Ik vervolg mijn betoog over het ILT-rapport met de ontsporing bij Borne. Volgens de ILT waren Captrain en ProRail, de spoorsector, de treindiensten en de machinist debet aan de ontsporing van de goederentrein in Borne afgelopen jaar en de slechte communicatie daaromtrent. Over de eigen verantwoordelijkheid als toezichthouder wordt door ILT niet gerept. Dat vinden wij apart. De ILT, met een eigen verantwoordelijkheid in het toezicht, mag onderzoek doen naar het ongeval en concludeert dat haarzelf niets te verwijten valt. Het CDA pleit voor een second opinion, bijvoorbeeld door de Onderzoeksraad Voor Veiligheid (OVV). Als de Staatssecretaris een betere suggestie heeft, staan we daarvoor open. Waarom is het zo belangrijk dat we goed onderzoeken wat er is misgegaan en hoe we zo iets kunnen voorkomen? In Borne ging het mis in een weiland. In de wagons zat zand en grind. Het kabinet gaat meer gevaarlijke stoffen per trein laten vervoeren door bijvoorbeeld Brabant, Limburg en Twente. De Staatssecretaris heeft in een eerdere brief uitgelegd dat dit niet anders kan. Ik pak een voorbeeld bij het spoor in Meteren en Boxtel. Daar wordt de situatie straks penibel door het Vierde Spoorpakket. Treinen met gevaarlijke stoffen gaan dwars door de woonwijk Vugtherpoort. De zorg in de wijk, maar ook bij ons in de fractie, is groot. In Borne ging het mis in de wei met zand en grind. Volgens de ILT valt haar niets te verwijten. Moeten we niet, voordat we gevaarlijke stoffen door de woonwijk gaan jagen, eerst een onafhankelijk onderzoek laten doen naar wat er misging in Borne, zodat we weten wat we niet moeten doen op een andere plek?

De **voorzitter**: Ik heb een punt van orde. Mevrouw Van Veldhoven, die net binnenkomt, moet om 14.00 uur verplicht aanwezig zijn bij de regeling van werkzaamheden. Ik stel voor haar nu als eerste het woord te geven. Ik zie dat iedereen daarmee instemt.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Dank aan de collega's voor de flexibiliteit. Ik ga in korte tijd door een groot aantal onderwerpen. In de samenwerkingsovereenkomst ERTMS op pagina 6 wordt gesproken over regelgeving die mogelijk moet worden aangepast. Aan welke regelgeving denkt de Staatssecretaris dan? Welke plannen heeft zij op dit punt?

In lijn met de conclusies van de parlementaire commissie over ICT-projecten zijn een groot aantal van de aanbevelingen meegenomen in de manier waarop dit project is opgezet. Daar zijn we blij mee. Er is een onafhankelijk adviseur aangetrokken en er wordt een systeemintegrator benoemd door I en M. Hoe wordt deze geselecteerd? Je wilt iemand hebben met expertise, maar op welke manier borgt de Staatssecretaris dat deze persoon de luis in de pels kan zijn in dit grote traject?

De Staatssecretaris heeft in een reactie op een motie aangegeven dat zij het gesprek zou aangaan met lokale en decentrale vervoerders over de vraag of het ombouwen van al het materieel wel doelmatig is. We hebben een aantal lijntjes waar de treinen letterlijk heen en weer rijden en verder niet op het Nederlandse hoofdrailnet terecht komen. Is het doelmatig om die geheel om te bouwen, zeker gezien de afschrijvingstermijnen van de verschillende treinen?

Ik kom bij de röntgenfoto van de staat van de Nederlandse infrastructuur. De Staatssecretaris heeft vijf onderhoudsgebieden laten bekijken. Op basis daarvan worden een aantal conclusies getrokken. Wanneer hebben we een volledig beeld van de staat van het Nederlandse spoor? De indeling in vijf onderhoudsgebieden is mooi, maar dat is nog steeds maar een deel van ons spoorwegennet. We willen een goed en actueel beeld van de stand van zaken. In de conclusies staat dat alles redelijk goed op orde is. Als je verder leest, zie je dat dit een gemiddelde is en dat één op de drie bogen en één op de vier wissels niet aan de norm voldoet. Dat vind ik heel schokkende cijfers. Er is geen acuut groot veiligheidsrisico als een boog of wissel niet aan de norm voldoet, maar zo'n norm stel je niet voor niets. Waarop is de norm gebaseerd? Het is prima om een veiligheidsmarge te hanteren tussen de bodemwaarde en de waarde waarbij een acuut veiligheidsrisico optreedt, maar zo'n marge heeft alleen zin als je in de tussentijd actie onderneemt. Je moet heel goed weten hoe je spoor erbij ligt, zodat je weet hoeveel tijd je hebt om te voorkomen dat zich echt een veiligheidssituatie voordoet, zodra de norm wordt overschreden.

Het is vrij bizar – ik kan er geen ander woord voor bedenken – dat in de huidige contracten «concrete en hanteerbare normen voor het afkeuren van werk van aannemers ontbreken». Die zijn er dus gewoon niet! Hoe zorgen we dan dat we de veiligheid op het spoor in Nederland garanderen? Ik vind het shocking. Het is goed dat in de brieven staat dat normen en bodemwaarden in januari 2015 gereed zijn. Ik hoop dat de Staatssecretaris ons kan bevestigen dat we op schema zijn. Kunnen bestaande PGO-contracten hierop worden aangepast? Zo nee, wanneer gaan de normen dan in heel Nederland gelden? Het is mooi dat we ze in januari 2015 vaststellen, maar als ze pas in 2020 in heel Nederland gelden, zitten we nog vijf jaar met een ongewenste situatie.

In 2012 is geconstateerd dat de tekeningen niet op orde waren. Het is nu bijna 2015. Wanneer zijn de tekeningen op orde? Wil de Staatssecretaris een deadline stellen? Wat mij betreft stellen we een harde deadline ergens in de eerste helft van volgend jaar voor het moment dat de tekeningensituatie op orde moet zijn.

Ik sta kort stil bij de veiligheid op het spoor. Overwegen blijven een probleem. Het is goed dat er een structureel programma komt. Tot wanneer loopt dit programma? Wanneer zijn de problemen opgelost? Het aantal aanrijdingen met dieren vond ik bijzonder hoog. Hoe kan dat? Bijna-aanrijdingen met dieren komen niet voor, dat is ook interessant. In 2% van de treinen wordt geen verbetering doorgevoerd in de planning. Dat wordt geweten aan een cultuurprobleem. 2% lijkt heel weinig, maar in die treinen zitten veel reizigers. Het is echt een zorgpunt. De Staatssecretaris signaleert dit ook. Wat gaat zij hieraan doen?

De ILT gaat er voor het buiten gebruik zijn van Den Haag-Rotterdam van uit «dat de BAM maatregelen neemt». Er alleen «van uitgaan» lijkt mij totaal onvoldoende. Hoe zorgen wij ervoor dat de BAM maatregelen neemt? De inspectie constateert in feite dat ProRail onvoldoende voortgang boekt met een bestaand probleem. Op welke manier gaat de Staatssecretaris handhaven?

Een en ander geldt ook voor het onderzoek bij Borne. De ILT heeft een dringende brief geschreven aan Captrain, voestalpine Railpro en de aannemers, met de oproep maatregelen te nemen. We weten niet of ze dat doen. Hoe kunnen we ervoor zorgen dat ze dat doen?

Mijn laatste punt is de gebruikersvergoeding. Onder Rutte I is stoe gezegd dat ProRail 50 miljoen extra zou ophalen bij de vervoerders, maar er is geen helder kader dat ProRail in staat stelt om dit te doen. Dat plaatst deze organisatie in een lastige situatie ten opzichte van bedrijven die ook haar klanten zijn. Volgens mij moet ProRail een dienstbare, uitvoerende organisatie kunnen zijn, ook voor de vervoerders, en samen met hen bekijken hoe het spoor optimaal kan worden gebruikt. We belasten hen met een politieke discussie, die niet op hun bordje moet liggen maar bij de Staatssecretaris. Wanneer komt er een kader hiervoor?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb een punt van orde. Gisteren is tijdens de procedurevergadering afgesproken om over dat laatste punt vragen te stellen in het kader van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. Het zijn terechte vragen. Daar wil ik bij aansluiten.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik sluit me graag aan bij de vragen die gisteren in de procedurevergadering aan de orde zijn gesteld. Ik kon daarbij niet aanwezig zijn. De Staatssecretaris heeft ze nu ook van mij gehoord. We wachten op de brief die hierover zal verschijnen.

De **voorzitter**: Er komt een schriftelijk overleg over. Daarbij kunnen deze vragen worden ingediend. Dat is de juiste volgorde.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Het groot project ERTMS is in gang gezet. Er volgen nog verschillende «go/no go»-momenten, zoals bij de aanbesteding en de bekostigingsafspraken met de vervoerders volgend jaar. In dat kader wil ik de motie van stal halen die ik met de heer Hoogland heb ingediend over de prioritering van ERTMS voor corridors met de hoogste score in de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). De MKBA-score van ERTMS is immers niet bepaald hoog. Dat heb ik de vorige keer ook geconstateerd. Bij lage economische groei zit de score zelfs onder de 1. Ik wil dat bij de uitvoering de trajecten met de meeste baten als eerste worden aangepakt, indachtig die motie-Hoogland/Den Boer. Er is een voorkeursscenario. Ook binnen dat scenario moeten we bekijken of we de trajecten met de hoogste score als eerste kunnen aanpakken. Ik ontvang graag een overzicht van de trajecten met de hoogste MKBA-score binnen het voorkeursscenario. Dit wil ik niet alleen gezien de onzekerheid van het gehele project, dat niet voor niets is aangemerkt als groot project, maar ook omdat het een verstandige en logische volgorde is in de huidige tijd. We moeten nog praten over de

herijking en wachten op een rapport van de Algemene Rekenkamer over de vraag of er voldoende budget is voor onderhoud op het spoor. Hoe ver is Duitsland met ERTMS? Trekken Nederland en Duitsland samen op voor de aanleg van ERTMS op internationale verbindingen? We willen niet dezelfde situatie als bij de Betuweroute, dat wij al klaar zijn en dat Duitsland nog moet beginnen. Dan spannen we het paard achter de wagen. Samen optrekken is mijn voorstel.

Wij wachten de kostenverdeling en aanbestedingsstrategie als volgend «go/no go»-moment volgend jaar met spanning af.

We hebben gisteren een brief gekregen over de aanleg van ATB-Verbeterde versie (ATB-Vv) op bepaalde corridors. Daar wordt ook ERTMS aangelegd. Vanuit de veiligheidsoptiek begrijp ik dat. Een ATB-Vv is belangrijk, ook omdat er dan meer wordt gereden op deze twee corridors, maar we gaan ook ERTMS aanleggen. Is wat we nu doen niet dubbelop? In dat geval kunnen we het geld beter één keer goed besteden of met ERTMS beginnen op andere routes dan op de routes waar de ATB-Vv al wordt aangelegd.

Uit het onderzoek naar de uitval van treinen in Den Haag op 19 februari blijkt dat de schuld volledig bij ProRail lag. De oorzaak was kennelijk gelegen in het strakker hanteren van normen waarbij de veiligheids-waarde van wissels werd overschreden. Ik weet niet wat dat betekent, maar waar komen deze strakkere normen ineens vandaan en waarop zijn ze gebaseerd? Wil de Staatssecretaris in de eerstkomende beleidsprioriteitenbrief, een nieuw instrument in geval van een concessie, ruim aandacht besteden aan ProRail en de mate van veiligheid op het spoor, indachtig de aanbevelingen van de commissie-Kuiken? Mevrouw Van Veldhoven heeft daarover ook het nodige gezegd. Ook wij hebben hier bij de concessie op gehamerd. Wanneer kunnen we het programma verwachten waarin de gewenste normen met betrekking tot veiligheid nader worden geconcretiseerd en uitgewerkt?

Ook wij vragen aandacht voor de problematiek rondom overwegen. Overwegen zijn slecht voor de doorstroming op de weg, gevaarlijk voor overstekers en door de ongelukken die er gebeuren slecht voor de doorstroming op het spoor. Afgelopen week kwam er nog een vrouw uit Arnhem terecht op het spoor. Dat is gelukkig goed afgelopen. We kennen helaas inderdaad ongelukken met een minder goede afloop. Er vallen doden te betreuren. Dit kan natuurlijk niet. Dit incident staat helaas niet op zichzelf. We hebben in dit kader 200 miljoen uitgetrokken voor het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO). Hoe staat het met de uitvoering daarvan? Er is nog nauwelijks geld uitgegeven. Hoe gaat het met de aanpak van onbeveiligde overwegen en van overwegen die zorgen voor verkeersopstoppingen? Die laatste zijn een groot deel van het uur dicht. In dat kader worden gelukkig al overwegen aangepakt, zoals in Groningen, Vught en een nieuwe overweg in Hurdegaryp. Dit zorgt voor een betere doorstroming van verkeer. Ik vraag aandacht voor Zaanstad, de overweg Koog-Zaandijk, maar voor ook de overweg Vierpaardjes te Venlo, en dat in een tijd dat we eigenlijk geen budget meer hebben. Deze twee overwegen zijn een groot deel van het uur dicht vanwege passerende treinen. Dit is slecht voor de verkeersdoorstroming en slecht voor de veiligheid. Hoeveel van dit soort overwegen zijn er in Nederland? We willen graag een overzicht van de overwegen die een groot deel van het uur dicht zijn.

Er zijn ook overwegen die heel weinig worden gebruikt. De heer Hoogland noemde ze al. Kan informatie in een app voor mobiele telefoons hier uitkomst bieden? Ik wil iets laten zien. Misschien kan de voorzitter de klok even stilzetten. Er zijn al websites waarbij de huidige treinen in beeld zijn, met iets vertraging natuurlijk. Kun je op onbeveiligde overwegen iets betekenen met een app voor wandelaars? Je zet een QR-code neer, die kan worden gescand. Zo kunnen we de veiligheid verhogen door een realtime beeld van de plek waar de trein op dat spoor op dat moment is.

Deze suggestie kreeg ik van technici. Ik heb het niet zelf bedacht. De programma's zijn er al. We zouden hier eens naar kunnen kijken. Bij onbeveiligde overwegen kunnen ook camera's worden ingezet. Die zet je een stukje van de overweg af, zodat je kunt zien wat daar gebeurt als je bij de overweg staat. Dit kan met name bij landbouwoverwegen een optie zijn.

De ontsporing van de trein bij Borne is veroorzaakt door een technisch mankement aan een wagon met achterstallig onderhoud. Klopt het dat ProRail rijkelijk laat heeft gewaarschuwd? Hoeveel van dit soort waarschuwingen over achterstallig onderhoud bij wagons zijn er? Met andere woorden, hoeveel onveilige wagons rijden er nu? Hierover staat niets in dit specifieke rapport. Vanochtend heb ik gehamerd op interoperabiliteit bij de technische pijler van het vierde spoorpakket, de aansluiting van de verschillende technische systemen binnen Europa op elkaar. Een onafhankelijke inspectie is ook van belang voor dit pakket. We gaan iets controleren, maar het is een beetje een slager die zijn eigen vlees keurt. Wie is verantwoordelijk voor het register waarin de wagons geregistreerd staan? Is dat niet de ILT? Wie doet de certificering van die wagons? Wie controleert dat vervolgens? Klopt het dat deze wagons sinds 2007 geen certificering hadden? De vervoerder is in dit geval namelijk niet dezelfde organisatie als de eigenaar van de wagons. Dat wordt straks gelukkig anders, maar hoe gaan we hier in de tussenliggende periode prudent mee om, zolang die Europese onafhankelijke inspectie er nog niet is? Kent de Staatssecretaris de nieuwe ontwikkelingen met betrekking tot wisselverwarming? Die zouden veilig kunnen zijn bij winterweer op het spoor.

Ik heb onlangs vragen gesteld over eventuele nalatigheid van ProRail in het noorden. In de beantwoording worden alleen jaarlijkse punctualiteitsgegevens weergegeven. Dat is iets anders dan informatie over infrastructurele storingen, waardoor reizigers niet drie minuten maar een uur of twee te laat zijn aangekomen. Bovendien is de sprong in punctualiteit op Groningen-Leer helemaal niet het gevolg van verbeterde prestaties van ProRail. De belangrijkste oorzaak is dat de uurdienst naar Leer logistiek beter uitvoerbaar is geworden. Het gaat dus niet zozeer goed dankzij ProRail, maar dankzij andere partijen. Ik zeg niet dat het fout gaat door ProRail, maar het is van belang te constateren dat we er niet eenzijdig naar moeten kijken. Het is goed dat in diezelfde beantwoording wordt gerefereerd aan de concessie, waarin ProRail verplicht wordt samen te werken met de regionale overheden. Daar valt de verbeterslag te maken. Ik vraag me af hoe de samenwerking wordt uitgevoerd.

Tot slot moet er ook meer worden samengewerkt met Rijkswaterstaat. Dan kunnen bepaalde werkzaamheden ineen worden geschoven.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. Er is 200 miljoen beschikbaar om de veiligheid van overwegen te verbeteren, door bijvoorbeeld de bouw van tunneltjes onder het spoor. Klopt het dat dit geld alleen beschikbaar is voor beveiligde spoorwegovergangen? Er zijn ook nog zo'n 100 onbeveiligde overwegen. Mijn fractie vindt die niet meer van deze tijd. Die overwegen zijn niet alleen niet veilig voor de gebruikers, maar ook onwenselijk voor machinisten. Ik heb het geluk gehad een keer met een machinist te mogen meerijden. Als je ziet dat er pal voor je treinstel iemand nog gauw even oversteekt, schrik je je echt een hoedje. Het geldt om deze overgangen te beveiligen is echter op. ProRail lijkt voor deze overwegen nu vooral het beleid te hebben van «de beste overweg is geen overweg». Soms is het verdwijnen van een overweg niet erg, omdat er genoeg alternatieven in de directe omgeving zijn. Het betreft echter vaak belangrijke recreatieve routes voor wandelaars, ruiters en fietsers. Bij sluiting worden zij gedwongen kilometers om te fietsen of wandelen, waardoor een ommetje niet meer mogelijk is.

Mijn fractie heeft al eerder aandacht gevraagd voor het Laantje van Alverna in Heemstede. Volgens mij ligt deze zaak op dit moment onder de rechter, dus ik zal er niet zo veel over zeggen. Het is wel opvallend dat ProRail de rechterlijke uitspraak niet heeft afgewacht en de overweg midden in de nacht gesloten heeft. Er zijn ook andere voorbeelden dat dit gebeurt. In Winterswijk dreigen bijvoorbeeld ook overwegen te verdwijnen. Het beeld dat bij mijn fractie ontstaat, is dat er geen integrale aanpak is, dat er hapsnap overwegen worden gesloten. Hoe weegt de Staatssecretaris de verschillende belangen van de vervoerders en recreanten? We hebben 200 miljoen beschikbaar. Kan een deel van dit geld worden gebruikt voor het beveiligen van onbeveiligde overwegen, in overleg met Wandelnet en de Fietzersbond? Hoe kan de barrièrewerking van het spoor worden voorkomen? Er zijn richtlijnen van CROW voor maximale maaswijdte. Dat is de maximale afstand tussen punten waar je het spoor kunt kruisen via een overweg, tunnel of brug. Houdt ProRail zich daaraan? Zo nee, waarom niet?

In 2016 vallen belangrijke beslissingen over de invoering van ERTMS in materieel en infrastructuur. Het risico dat er te laat overeenstemming met de vervoerders wordt bereikt over de ombouw van materieel is met stip gestegen naar de tweede plek. Er zijn hierover verkennende gesprekken gevoerd. Is dat niet te mager voor zo'n groot risico? Wanneer rondt de Staatssecretaris deze gesprekken af? Ondertussen is NS hard bezig veel nieuw materieel aan te schaffen. Hoe verhoudt zich dat tot de projectbeslissing over materieel die pas in 2016 wordt genomen?

Dan is er nog de mogelijkheid van subsidies voor Trans-European Network Transport (TEN-T-subsidies) van de EU. Gaat de Staatssecretaris daarvoor een aanvraag indienen?

In de stukken lees ik niets over de mogelijke ombouw van de bovenleiding naar 3 kV. Natuurlijk weet ik dat dit honderden miljoenen kost. Dat heb ik ook niet op de plank liggen. Ik heb van de spoorsector wel begrepen dat het een zeer rendabele investering is, die ook energietechnisch zeer snel is terugverdiend. Moeten we geen koppeling maken met de aanleg van ERTMS?

Mijn fractie heeft nog steeds zorgen over de lange periode waarin we in Nederland twee beveiligingssystemen naast elkaar hebben. We pleiten voor aaneengesloten gebieden zonder eilandjes.

Het Nederlandse spoor is heel veilig, maar als het fout gaat, kan het goed fout gaan. Daarom spreken we in de Kamer al jaren over systemen om de veiligheid te vergroten, zoals ERTMS, maar ook ORBIT, ATB-Vv en allemaal technische termen waarmee ik als Kamerlid niet al te veel bezig wil zijn. Er waren twee doelen. Het eerste was minder risico's wanneer treinen door rood rijden. Het tweede was sowieso minder treinen die door rood rijden. Dat eerste is bijna gehaald, maar dat tweede niet. De eerste jaren is het aantal treinen dat door rood ging, gedaald. Volgens de Staatssecretaris komt dit door ATB-Vv, maar ATB-Vv is pas de laatste jaren op veel plaatsen geïnstalleerd. In de laatste vier jaar is er geen vooruitgang geweest. Al vier jaar lang rijden er elk jaar zo'n 170 treinen door rood. Omdat er in totaal wat meer treinen rijden is het procentueel een lichte verbetering, maar ik moet concluderen dat we ondanks de grote investeringen de gestelde doelen niet halen. Dat moet ons kritisch maken over de vervolgstappen. Hoe ziet de Staatssecretaris dit?

We investeren ondertussen tientallen miljoenen in ATB-Vv, maar voor een korte periode. Er ligt immers al een besluit dat we uiteindelijk naar ERTMS toe willen. Hoe weegt de Staatssecretaris deze twee? Ze kiest voor ATB-Vv voor de drukste corridors, maar dit zijn ook de corridors die ERTMS krijgen. Volgens mij heeft mevrouw De Boer daarover ook een vraag gesteld en opgemerkt dat we niet dubbelop moeten investeren in dezelfde trajecten.

Mijn laatste punt, in verband met de tijd, is de ontsporing van de goederentrein in Borne. Hierover zijn al veel vragen gesteld. Ik heb

begrepen dat de informatiesystemen inmiddels zijn verbeterd, zodat problemen met het materieel sneller bekend zijn bij ProRail en op het juiste bureau terechtkomen. Wat doet ProRail er verder mee? De Staatssecretaris schrijft dat de vervoerders verantwoordelijk zijn voor de kwaliteit van het materieel. Waarom geeft de Staatssecretaris ProRail of de ILT niet meer bevoegdheden om een trein van het spoor te weren als er aantoonbaar problemen mee zijn?

De **voorzitter**: Ik dank de woordvoerders voor hun bijdrage in eerste termijn. De Staatssecretaris heeft mij verzocht om wat voorbereidingstijd, om de vragen ordentelijk te kunnen beantwoorden.

De vergadering wordt geschorst van 14.09 uur tot 14.24 uur.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik start met het beantwoorden van de vragen van de rapporteur. Ik heb een brede inleiding over ERTMS, ook over de vragen in relatie tot de ICT.

Op 11 april hebben we de voorkeursbeslissing gepubliceerd in de basisrapportage. Er is ondertussen een halfjaar verstreken na het meetmoment van 31 maart. In deze maanden, die de start vormden van de uitwerkingsfase, ook wel de kwartiermakersfase genoemd, is vooral gewerkt aan het opstarten van de planuitwerkingsfase. We hebben de kaders opgesteld voor het verder uitwerken van de voorkeursbeslissing, de plannen van aanpak opgesteld en de organisatie bemenst. We hebben de fundamenten gelegd om de planuitwerkingsfase op te starten. Er zijn enkele mijlpalen bereikt, ondanks dat sprake is van kwartiermaken. Dat zijn de ondertekening van een gezamenlijk samenwerkingsconvenant, de benoeming van de programmadirecteur en de verlenging van de operationele pilot met ERTMS onder dual signalling op het traject Amsterdam-Utrecht. Ondertussen is ook gestart met het inhoudelijke werk.

In de komende periode zal ik de Kamer zoals toegezegd informeren over de hoofdlijnen van de aanbesteding, de contracteringsstrategie, de afspraken rondom de bekostiging van de materieelombouw en het aanvragen van de subsidie bij de Europese Commissie. Een aantal woordvoerders noemde dit. Uiteraard blijf ik de Kamer daarnaast ieder halfjaar informeren via de voortgangsrapportages. De commissieleden kennen mijn aanbod. Als zij graag een technische briefing willen, in welke vorm dan ook, zal ik die van harte organiseren. Ik beveel dat zeer aan, omdat het een groot project is. Het is belangrijk dat steeds opnieuw vragen kunnen worden gesteld van technische of informerende aard, zodat de Kamerleden de stukken die zij krijgen, kunnen beoordelen. Over het algemeen zijn het dikke pakketten. Bovendien zit er tijd tussen de besprekingen en is het een groot project.

De rapporteur en een aantal woordvoerders spraken over de ICT. Ik heb met interesse kennisgenomen van het rapport van de tijdelijke commissie ICT. Ik kijk uit naar het Kamerdebat hierover. Het kabinet neemt de resultaten van de commissie-Elias serieus en komt in januari met een totaalreactie. Ik heb altijd gezegd dat bij het programma ERTMS zorgvuldigheid boven tempo gaat. Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd hoe ik dit rapport ga inpassen in het proces. Het is er nu, dus we kunnen het inpassen. Ik was blij met de constatering dat we op een aantal punten, vooruitlopend op dit onderzoek, al geleerd hadden van beschikbare voorbeelden. Het blijft inderdaad een groot en complex proces. Ik hecht aan nauwe betrokkenheid van de Kamer en maximale transparantie. Ik zal alle vragen beantwoorden, ook al gaan ze over een deel van het proces van een jaar geleden. De stukken moeten iedere keer in de juiste context beoordeeld worden. De grootprojectstatus en de betrokkenheid van de rapporteur helpen daarbij. Bij het opzetten van het programma is daarom veel aandacht besteed aan het informatieproces en de organisatie. Ik heb

eerder aangegeven dat ik zal bezien welke aanbevelingen van de commissie-Elias geïmplementeerd kunnen worden bij het programma ERTMS, in aanvulling op de reeds genomen maatregelen. Ik zie dit de komende tijd, vooruitlopend op de kabinetsreactie en het debat hierover. Voor de Kamerleden moet transparant zijn wat is meegenomen, op welke manier en in welke context. Dan krijgen ze gevoel bij hetgeen we doen met bijvoorbeeld enquêterapporten. Ik zal in de tweede voortgangsrapportage ERTMS, die voor 1 april 2015 verschijnt, aangeven hoe ik dit verwerk.

Er wordt nauw samengewerkt tussen I en M, ProRail en NS. Deze samenwerking verloopt niet stroef, sterker nog, er is een samenwerkingsconvenant getekend. We werken aan hetzelfde einddoel. Er is een programmadirecteur en we maken de voorkeursbeslissing mogelijk binnen de gestelde kaders van tijd, geld en scope. Er wordt zo veel mogelijk volgens het Governancemodel Grote Projecten (GGP) gewerkt. De afspraken voor de borging van de samenwerking zijn vastgelegd in het convenant. Het is belangrijk dat deze samenwerking goed en vrij gaat en dat iedereen zich eraan verbonden voelt. Men moet kritisch zijn naar zichzelf en naar de andere partijen, om het maximale eruit te halen. Ook hierbij is transparantie vereist. Eigenlijk is het convenant een soort samenlevingscontract, waarbij het streven is dat dit alleen in slechte tijden uit de kast wordt gehaald. Kernpunt is dat de partijen samenwerken om een optimale oplossing te vinden.

De heer Dijkstra heeft specifiek gevraagd naar informatie over de kostenbeheersing. Die is nog niet inzichtelijk, omdat de voorliggende rapportage tot 1 juli loopt. Er zijn in die periode nauwelijks uitgaven gedaan, omdat de organisatie net is opgezet. De vraag is terecht. De heer Dijkstra wil feeling houden met de kostenbeheersing en de toedeling van de kosten. In iedere voortgangsrapportage zal hij zien dat voor de periode waar die rapportage over gaat, de kosten duidelijk worden toegelicht. De heer Dijkstra vroeg op welke wijze de risico's tot stand komen, hoe de rangorde wordt bepaald en of er meer detailniveau mogelijk is. De belangrijkste risico's staan in de voortgangsrapportage. Dat is een heel belangrijke paragraaf, omdat risico's een continu proces zijn. Je ziet dat risico's soms bovenaan staan, maar op een ander moment in het proces op een heel andere plek komen. Het is van belang dat de Kamerleden daarin worden meegenomen en dat we elke keer opnieuw bekijken wat het risico is, wat de beheersmaatregelen zijn en hoe we het managen. De risico's worden gekwantificeerd, zowel de kansinschatting als de gevolgschatting. De kwantificering bepaalt vervolgens de rangorde van de risico's. Het is belangrijk dat we dit goed doen, want als we goed om ons project heen lopen en steeds opnieuw naar de risico's kijken, bewegen we daarmee het project gestaag voort.

De top tien van risico's is met de Kamer gedeeld in de voortgangsrapportage. Die lijst wordt continu geüpdatet. Ik ben geneigd te zeggen dat er altijd meer inzicht in risico's kan worden gegeven, maar het heeft ook een keerzijde. Als je heel erg focust op de risico's, is de vraag of je open in de discussie staat. Er zijn methodes om die balans te vinden bij risicomangement. Daar kijken we nauwgezet naar. Als de Kamer er behoefte aan heeft, kan dit een element zijn van een technische briefing.

Wat is de stand van zaken van de algemene aanbestedings- en contracteringsstrategie? Wat ga ik doen met de aanbestedingsmeevallers? Wanneer komt er een marktscan? In het algemeen overleg van juni dit jaar heb ik toegezegd de Kamer begin 2015 te informeren over de hoofdlijnen van de algemene aanbestedings- en contracteringsstrategie. Die kan de Kamer op korte termijn tegemoet zien. Op dit moment wordt de voorkeursbeslissing uitgewerkt met ProRail en NS. Onderdeel daarvan is het opstellen van de contouren van de aanbestedings- en contracteringsstrategie. De marktscan wordt daar een onderdeel van. Die wordt vervolgens uitgewerkt tot een definitieve strategie. Ik neem de Kamer mee

in dit proces. Naast de aanbestedings- en contracteringsstrategie wordt ook hard gewerkt aan de technische uitwerking van de voorkeursbeslissing. Dat leidt tot de specificaties voor aanbesteding in 2016. De rapporteur heeft gevraagd wanneer de resultaten van de pilot beschikbaar zijn en met de Kamer worden gedeeld. In de pilot wordt ervaring opgedaan met de operatie onder dual signalling. In de brief bij de voortgangsrapportage heb ik aangegeven dat de pilot wordt verlengd tot begin 2015. Daarna wordt een uitgebreide rapportage opgesteld met de leerervaringen die in deze pilot zijn opgedaan. De rapportage inclusief mijn reactie op de lessen die we meenemen in het programma, kan de Kamer in het derde kwartaal van 2015 verwachten. In de zomer ontvangt de Kamer de rapportage.

De heer Dijkstra vroeg wanneer het beoordelingskader voor de doelen van ERTMS beschikbaar is. Ik ga ervan uit dat dit in de voortgangsrapportage van april staat. In de rapportage is gemeld dat dit kader in de kwartiermakersfase wordt ontwikkeld. Daar werken we nu aan. Het is van groot belang dat we niet alleen op tijd, geld en scope sturen, maar ook op de doelen. De commissie kan daarbij denken aan veiligheid, capaciteit, snelheid en interoperabiliteit. We bekijken dit in den brede.

De voorzitter: Er is een vraag van mevrouw De Boer. Ik wijs de commissieleden erop dat ze twee interrupties hebben in deze termijn.

Mevrouw **De Boer** (VVD): De Staatssecretaris geeft net als in het vorige debat aan dat zorgvuldigheid voor snelheid gaat. Dat is heel verstandig, ook indachtig het ICT-rapport dat onlangs is verschenen. Testen we in de aanbestedingsstrategie aanbestedingen eerst of besteden we het gehele project in één keer aan? Dat laatste lijkt me godsonmogelijk en heeft niet onze voorkeur. Kiezen we in de aanbestedingsstrategie voor corridors met de hoogste MKBA-score en corridors die misschien Europees verplicht zijn? Gaan we daar eerst naar kijken en ervaring mee opdoen? Ik vraag dit in het kader van de zorgvuldigheid en van de ICT-rapportage. Het is een groot project. Er gaat ongelooflijk veel geld in om.

Staatssecretaris **Mansveld:** Ik kom zo op deze vraag terug. Ik zie hem zo snel niet tussen mijn aantekeningen.

We bekijken bij de aanbestedingsstrategie hoe we dit gaan doen. Gaan we het in delen doen, gaan we het in zijn geheel doen? Doen we de bovenkant tegelijk met de baan en het materieel? Doe je het materieel in één keer? We denken na over de beste strategie om dit aan te besteden. De suggestie van mevrouw De Boer is om eerst alleen de lijnen met de hoogste MKBA-score te doen. Ik weet niet of die al in beeld zijn. We zijn best ver met onze visie. Deze komt naar de Kamer inclusief de onderliggende afwegingen. We moeten bij de aanbesteding leren van eerdere projecten. We hebben een aantal grote projecten gehad waarbij later vraagtekens zijn gezet bij de wijze van aanbesteden. In de aanbestedingsstrategie geef ik aan waarom voor een bepaalde strategie is gekozen en neem ik de Kamer ook mee in de afweging waarom we niet voor andere strategieën hebben gekozen. De argumenten voor dit laatste zijn net zo belangrijk. Deze afweging bied ik de Kamer aan bij de keuze voor de aanbestedingsstrategie, zodat we het debat breed kunnen voeren. Ik hoop dat ik hiermee voldoende antwoord geef. Daarin zullen de lijnen met de hoogste MKBA-score worden meegenomen. We zijn echter nog niet bij de eindconclusie over de wijze waarop we het gaan doen. We hebben hierover recentelijk intern overleg gehad.

De Kamerleden vragen mij straks natuurlijk naar de aanbestedingsstrategie bij de Betuweroute en de hsl. Ik wil de spiegeling hebben naar andere grote projecten en laten zien welke lessen we daaruit meenemen. Een project kan bijvoorbeeld niet vergelijkbaar zijn of om andere redenen niet passen. De hoofdlijnen ontvangt de Kamer begin 2015. Ik pel dit met

de Kamer af. De strategie wordt stapsgewijs ingevuld. Elke keer als we stappen zetten, neem ik de Kamer mee. Als we uiteindelijk een keuze maken, moeten we alle argumenten waarom wel en waarom niet hebben doorlopen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Dat is prima. We moeten goed bekijken hoe we het gaan doen. Het heeft onze voorkeur om te leren van fouten bij andere aanbestedingen, ook al betreft het totaal andere projecten. ERTMS is verschrikkelijk ingewikkeld, heb ik mij laten vertellen door deskundigen. Je kunt niet voorzichtig genoeg zijn indachtig andere aanbestedingen en het ICT-rapport. Kunnen we niet eerst de lijnen met de hoogste score aanbesteden, de meest noodzakelijke lijnen, zodat we daar in de aanbesteding van een tweede deel trajecten van kunnen leren? Daar hoeft niet veel tijd tussen te zitten, maar het is zorgvuldiger, just to be on the safe side.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik wil het niet gemakkelijker maken voor mevrouw De Boer. We kijken namelijk ook naar de lessons learned in het buitenland. Andere landen hebben ook keuzes gemaakt. Al die vraagstukken nemen we hierin mee. Begin 2015 komen de hoofdlijnen van de strategie, pas in het derde kwartaal komt de definitieve aanbestedingsstrategie. We gaan niet over één nacht ijs.

Ik kom zo terug op de vragen over ERTMS. Ik maak even de vragen van de rapporteur af.

Hij heeft gevraagd wanneer het programma wordt gereviewd. De kwaliteitsborging en de reviews vinden continu plaats. Er wordt een kwaliteitsmanager aangesteld om dit proces te organiseren en te bewaken. Alle grote producten worden in- en extern gereviewd door nationale en internationale experts. Dat internationale aspect is van belang. Ik kom zo terug op Duitsland. In een aantal landen wordt hetzelfde proces doorlopen. Het is goed om met elkaar in gesprek te blijven. Ook binnen het team wordt aandacht besteed aan onderlinge reviews. Kwaliteit neemt in dit programma een belangrijke plaats in.

Ik kom bij het blok ERTMS. Diverse woordvoerders vroegen naar de voortgang met betrekking tot het materieel. De gesprekken met de regionale en lokale vervoerders lopen. Die worden gevoerd met alle vervoerders en alle materieleigenaren. Het gaat in eerste instantie om het creëren van een gezamenlijk beleid qua ombouwstrategie. Vervolgens wordt over kosten en baten gesproken. Net als in de verkenningsfase wordt ook hierbij constructief samengewerkt met de belanghebbende partijen. Dat gebeurt op basis van feiten. Voor nieuw materieel wordt ERTMS besteld.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Aan de ene kant staat het eerder vastgelegde uitgangspunt dat al het materieel moet worden omgebouwd. Aan de andere kant leefde bij de Kamer de vraag of dat wel doelmatig is voor vervoerders die op een klein stukje van het hoofdrailnet rijden. De Staatssecretaris zou daarnaar kijken. Ze geeft nu hetzelfde antwoord. Is er inmiddels een oplossing voor? Is doelmatigheid een criterium bij de gesprekken die zij voert, zeker gezien het feit dat sommige treinstellen binnen vijf jaar aan hun einde zijn? Ik wil graag een nuancering op het algemene uitgangspunt horen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Vooralsnog houd ik vast aan inbouw in alle treinen. Dat is het uitgangspunt. Vervolgens gaan we praten met de materieleigenaren en bekijken we of dat ook zo bij hen landt. Die overleggen lopen. We streven naar optimalisatie van inbouw. Een van de mogelijke optimalisaties is om de treinen die bijvoorbeeld tussen 2022 en 2030 uitstromen, niet om te bouwen. Dit soort vraagstukken wordt meegenomen. Ik wil dat het op een slimme en kosteneffectieve manier

gebeurt. Als een trein überhaupt niet op een ERTMS-baan gaat rijden, waarom zou je hem dan ombouwen? Daarnaast wil ik niet dat de inzet van treinen wordt beperkt. We kunnen niet hebben dat er geen trein of te weinig materieel is, omdat alles in de garage staat om omgebouwd te worden. Materieel is flexibeler in te zetten dan infrastructuur. Al deze zaken worden bekeken met de materieleigenaren. Ik ben nog niet bij de uitkomst, maar mijn doel is vooralsnog «alles ombouwen, tenzij». Als we dat vraagstuk hebben opgelost, communiceer ik dat. Ook daarbij geldt dat ik aangeef waarom we deze keuze maken en niet een andere. Die vraag is dan immers ook beantwoord en dat wil ik laten zien. Ik vind het zelf prettig om die afweging te zien, omdat het mijn twijfel wegneemt. Het laatste wat ik wil, is dat de Kamer het gevoel heeft dat ze ergens over twijfelt bij zo'n groot project.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik ben blij dat de Staatssecretaris zegt wat haar uitgangspunt is. Er zit een «tenzij» aan. Wanneer kan ze ons naar verwachting meer laten weten over de inhoud van «tenzij»?

Staatssecretaris **Mansveld**: Bij dit soort vragen moet ik altijd nagaan welk reces nadert. Ik kijk naar rechts. Ik kom hierop in tweede termijn terug. Ik wil mijn toezegging wel waar kunnen maken. Als ik zeg januari, wil ik dat ook bedoelen. Ik vind het vervelend als het dan 31 januari of een week later wordt. Ik wil dat we qua planning veel degelijker worden.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik heb ook een vraag gesteld over het overleg tussen de vervoerders. De Staatssecretaris schetste dat dit overleg intensief wordt gevoerd. Het risico dat het materieel niet tijdig wordt omgebouwd in de loop van de tijd is groter geworden. Op welke manier wordt dit risico getackeld? Ziet de Staatssecretaris dit risico ook? Hoe gaat ze daarmee om?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb al eerder gezegd dat zorgvuldigheid boven tempo gaat. Dingen gaan zoals ze gaan, maar ik wil dat het proces grondig en zorgvuldig verloopt. Tot op heden heb ik alles grondig en zorgvuldig gedaan. We zijn nergens uit de tijd gelopen. Ik heb er vertrouwen in dat we geen vertraging oplopen, als ik zie hoe constructief en open de gesprekken gaan. We zullen best eens in de buurt van een mogelijke deadline komen. De commissieleden kennen mijn planning en tot op heden blijkt die houdbaar. Ik zie de ombouw op dit moment niet als een risico. Alles kan uiteindelijk een risico worden. In dat geval gaat zorgvuldigheid boven tempo.

De TEN-T-subsidies hebben we al eerder doorgenomen. Ik ga deze aanvragen. Op 11 september heeft de Europese Commissie de eerste uitvraag, de zogenaamde call, voor de TEN-T-subsidieaanvraag voor de periode 2014–2020 gepubliceerd. Momenteel wordt de strategie voor het aanvragen van de subsidies in de komende jaren, dus ook voor de volgende calls, opgesteld. Ik informeer de Kamer over deze strategie. De aanvraag voor de eerste call wordt tegelijk met de strategie opgesteld. Bij de eerste call is een budget van 200 miljoen te verdelen over ERTMS-projecten in Europa. De looptijd van deze eerste call voor het aanvragen van subsidies is van september tot eind februari 2015. Er zullen in totaal zeker vier calls worden gepubliceerd in de periode tot 2020. Daarbij is 1,2 miljard euro voor ERTMS te vergeven.

Ga ik ERTMS op de drukste lijnen invoeren? Er wordt gekeken naar een preferente volgorde van uitrol. Bij het bepalen van deze uitrolvolgorde zijn de baten een belangrijk aspect. Die worden meegenomen in de optimale uitrolstrategie. Mevrouw Dik-Faber gaf al aan dat er geen eilandjes mogen zijn. Ook daar kijken we naar. Het moet optimaal en zo logisch mogelijk worden gedaan. Het is een complexe puzzel, waardoor trajecten met de hoogste baten niet per se als eerste worden uitgevoerd. Ook hierbij moet

duidelijk zijn waarom we een bepaalde keuze maken. Er kunnen verschillende afwegingen zijn. Deze complexe puzzel delen we met de Kamer. Pas in 2016 kunnen we hier zinvol over spreken. Dan hebben we het onderzoek afgerond naar de wegingen om een keuze te maken voor de uitrol, met alle punten die de commissieleden hebben genoemd. Dat zijn de eerder gemaakte afspraken over belangrijke internationale TEN-T-corridors, het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS), de verbinding met bestaande ERMTS-lijnen, het creëren van een indien mogelijk aansluitend netwerk, de vervangingsopgave voor de huidige beveiligingen en de incassering van de baten van ERTMS. Al die wegingen worden meegenomen. Op transparante wijze wordt duidelijk gemaakt welke weging zwaarder heeft gewogen dan andere en op grond waarvan de keuze wordt gemaakt. Dat zal in 2016 zijn. In het aankomende jaar wordt onderzocht wat nodig is. We doen het allemaal heel zorgvuldig. Misschien klinkt 2016 ver weg, maar de mensen die dit moeten onderzoeken en regelen vinden dat we moeten opschieten. Er zit wel een druk op het proces.

Mevrouw De Boer vroeg naar Duitsland. In Duitsland worden alle nieuwe hsl-lijnen standaard met ERTMS uitgerust. Daarnaast worden plannen voor het Duitse traject in de internationale TEN-T-corridor Rotterdam-Genua uitgewerkt. Daarin zijn de laatste tijd goede stappen gezet, mede dankzij de Nederlandse inzet. Er is goede onderlinge afstemming. ERTMS is in de eerste plaats een beveiligingssysteem dat voordelen biedt op het gebied van interoperabiliteit, capaciteit, snelheid en betrouwbaarheid. Het incasseren van veel van deze voordelen is niet afhankelijk van de introductie in Duitsland. Ik zal daarom de aanleg van ERTMS in Nederland niet laten afhangen van de plannen in Duitsland, maar wel daarop afstemmen. Afstemming is nodig om te zorgen dat het goed gaat. Dat doe ik ook met België. België heeft al wel gekozen voor een landelijke uitrol. Mevrouw Van Veldhoven constateert dat een deel van de ICT-aanbevelingen is opgenomen. Zij vraagt zich af hoe een onafhankelijk adviseur een luis in de pels wordt en hoe de systeemintegrator wordt geselecteerd. In de afgelopen periode is door de kwartiermaker een plan van aanpak gemaakt voor de systeemintegratorfunctie en de wijze waarop deze ingevuld dient te worden en we daarmee om moeten gaan. De kwartiermaker is onafhankelijk. De adviseur heeft uitdrukkelijk de rol van luis in de pels en heeft toegang tot alle niveaus bij de drie organisaties om zaken te escaleren. Nu wordt bekeken hoe we een definitieve onafhankelijke systeemintegrator gaan werven.

Het onderwerp 3 kV hebben we vaker op tafel gehad. We wachten op een voorstel van de sector voor de koppeling tussen 3 kV en ERTMS, in het kader van beter en meer. 3 kV is geen onderdeel van het programma ERTMS. Dat weet de commissie. Combineren zou het project ingewikkeld maken. Dat moeten we niet onnodig doen.

De heer Hoogland heeft een variant om hiernaar te kijken. Hij noemde de naam van de bedenker. Ik weet niet of ik die mag herhalen. In de planuitwerkingsfase wordt veel onderzoek gedaan. Ik heb in de voortgangsrapportage aangegeven ook te kijken naar creatieve alternatieven in binnen- en buitenland. Dit is onderdeel van het programma, zoals het dat ook was in het kader van het kennisboek van ERTMS. Er hebben inmiddels twee gesprekken plaatsgevonden met de betreffende meneer. Ik zal de Kamer in de volgende voortgangsrapportage informeren over de uitkomsten daarvan.

De regelgeving die moet worden aangepast voor ERTMS betreft verschillende wet- en regelgevingsonderwerpen. Op het moment dat alle treinen ERTMS moeten hebben, moeten bijvoorbeeld de remtabellen worden aangepast. De wet- en regelgeving die gewijzigd moet worden, zullen we overzichtelijk aan de Kamer aanbieden zodat Kamerleden kunnen terugvinden naar aanleiding waarvan iets gebeurt.

Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd wanneer er meer duidelijkheid is over materieelombouw. Naar verwachting is dit in het eerste kwartaal van 2015 helder. Ik neem dit punt mee in de tweede voortgangsrapportage. Het is prettig dat we dit debat nu hebben. Het geeft handvatten om de voortgangsrapportage te completeren, om te zorgen dat alle vragen worden beantwoord en dat we daaraan in volgende voortgangsrapportages consistent kunnen refereren.

Ik kom bij de fysieke kwaliteit van de infrastructuur en het onderhoud. Met het uitgevoerde onderzoek van de ILT geef ik invulling aan de aanbeveling van de commissie-Kuiken om een onafhankelijke partij eens in de vijf jaar de fysieke kwaliteit van het spoor te laten controleren, aanvullend op de kwaliteitsborging van ProRail. De eerste meting geeft een foto van de stand van zaken en bevestigt dat er geen acuut onveilige situatie is aangetroffen, maar ook dat de kwaliteit van de infrastructuur per onderhoudsgebied wisselt. Een gemiddelde blijft een gemiddelde. Je moet bekijken wat er feitelijk gebeurt. Dan zie je waar de kwaliteit hoger of lager is. Het door de ILT uitgevoerde onderzoek naar de staat van de infrastructuur geeft een goed beeld van de huidige situatie. Het helpt bij het sturen op verbeteringen. De uitdaging bij het verder verbeteren van de fysieke kwaliteit is om dit op een slimme manier te organiseren, strikt waar het moet en flexibel waar het kan. «Strikt» betekent bijvoorbeeld dat er voor veiligheidskritische onderdelen op het spoor duidelijke veiligheidsnormen moeten zijn voor het gehele spoornet, die niet verschillend geïnterpreteerd kunnen worden en ervoor zorgen dat iedereen weet waar hij aan toe is. De ILT heeft beschreven hoe belangrijk het is dat die normen er zijn, zodat aannemers weten waaraan ze moeten voldoen. Het handhaaft ook gemakkelijker. Normen zijn een middel tot een doel, maar het nastreven van de norm is wel handig.

«Strikt» betekent voor mij ook dat je je houdt aan de afspraken en procedures. Ik kom zo terug op de infrastructuurstoringen bij Den Haag en Rotterdam in februari. De rapportages van de ILT en TNO over die storingen bevestigen het belang van vasthouden aan eenduidige procedures. Als er daar iets mis is gegaan, is het wel het volgen van de procedure. Dat is echter essentieel om te komen tot de beheerste aanpak, waardoor de gevolgen voor de reiziger worden beperkt. ProRail gaat, in reactie op het ILT-rapport Infrastructuurstoringen bij Den Haag en Rotterdam, de procedures intensief oefenen en komt voor de veiligheidskritische onderdelen van infrastructuur op korte termijn met een algemeen geldende set van eenduidige veiligheidsnormen. De kunst is om te zorgen dat deze procedures en protocollen niet vervallen tot een dwingend keurslijf, maar dat ze ondersteunend werken voor de mensen in de dagelijkse praktijk. Protocollen en procedures dienen in die zin flexibel te zijn en uit te nodigen tot het nemen van verantwoordelijkheid en het geven van ruimte voor vakmanschap.

In deze inleiding formuleer ik het heel mooi, maar incidenten zoals in Den Haag mogen zich niet vaker voordoen. Daar ging veel mis. Het vervelende is dat het een chaos wordt als het misgaat. Het grote voordeel van dit soort incidenten is dat alles goed wordt blootgelegd en dat iedereen ziet waar het misgaat. Ik zal er nadrukkelijk op toezien dat het beter gaat. Als we de reiziger op één zetten, en NS, ProRail en de concessiedoelen in dezelfde richting werken, dan moet dit soort dingen in de uitvoering niet meer voorkomen. Mijn inzet is om daar streng op toe te zien. Gelukkig heb ik de ILT, die daarop vanuit haar onafhankelijke positie toezicht houdt. De OVV is een onafhankelijk orgaan, dat zelf bekijkt waar het onderzoek doet. In het geval van Borne heeft de raad ervoor gekozen geen onderzoek te doen. De ILT heeft vanuit haar onafhankelijke rol het onderzoek gedaan. Ik kom zo terug op een aantal andere punten van de heer Van Helvert. Ik daag hem alvast een beetje uit. Ik moet nog even aan hem wennen, maar dat komt vast goed.

De heer Hoogland vraagt of de ILT niet op de verkeerde zaken toetst in het rapport Fysieke staat van de infrastructuur. In het rapport wordt een foto van de huidige staat van de infrastructuur beschreven. Het gaat niet in op de vraag hoe ProRail de kwaliteit van onderhoud en veiligheid borgt. Daar ging het wel over in het PGO-rapport van begin dit jaar. In het kader van de beheerconcessie stuur ik actief op veiligheid en betrouwbaarheid. In mijn beleidsprioriteitenbrief 2015 heb ik al aangegeven aan ProRail dat daar een prioriteit ligt.

Mevrouw Van Veldhoven vraagt zich af of het tekeningenbeheer op orde is. In 2013 en 2014 heeft de ILT een vervolgaudit gedaan op het tekeningenbeheer bij ProRail. Van die vervolgaudit is geen rapport opgemaakt. De ILT concludeert dat ProRail de nodige acties heeft ondernomen en zal er in haar regulier toezicht op blijven toezien dat ProRail verder opvolging blijft geven aan deze acties. De vraag of het is gebeurd, is terecht. Als er geen rapport is, denken we dat het goed is. Ik zal dit nagaan en de Kamer informeren.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik heb die conclusie inderdaad gelezen en vroeg me af wat er eigenlijk stond en wat we nu weten. Als het nog niet in orde is, hoop ik dat de Staatssecretaris in haar toezegging een deadline noemt wanneer het op orde moet zijn.

Staatssecretaris **Mansveld**: Volmondig ja.

Mevrouw Van Veldhoven vraagt wanneer er een volledig beeld is van de staat van het spoor in Nederland. De ILT herhaalt haar onderzoek elke vijf jaar. Daarnaast is ProRail bezig zijn informatie over de actuele staat van de infrastructuur te completeren. Dat beeld zal in 2017 compleet zijn. Elke vijf jaar doet de ILT een onderzoek waarbij zij kijkt naar de staat van de infrastructuur, op dusdanige wijze dat zij een conclusie kan trekken over de staat van de infrastructuur in het gehele land. Inmiddels is het onderzoek van de ILT een jaar oud. Over vier jaar gaat de ILT opnieuw een groot onderzoek doen. Dat kan in hetzelfde gebied zijn of in een ander gebied. Dat laat ik geheel aan de ILT over. Ik weet niet hoeveel regio's dat betreft, maar het onderzoek is zo opgezet dat de ILT opnieuw een volledig oordeel kan vellen over de staat van de infrastructuur. Er lopen dus twee dingen naast elkaar. In 2017 komt er een overzicht van ProRail over de staat van de infrastructuur. De ILT zal iedere vijf jaar opnieuw de staat van de infrastructuur bepalen op zodanige manier dat er een conclusie aan kan worden verbonden.

Er zijn veel afwijkingen van de normen geconstateerd. De ILT heeft onderzocht in hoeverre de feitelijke toestand op het spoor voldoet aan de normen. Dat wil niet zeggen dat daarmee de veiligheid in het geding is. Evenmin meldt het rapport iets over de wijze waarop ProRail zijn onderhoud heeft georganiseerd. Deze onderzoeken vormen de basis voor verbeteringen in de betrouwbaarheid op het spoor en maken de normen inzichtelijk, ook voor de aannemers. Er moet een optimale staat van het onderhoud zijn, waarin aan de normen wordt voldaan.

Mevrouw Van Veldhoven noemde de afwezigheid van concrete afkeurnormen. ProRail werkt nu aan het wegnemen van de door de ILT geconstateerde tekortkomingen. Dat is belangrijk omdat er eenduidige afkeurnormen moeten zijn, waarop direct gehandeld kan worden.

Dergelijke bodemwaarden worden nu geformuleerd en in 2015 geïmplementeerd. De ILT houdt in 2015 een nieuwe audit om de verbeteractie van ProRail te beoordelen. De staat van het onderhoud is onze belangrijkste informatie en belangrijkste bodem om ervoor te zorgen dat we optimaal kunnen rijden. We hebben veel ambities. We willen met ERTMS korter gaan volgen, er moeten meer treinen op het spoor, het liefst willen we overal een station. Er zijn veel wensen en ambities. Willen we een en ander optimaliseren, dan moet het aantal storingen minimaal zijn om maximaal te kunnen presteren.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Als de normen in 2015 worden geïmplementeerd, worden ze dan ook geïmplementeerd in al bestaande contracten?

Staatssecretaris **Mansveld**: Het geldt voor alle bestaande en nieuwe contracten.

Mevrouw De Boer heeft gevraagd of ik in de eerstkomende beleidsprioriteitenbrief aandacht wil besteden aan de veiligheid van het spoor. Met de onderzoeken van de ILT en het eerdere rapport over PGO hebben we een gedegen en actueel overzicht van de kwaliteit van het spoor. Ik heb al aangegeven dat ProRail met verbeteracties bezig is en werkt aan het completeren van zijn overzicht van de staat van het spoor in 2017. In de afgelopen beleidsprioriteitenbrief ten behoeve van het beheerplan van ProRail heb ik de verbetering van de kwaliteit en de beschikbaarheid van de infrastructuur al als beleidsprioriteit genoemd. Dat raakt voor mij direct aan het borgen van de veiligheid op het spoor. In mijn prioriteitenbrief heb ik ProRail gevraagd aan te geven hoe het de inzichten uit de recente ILT-rapporten betreft bij de verbetering van de kwaliteit van de infrastructuur.

Mevrouw De Boer vraagt wanneer de Kamer het programma kan verwachten met de nadere concretisering en uitwerking van de gewenste normen met betrekking tot veiligheid. De uitwerking van de aangescherpte set veiligheidswaarden en de implementatie daarvan eind 2015 door ProRail, is volop gaande. Onderdeel daarvan is het vaststellen van een eenduidige set veiligheidswaarden, die altijd van toepassing zijn op de railinfrastructuur en bij overschrijding waarvan altijd moet worden ingegrepen. Hieronder vallen ook het intensiever trainen van medewerkers op het correct navolgen van procedures voor het buitendienstnemen van infrastructuur, een goede communicatie tussen bedrijfsonderdelen en met de vervoerders en het verhelderen van procedures bij het afwijken van onderhoudsnormen, inclusief de te nemen beheersmaatregelen en het trainen van inspecteurs in het toepassen van deze procedures. Ik refereerde net al even aan Den Haag. Ik zie toe op de uitwerking met onder meer het PGO-verbeterplan en de afspraken in de nieuwe beheerconcessie. Het moet duidelijk en overzichtelijk zijn. Iedereen moet weten wat de staat van het spoor is, waaraan voldaan moet worden en wat de procedures zijn. Willen wij onze ambities verwezenlijken, dan moet dit op orde zijn.

Dan kom ik bij de infrastructuurstoringen bij Den Haag en Rotterdam. Ik heb bij een aantal punten al aangegeven hoe ik daar als systeemverantwoordelijke naar kijk. In de rapporten van de ILT en TNO wordt geconcludeerd dat het buiten gebruik nemen van sporen en wissels niet nodig was om de veiligheid van het treinverkeer te waarborgen. Er was geen acuut gevaarlijke situatie die om direct ingrijpen vroeg. De ILT en TNO trekken twee conclusies. Er is sprake van onduidelijkheid over de te hanteren onderhoudsnormen en van onvoldoende beheerst afwijken van de eigen onderhoudsnormen. Daarnaast werden de procedures niet gevolgd. Het is heel simpel. Dit moet worden opgelost en mag niet meer voorkomen. De door ProRail genomen maatregelen zijn een goede aanzet. ProRail onderschrijft de conclusie en betreurt het. Als we de twee organisaties via concessies in een modus krijgen waarbij de reiziger op één, twee en drie staat en de procedures bij ingrijpen helder zijn, zou dit niet meer voor moeten komen. Ik ga ervan uit dat dit soort incidenten zich dan niet meer voordoet.

De heer Van Helvert heeft gevraagd wat ik doe om het aantal storingen te verminderen. Over zijn woordgebruik kreeg hij al een opmerking van een collega. Gezien het aantal kilometers spoor, de kilometers treinreizen die per dag worden gemaakt en het aantal treinen dat op het spoor rijdt, zijn storingen onvermijdelijk. Er zijn incidenten op het spoor. Bijna-aanrijdingen met dieren kunnen overigens niet worden gemeld. Die

vluchten weg en komen een paar dagen niet in de buurt van het spoor. De vraag is wat te vermijden is en wat niet. Het spoor moet er optimaal bij liggen. Iedereen moet optimaal presteren om de reiziger op één, twee en drie te zetten. Dan nog komen we niet storingsvrij door dagen heen, al is het maar doordat er aanrijdingen en allerlei andere incidenten plaatsvinden, nog los van technische mankementen. Ik ben het met de heer Van Helvert eens dat we moeten kunnen laten zien dat we het minimaal houden. Als er toch een storing is, moeten de procedures zo zijn dat de vertragingen steeds korter zijn. Er zijn pilots geweest met medewerkers, die door middel van filmpjes en trainingen samen bekeken hoe ze dit nu doen. Dan blijkt dat er procedures zijn waardoor de tijd tussen het moment van bellen en het moment van arriveren van hulp bij de trein aanmerkelijk wordt verkort. Mensen op de werkvloer kunnen dit door goede suggesties zelf optimaliseren.

Ik heb geen aanwijzingen dat het aantal verstoringen in de infrastructuur toeneemt. Naar aanleiding van een onderzoek van TNO en de ILT bij de gang van zaken bij de infra-problemen bij Den Haag en Rotterdam worden er onderhoudsnormen ontwikkeld, inclusief een systematiek en procedures voor het hanteren van onderhoudsnormen voor de veilige berijdbaarheid van het spoor. Ik verwacht tevens dat met de verdere invoering van prestatiegericht onderhoud het spooronderhoud in de komende jaren op een hoger niveau wordt gebracht. We streven naar het beperken van storingen door preventief onderhoud en proactief handelen, zodat de kans op onverwachte defecten wordt verkleind en deze bij het regulier onderhoud worden geconstateerd. We moeten bezien wat we aan de voorkant kunnen beïnvloeden om storingen te minimaliseren en of we dat terugzien in de cijfers. Dit vraagt om een omschakeling in de wijze van werken en denken van alle betrokkenen. Daarom is het PGO-verbeterplan neergezet. De communicatie met vervoerders en reizigers in procedures en werkwijze kan echt een tandje beter. Daarover hebben we het al vaker gehad. Bij het project Schiphol doen we dat. Alle partijen communiceren met elkaar. Daar worden enorme slagen gemaakt. Er valt nog veel te verbeteren. Ik hoop dat dit in hoog tempo gebeurt, in ieder geval op het spoor. Als we in Nederland op iets trots mogen zijn, is het wel op ons spoor.

De heer **Van Helvert** (CDA): Over de bijna-aanrijdingen met dieren had ik niet gesproken. Volgens mij heeft mevrouw Van Veldhoven dat genoemd. Ik begrijp dat iedereen schrikt bij het woord «onaanvaardbaar». Ik bedoel daarmee dat ik het niet kan aanvaarden. Ik kan aanvaarden dat er storingen zijn. We hebben een druk en uitgebreid spoorwegennet. Waar gehakt wordt, vallen spaanders. Waar het zo druk is, gaat er altijd wat mis. Wat niet aanvaardbaar is, is dat het aantal storingen stug toeneemt. Een groep whizzkids verzamelt op de website rijdendetreinen.nl de cijfers van NS zelf. Die vind ik niet aanvaardbaar. Daarmee wil ik mensen niet boos maken, maar ik bedoel dat we dat niet moeten willen. In de afgelopen jaren zijn die gegevens verzameld. In 2011 waren er 1.800 storingen, vorig jaar 2.200 en nu gaan we naar 2.400 per jaar. Dat moeten we niet willen. Zo is mijn opmerking bedoeld. We moeten duidelijk maken hoe we dit gaan aanpakken. Ik hoor de Staatssecretaris over preventieve maatregelen. Dat is heel goed. Wat vindt zij van het stijgende aantal storingen? In hoeverre vindt zij dit ook onaanvaardbaar, in de heel neutrale zin van het woord?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik zie geen toename in het aantal storingen in de infrastructuur. Ik ben niet bekend met de website die de heer Van Helvert noemt. Alle berijders van het spoor moeten er optimaal voor zorgen dat er goed wordt gereden. Als er iets aan het materieel mankeert, zijn de eigenaren verantwoordelijk. Je hebt kleine storingen en je hebt kleine storingen die een olievlekwerking hebben door de plek waar ze

plaatsvinden. Om antwoord te kunnen geven, zou ik graag een analyse hebben van de 1.800 storingen. Daar wil ik met alle plezier een keer naar kijken. In principe moet bij storingen steeds worden nagedacht of die voorkomen hadden kunnen worden. Is het een incident of moeten we dit structureel aanpakken? Dat proactief denken mag elke dag een tandje beter, bij ProRail en de NS, maar ook bij regionale vervoerders en goederenvervoerders en beladers. We kunnen alleen maar streven naar beter. Dat deel ik volledig.

Wat ga ik doen om te zorgen dat het aantal stoptonendseinpases (STS-passages) daalt na jaren van stabilisatie? Het aantal is gedaald van 267 in 2003 naar 170 in 2013. Dat is een forse daling, maar de doelstelling van 133 maximaal is nog niet bereikt. Ik constateer dat de STS-aanpak in de afgelopen jaren effectief is geweest. De komende jaren is een extra impuls nodig om tot verdere daling te komen. De uitvoering van het overeengekomen STS-verbeterplan van anderhalf, twee jaar geleden moet hier de komende jaren voor zorgen. Dat plan is een combinatie van aanpakken, waarbij machinisten worden getraind en ORBIT wordt gebruikt. Er zijn verschillende invalshoeken van waaruit je dit kunt benaderen. De combinatie moet tot minimalisatie van het aantal passages leiden. Ik realiseer me goed dat we altijd met mensen te maken hebben en dat foutloos niet bestaat. Ik ben het met de commissie eens dat je moet laten zien dat je tot het maximale minimum gaat en dat je dit weet vast te houden. Er moet via verschillende wegen actie worden ondernomen. De commissie weet dat ik dit vind. Mijn verwachting is dat ERTMS hierop op langere termijn van invloed zal zijn. Ik deel de alertheid dat hier steeds opnieuw goed naar moet worden gekeken.

Mevrouw Dik-Faber vraagt wat ik ga doen aan de resterende 2% die nog niet conflictvrij is gepland. Mijn doel is om in 2016 een conflictvrije dienstregeling te realiseren. Dat is het heel korte antwoord.

Waarom heb ik twee corridors geselecteerd voor de uitrol van ATB-Vv? Op deze twee corridors vindt de komende jaren de grootste toename van treinverkeer plaats. Daarom is een bijdrage van ATB-Vv hier het grootst en de investering het meest doelmatig. Op de A2-corridor wordt de intensivering van het reizigersverkeer veroorzaakt door het PHS. Op de Brabant-route is de intensivering van het goederentreinverkeer veroorzaakt door de aanleg van het derde spoor bij Zevenaar-Emmerich. Goederentreinen vanaf Kijfhoek rijden via Venlo naar Duitsland en dan via Zevenaar-Emmerich.

We hebben vaker discussie gehad over de uitrol van ATB-Vv. Waar leg je de grens? Tot wanneer is het een doelmatige investering? De Kamerleden hebben in mijn brief kunnen lezen dat ik een knip heb aangebracht. We leggen niet in één keer voor 120 miljoen alle ATB-Vv-wissels aan. We maken een knip op basis van het hoogste rendement. Ik wil pas verder kijken als we meer weten over de uitrol van ERTMS en als we weten of ATB-Vv nog een doelmatige investering is waar het minder rendement oplevert. Ik heb goed geluisterd naar de Kamer. Waar ik in eerste instantie vond dat het bij alle wissels uitgerold moest worden, zeg ik nu dat het doelmatig moet gebeuren. Waar is de meeste winst te behalen? Veiligheid is een ingewikkelde weging. Zolang er niets misgaat, denk je dat het goed gaat. Als er dan iets misgaat, is de vraag of je het goed hebt gedaan. Vandaar dat ik deze knip heb aangebracht.

Ik kom bij de overwegen. Mevrouw Dik-Faber vroeg wat ik ga doen om ongevallen op onbewaakte overwegen in de toekomst te voorkomen. Er zijn 2.500 overwegen. Daarvan zijn er 89 niet actief beveiligd. Nog eens 325 zijn niet openbaar niet actief beveiligd. De eerste 89 zijn de wat ik noem onbewaakte spoorwegovergangen op het spoornet. De andere 325 zijn particuliere overgangen, waar ook wandelaars, fietsers en mensen te paard voor hun hobby overheen gaan. Er zijn 200 niet actief beveiligde overwegen op het goederenspoor. Het aanleggen van beveiliging op alle 89 openbare niet actief beveiligde overwegen is een kostbare zaak. Dat

kost 60 tot 70 miljoen. Ik heb ProRail gevraagd naast het LVO een voorstel te doen voor een nieuwe impuls in de aanpak van niet actief beveiligde overwegen. De resultaten van het inmiddels vrijwel afgeronde Programma Verbeteren Veiligheid Overwegen (PVVO) worden bij het voorstel betrokken. Op grond van het voorstel wil ik nader besluiten over de vervolgaanpak van niet beveiligde overwegen en opties voor de bekostiging daarvan. Ik ga ervan uit dat ik de Kamer hierover aankomend voorjaar kan informeren. In de basis wil ik dat het aantal niet actief beveiligde overwegen wordt teruggedrongen. Dat kan door ze ofwel op te heffen, want sommige liggen heel dicht bij elkaar en met veel op een rij, ofwel op een kosteneffectieve manier te verbeteren. Daar is geen generieke saus voor. We moeten goed bekijken wat we waar doen en waarom.

De heer Hoogland vroeg welke afweging ik maak bij mijn besluiten over het eventueel afsluiten van onbeveiligde overwegen. Het overwegenbeleid ligt vast in de Derde Kadernota Railveiligheid, inclusief de afweging voor de recreatieve belangen. Het streven is het aantal niet actief beveiligde overwegen in de loop van de tijd verder terug te brengen. ProRail voert dit beleid uit en dient daarbij zorgvuldig te handelen en goed af te stemmen. Het is gemakkelijk om naar aanleiding van een zeer vreselijk incident ineens een generiek besluit te nemen, maar het is veel beter om te bekijken wat de situatie is. De Wandelbond en de Koninklijke Nederlandse Hippische Sportfederatie (KNHS) denken bijvoorbeeld in termen van mogelijke passages op zondag. De recreatieve belangen moeten worden meegewogen. Hiertoe heeft ProRail met genoemde partijen een procedure opgesteld. Er kan alleen tot opheffing van openbare overwegen worden overgegaan als de geëigende procedures volgens de Wegenwet worden gevolgd. Alleen de wegbeheerder kan een besluit voor onttrekking aan de openbaarheid nemen. Belanghebbenden kunnen hiertegen altijd beroep en bezwaar aantekenen. Een particuliere overweg kan alleen na overeenstemming met de rechthebbende worden opgeheven. Er hebben zich incidenten en vreselijke ongelukken voorgedaan, waarbij we ons afvragen of we opnieuw naar sluiting moeten kijken. Hoe gaan we dat dan doen? Hoe doen we dat zo dat alle belangen en alle regels zo worden gewogen en ingevuld dat we een nieuwe optimale situatie bereiken?

De heer **Hoogland** (PvdA): Na het eerste deel van het antwoord van de Staatssecretaris wilde ik al bijna zeggen dat wij dat onaanvaardbaar vinden, in de neutrale zin van het woord. Dat is goed Limburgs voor dat we het niet moeten willen. Ze kwam wat terug op haar betoog door te zeggen dat ze ernaar gaat kijken. Ik ben wel nieuwsgierig of ze de suggestie meeneemt om, op z'n D66's gezegd, innovatieve oplossingen toe te passen. Ik snap dat er projectmatig wordt gewerkt, met standaardontwerpen voor overgangen en voor de beveiliging daarvan. Wellicht kan het goedkoper, slimmer, handiger, met kennis van mensen die misschien niet in de standaardbedrijven of op de standaardplekken werken waar ProRail contact mee heeft. Is dit een begaanbare weg of is dit heel lastig in deze sector?

Staatssecretaris **Mansveld**: Er moet wel eenduidigheid zijn. Men kan niet bij iedere overweg een andere oplossing kiezen. Het moet duidelijk zijn dat bij een bepaald geluid de slagbomen naar beneden gaan, dat je dan moet stoppen en dat je er niet stiekem zigzaggend doorheen mag. Er is een stuk dat zo eenduidig mogelijk moet. We zijn bijvoorbeeld bij Winsum in gesprek met een aantal gemeenten over de beste oplossing. Wil je er wel of niet een aantal overwegen sluiten? We moeten rekening houden met regelgeving. Binnen het kader «het moet zo veilig zijn dat iedereen snapt wat er gebeurt» moeten we zo creatief mogelijk zijn. Een generieke saus kan financieel heel aantrekkelijk zijn, maar misschien zijn er andere

oplossingen mogelijk. Er moet goed naar gekeken worden. Te frivol kan niet, omdat we de veiligheid moeten borgen. We moeten allemaal weten wat we moeten doen als we bij een overweg staan en er komt een trein. De signalen moeten herkenbaar zijn. Ik ken de discussie over snelwegborden die niet duidelijk zijn. Die discussie wil ik niet met de Kamer voeren over spoorwegovergangen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik kan de Staatssecretaris volgen in haar redenering. Ik heb zelf één keer in het buitenland, in Israël, meegemaakt dat er iemand naast de spoorwegovergang stond om ervoor te zorgen dat er geen mensen door de gesloten bomen gingen. Dat is een beetje een kafkaëske situatie. Dat willen we niet. Ik snap dat er standaardisatie in zit. Het verzoek is of de Staatssecretaris kan bezien of er door kostenreductie niet meer te realiseren is.

Staatssecretaris **Mansveld**: Absoluut.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Veilig of niet veilig laat zich niet altijd in normen vatten, zeker niet als er twee dodelijke ongelukken te betreuren vallen op die ene overgang in Winsum. Ik ben blij dat die overgang wordt aangepakt. Het hoe of wat ken ik niet, maar dat horen we nog wel. Urgentie is daar geboden. Ik heb gevraagd of we voor de wandelroutes kunnen kijken naar een QR-code, iets met ICT of camera's. Ik weet dat er een klacht ligt van een aantal boeren, die veel te maken hebben onbeveiligde spoorwegovergangen. Ook melkrijders klagen er enorm over. Zij hebben er veel mee te maken, omdat zij vaak op boerenbedrijven komen. Bij goed zicht kun je goed uitkijken. Dat valt te billijken, maar het systeem moet fail-safe zijn. Als het lampje het niet doet, doet de beveiliging het niet. Kan daarbij een camera worden ingezet, die in geval van mist laat zien of er verderop een trein aankomt, of een QR-code, waarmee je op internet op je telefoon kunt zien of er op dat moment een trein rijdt? Dat zijn innovatieve dingen. Die bedoelt de heer Hoogland ook, denk ik. Die zou je standaard kunnen toepassen. Je hebt dan niet voor iedere overgang iets anders, maar introduceert wel een paar nieuwe methodes. Dat lijkt me wel betaalbaar.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik voel me veiliger als ik een trein gewoon zie, dan als ik op een schermpje moet kijken waar hij is. Bij mist is dat wel degelijk van belang. Ik plaag mevrouw De Boer een beetje. Het is belangrijk dat we kijken naar innovaties, maar ook die moeten voor de veiligheid eenduidig zijn, zonder creativiteit per overgang. Het is goed om te kijken naar apps en camera's, maar het systeem moet betrouwbaar zijn en een bepaalde mate van eenduidigheid hebben. Dan kun je het verankeren in het gedrag en de gewoonten van mensen. Het gaat natuurlijk om de mensen die de overgang over moeten.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Uiteraard kun je als het niet mistig is beter met het blote oog kijken. Dat lijkt me veiliger dan op je app op je telefoon. Het gaat mij om de situatie bij mist. Dan zie je een trein niet aankomen. Soms wonen mensen vlak bij een station. Dan trekt de trein net op en hoor je hem ook niet aankomen. Misschien is het een idee dat we meer signalering aanbrenge, zodat je als wandelaar niet opeens wordt opgeschrikt omdat je op een overgang loopt. Met wat kleur en fleur kan dat worden ondervangen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat zijn dingen die je generiek kunt oppakken. De signalering wordt nu bekeken. We hebben het LVO. Daarvoor is 200 miljoen beschikbaar. Als we alle oplossingen voor alle niet bewaakte overgangen in dat programma optellen, is 200 miljoen nimmer toereikend. We hebben dat geld voor een bepaald doel gereserveerd.

ProRail komt met een voorstel voor een nieuwe impuls. Ik verwacht de Kamer hierover komend voorjaar een totaalbeeld te kunnen geven.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb nog een korte vraag. Dat scheelt in tweede termijn.

De **voorzitter**: Ik moet u echt onderbreken. U hebt volop ruimte gehad. Korte vragen ken ik van u bijna niet.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik had hem al gesteld. Kan de Staatssecretaris het aantal overwegen dat met deze problemen te maken heeft inzichtelijk maken?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb de aantallen net al genoemd. Er zijn ruim 2.500 overwegen. Daarvan zijn 89 niet actief beveiligde openbare overwegen. Er zijn 325 niet-openbare niet actief beveiligde overwegen op het reizigersnet. Er zijn 200 niet actief beveiligde overwegen op het goederenspoor.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): De Staatssecretaris had al antwoord gegeven op mijn eerste vraag, namelijk of een deel van de 200 miljoen kan worden gereserveerd voor het veilig maken van de onbeveiligde overgangen. Ze geeft aan dat het budget absoluut ontoereikend is. Ik ga maar direct door naar mijn tweede vraag. Intussen puzzel ik graag mee aan een antwoord voor de eerste. Daar spreken we begin volgend jaar over. De CROW-richtlijnen zorgen ervoor dat de barrièrewerking van het spoor beperkt blijft. Hoe ziet de Staatssecretaris dit, ook in het licht van wat wandelaars, fietsers en andere recreanten ons hebben laten weten? Het sluiten van overwegen zorgt vaak voor een extra barrièrewerking van het spoor.

Staatssecretaris **Mansveld**: Bij de aanpak van overwegen wordt een systematische afweging gemaakt van eventuele alternatieven. Daarin wordt het gevolg voor de bereikbaarheid meegenomen. Er wordt gekeken naar welke overgang ligt en wat sluiting betekent voor de bereikbaarheid. Dat wordt heel systematisch gedaan. Daarmee gaan we de barrièrewerking van het spoor tegen. Een spoor is echter een spoor. Je kunt oneindig veel stations en overwegen aanleggen, maar je moet dit gewogen en systematisch doen om ervoor te zorgen dat het geen enorme barrièrewerking heeft. Ik weet dat daarvoor wensen leven in de Kamer. Een spoor blijft echter een barrière in een landschap.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik begrijp het nog niet helemaal. De Staatssecretaris geeft aan dat het systematisch wordt bekeken. Bij de Fietsersbond en bij Wandelnet bestaat echter de indruk dat er vrij willekeurig en vrij plotseling overwegen gesloten worden. Mij bereiken geluiden dat ProRail zich niet aan die CROW-richtlijnen houdt. Ik wil de Staatssecretaris graag geloven, maar ik hoor van deze organisaties nadrukkelijk een heel ander verhaal. Ik kan dit moeilijk matchen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) kijkt hiernaar. Dit levert het maatwerk en geeft geen normen maar richtlijnen. Ik heb niet de indruk dat ProRail daar te pas en te onpas van afwijkt, maar die informatie zal ik laten navragen. Op 6 november vorig jaar is in Borne een goederentrein ontspoord. Onderzoek van de ILT wijst uit dat de directe oorzaak een defecte wielband was. De ILT heeft geconstateerd dat de vervoerder, in dit geval Captrain, en het onderhoudsbedrijf, voestalpine Railpro, een overtreding hebben begaan, omdat ze onvoldoende maatregelen hebben genomen om dit incident door tijdige reparatie te voorkomen. De ILT heeft aan beide

bedrijven aangegeven welke verbetermaatregelen zij moeten nemen om de overtredingen op te heffen en herhaling te voorkomen. Om materieel-mankementen tijdig te signaleren en ontsporingrisico's terug te dringen is door ProRail geïnvesteerd in de uitrol van een waarschuwingssysteem dat de belasting van het spoor meet. De informatie uit beide systemen helpt om mankementen tijdig op te sporen en zo ontsporingen te voorkomen. Aan beide systemen wordt ook een signaleringssysteem gekoppeld, waardoor de treindienstleiders direct kunnen ingrijpen en maatregelen kunnen nemen. Eind dit jaar zijn alle hotbox-installaties operationeel. ProRail stuurt alle relevante informatie uit beide systemen over overbelading, onderbalans en gebrekkige wielbandkwaliteit van treinen naar alle vervoerders, zodat het betreffende materieel gerepareerd en zo nodig uit dienst genomen kan worden. In aanvulling daarop zullen de treindienstleiders van ProRail in de eerste helft van 2015 concrete instructies krijgen hoe te handelen bij signalering van de overschrijding van deze normen.

De heer Van Helvert vraagt waarom er geen onafhankelijk onderzoek is gedaan. Ik heb net de rol van de OVV beschreven. De raad is autonoom en maakt eigen keuzes in onderzoek. Dat betreft over het algemeen de zwaardere incidenten. In Borne heeft de OVV niet gekozen voor een onderzoek. In Nederland is dit goed georganiseerd. De ILT gaat direct ter plaatse en houdt structureel toezicht via het veiligheidsbeheerssysteem van ProRail en de vervoerders. Er is ook toezicht via specifieke audits en specifieke incidentele onderzoeken. Ik heb geen reden te twijfelen aan de kwaliteit van de ILT. De ILT is een onafhankelijke instantie.

De **voorzitter**: Mevrouw Dik-Faber moet naar een ander overleg.

De heer **Van Helvert** (CDA): De Staatssecretaris geeft aan dat zij geen reden heeft om te twijfelen aan de ILT. Het is inderdaad een onafhankelijk instituut. In ander verband hoorde ik de Staatssecretaris zeggen dat waar nodig zorgvuldigheid boven tempo gaat. In die zin wil ik toch bekijken in hoeverre de ILT in dit onderzoek onafhankelijk is, omdat ze als inspectie een verantwoordelijkheid heeft voor het toezicht op spoor en materieel. Juist deze instantie doet een onderzoek en concludeert dat ProRail en veel andere instanties debet zijn aan hetgeen is gebeurd. Hiermee schuift de ILT de eigen rol als inspectie een beetje gemakkelijk van zich af. De Staatssecretaris heeft geen twijfel over de ILT. Daar kun je over twisten. Ik zit hier nog niet zo lang, maar volgens mij is de ILT ook de instantie die ons heeft geadviseerd over de Fyra. Dat staat hier los van, maar toch. Is de rol van de ILT als toezichthouder reden om een onafhankelijke partij een second opinion te laten doen, juist met het oog op wat we bijvoorbeeld bij Vughterpoort gaan doen met giftige stoffen? Dat kan de OVV zijn, of een ander.

Staatssecretaris **Mansveld**: De OVV is geen instelling waaraan we opdrachten geven om onderzoek te doen. Dat wordt dus ingewikkeld. Bovendien moet een toezichthouder zijn rol goed invullen. Het kan niet zo zijn dat een toezichthouder een toezichthouder krijgt om te bezien of de toezichthouder zijn rol wel goed uitvoert. Ik vind dat iedereen strak in de eigen verantwoordelijkheid en rol moet zitten en daarop aan te spreken is. Iemand vroeg of het niet zo had moeten zijn dat er meer bevoegdheid is en dat de verlader een betere trein had moeten laten rijden. Iedere automobilist moet voor zijn eigen auto zorgen, iedere treinvervoerder voor zijn eigen treinen. Op het moment dat het niet goed gebeurt, kunnen ongelukken gebeuren waar de omgeving last van heeft. Dat zien we op wegen en dat zien we bij treinen. Als er veel mensen in een trein zitten is de impact natuurlijk anders dan bij een auto, maar het blijft hetzelfde mechanisme. Je moet je verantwoordelijkheid nemen en met goed materieel rondrijden, zodat je anderen niet in gevaar brengt.

Bij het Basisnet, waar de heer Van Helvert op doelde, en het vervoer van gevaarlijke stoffen is deels de veiligheidsregio aan zet. We rollen het Basisnet uit om ervoor te zorgen dat het vervoer van gevaarlijke stoffen goed en veilig gebeurt, met minimale risico's. Als dat misgaat, is niet alleen de ILT aan zet, maar ook de veiligheidsregio. De ILT pakt haar rol, maar moet wel zelfkritisch zijn. Je moet in de spiegel kunnen kijken en je eigen rol in processen kunnen meenemen. Ik vind dat de ILT dat goed doet. Het is ingewikkeld om een toezichthouder aan te stellen om de toezichthoudersrol van de ILT te beoordelen.

De heer **Van Helvert** (CDA): Dat zelfkritische valt mijn fractie een beetje tegen in dit rapport. Iedereen heeft schuld, behalve de ILT. Zorgvuldigheid is van belang omdat we niet willen dat er een trein ontspoord. In Borne was het, gelukkig, in een weiland met zand en grind. Als er in Vughterpoort in een woonwijk een trein met giftige stoffen ontspoord, is het een andere zaak. Is Vughterpoort veilig? Dat is de achterliggende vraag. Als we niet zeker weten dat we een ongeluk kunnen voorkomen, omdat de ILT zich er misschien een beetje gemakkelijk van af heeft gemaakt, om het zo maar even te zeggen, dan is het juist zorgvuldig om nu te bekijken of we het voor Vughterpoort en alle andere plekken waar giftige stoffen doorheen moeten gaan, op een andere manier moeten afdichten. Wil de Staatssecretaris haar adagium dat zorgvuldigheid boven tempo gaat ook toepassen op het afronden van dit dossier?

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat doen we met onder andere Basisnet. Het vervoer van giftige stoffen wordt zo georganiseerd dat het gaat over lijnen waar het minste risico is. Ik heb al heel wat gesprekken in het land gevoerd met mensen die zich afvragen of het niet gevaarlijk is en of er ongelukken kunnen gebeuren. De verdeling van stoffen over de trein is ook van belang. Deze vraagstukken worden vastgelegd in regels en wetgeving. Vervoerders hebben een vergunning nodig om te rijden. Ze moeten aan bepaalde eisen voldoen. Die vergunning wordt door de ILT afgegeven. Alle interne technische veiligheidsnormen, ontwerpvoorschriften, onderhoudsvoorschriften, bijvoorbeeld van ProRail, vallen conform het veiligheidsmanagementsysteem van ProRail onder de ILT. De ILT is aangewezen om te analyseren hoe een incident heeft plaatsgevonden. De OVV kan zijn rol daarin oppakken, maar dat laat ik aan de OVV. De ILT zal de procedures checken, bekijken of iedereen de vergunningen heeft en of dingen juist zijn gegaan. De suggestie dat de ILT dat bij Borne zodanig heeft gedaan dat ze haar eigen rol buiten beschouwing heeft gelaten, deel ik niet met de heer Van Helvert.

De heer **Hoogland** (PvdA): De heer Van Helvert maakt een terecht punt, al zou ik het zelf anders hebben gedaan. Het gaat niet zozeer om de casus Borne. Dat is een incident. Van het rapport kun je vinden dat het goed of minder goed in elkaar zit. De vraag die erachter zit, is hoe je kunt borgen dat de taken en rollen van de ILT ook onderwerp zijn van een evaluatie die je doet naar aanleiding van een incident. Het gaat om het doen van onderzoek, het handhaven en de vergunningverlening, waarbij de ILT bij handhaving zowel diensten levert als toezicht houdt als opsporing doet. Dit zeg ik zonder enige insinuatie. Dat beeld wil ik voorkomen. Het is ingewikkeld, omdat je dan moet oordelen of een vergunningsverlenings-traject goed is geweest en of het toezicht goed is uitgevoerd. Is de dienstverlening of opsporing in orde? Die vraag is wat algemener dan een vraag over alleen dit incident, maar het is een relevante vraag.

Staatssecretaris **Mansveld**: De ILT doet vaak niet als enige onderzoek. Er worden ook onderzoeken gedaan door TNO en de ILT tegelijkertijd. Dat hebben we gezien bij een van de andere voorbeelden in dit debat. De uitkomsten zijn vrijwel gelijk. De OVV maakt zijn keuze om bij bepaalde

incidenten en ongelukken zijn rol te nemen. De ILT is daar dus niet uniek in, omdat ze een aantal bevoegdheden heeft. Je ziet dat andere onderzoeksinstanties onderzoek doen of dat organisaties door derden onderzoek laten doen. Dat loopt dan parallel met het onderzoek van de ILT. Het is van belang om te bekijken of daar licht tussen zit. Zitten er veel verschillen in onderzoeken? Wordt er gekeken naar de rol van de ILT? Dat gebeurt zo breed en at random, dat daar een ingebouwde criticaster in zit. De OVV komt zich niet van tevoren melden en TNO ook niet. Verschillende instanties speuren naar dezelfde zaken, maar soms wel op andere vlakken. Dat is de borging dat het niet alleen is voorbehouden aan de ILT, maar dat er een breder netwerk is. Bij een ander onderzoek, dat we net hebben besproken, heeft TNO onderzoek gedaan. Die twee onderzoeken hebben gelijksoortige uitkomsten, ze wijzen in ieder geval in dezelfde richting. Dat vind ik belangrijk. Bij de basisvraag of we moeten inspecteren en controleren of de ILT haar werk goed doet, denk ik eerder aan een organisatieaudit, om te zien of iedereen zijn verantwoordelijkheid goed oppakt. Anders moet een andere instantie bij bepaalde voorbeelden kijken of de ILT haar rol goed invult. Dat gebeurt indirect al door bijvoorbeeld de OVV en TNO. In die zin heb ik niet de behoefte daar specifiek een traject op te zetten.

Ik heb nog een paar vragen om te beantwoorden. Hoeveel wagons zijn er met achterstallig onderhoud? Hoeveel onveilige wagons rijden er? Dat is mij niet bekend. ProRail stuurt alle relevante informatie uit de meetsystemen naar de vervoerders, zodat het betreffende materieel gerepareerd en zo nodig uit dienst genomen kan worden. Dit is een primaire verantwoordelijkheid van de vervoerders. Zij moeten ervoor zorgen dat ze met goed onderhouden en degelijk materieel rijden, dat van goede kwaliteit is en niet tot gebreken en daarmee tot ongelukken leidt.

Klopt het dat ProRail rijkelijk laat heeft gewaarschuwd? De ontsporing bij Borne is als eerste ontdekt door de machinist van de intercity van Almelo naar Hengelo. Die heeft meteen een alarmoproep gedaan. De treindienstleider van ProRail in Almelo heeft daarop direct een automatische rijweginstelling uitgezet. De treindienstleider heeft dus snel gereageerd. Het zogenaamde Quo Vadis-meetsysteem van ProRail liet al vanaf 2011 zien dat de wielkwaliteit van de ontspoorde wagon afweek van de norm. Die informatie was beschikbaar bij de vervoerder en de verantwoordelijke onderhoudsorganisatie. Zij hebben daar niets mee gedaan. Op basis daarvan concludeert de ILT dat beide organisaties een overtreding hebben begaan.

De **voorzitter**: Ik verwijs mevrouw De Boer naar de tweede termijn.

Staatssecretaris **Mansveld**: Waarom geef ik de ILT niet meer bevoegdheden? Op basis van de Spoorwegwet moeten spoorvervoerders en verantwoordelijke onderhoudsorganisaties meetsystemen gebruiken. ProRail stuurt hun die informatie toe. Ik blijf erbij dat de eigenaar van het voertuig ervoor moet zorgen dat het voertuig in optimale conditie is. Als hij dat niet doet, is hij in overtreding en kan hij zijn veiligheidscertificaat verliezen. Dat is wel het laatste wat vervoerders willen.

De **voorzitter**: Dan zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn. Ik hanteer voor de tweede termijn een spreektijd van twee minuten per fractie, zonder onderlinge interrupties. Het is uiteraard wel mogelijk om de Staatssecretaris tijdens haar beantwoording te bevragen.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor haar uitgebreide beantwoording. Ik had tien punten en ik heb ze op één na netjes kunnen afvinken. Ik trek zelf een conclusie. Mag ik verwachten dat we de bijdragen van vervoerders en ProRail in de

aanbestedings- en contracteringsstrategie terugzien? Als dat ja is, is dat voldoende.

De **voorzitter**: De heer Hoogland van de Partij van de Arbeid slaat zijn beurt over.

De heer **Van Helvert** (CDA): Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor de beantwoording. De Staatssecretaris wil de staat van het onderhoud van het materieel en het spoor via preventieve maatregelen verbeteren. Niet alleen de reiziger is de dupe, ook het personeel. Uiteindelijk is Nederland de dupe als we toelaten en aanvaarden dat we steeds meer storingen hebben. In die zin blijf ik daar heel kritisch over. Dat zijn een aantal organisaties in het veld overigens ook.

Ik kom nog even terug op Borne en het onderzoek van de ILT. Ik begrijp het antwoord van de Staatssecretaris, maar mijn fractie maakt zich zorgen over de rol van de ILT en heeft daar vragen bij. De ILT is verantwoordelijk voor de toelating van het materieel. De ILT is ook verantwoordelijk voor het toezicht op vervoerders. De ILT is ook verantwoordelijk voor het toezicht op het onderhoud dat vervoerders dienen te plegen en het materieel. Dan gaat er in Borne iets mis en dan schrijft het ILT een rapport waarin staat dat de vervoerders het niet zo goed hebben gedaan. Dit vinden wij heel apart. Ik haalde de Fyra net al even aan. Daarbij was de rol van de ILT natuurlijk anders, maar dit zorgt momenteel niet voor een groot vertrouwen. Voor de wei in Borne met zand en grind zijn de gevolgen gelukkig beperkt gebleven. Het antwoord van de Staatssecretaris is echter onvoldoende als het straks een trein is met gevaarlijke stoffen, waarbij iedereen natuurlijk voldoet aan alle regels die ze net noemde, maar het vervolgens toch misgaat op een wiel dat scheef zit – bij wijze van spreken – waarbij de ILT verantwoordelijk is voor het toezicht op het onderhoud dat gepleegd had moeten worden. Ik vraag bij dezen een VAO aan.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. De ILT is een beetje een slager die zijn eigen vlees keurt. De Staatssecretaris zegt dat het al sinds 2009 bekend was. Hoe zit het dan met de handhaving? De vervoerder huurt wagons en is daar niet verantwoordelijk voor. Dat is een andere partij. De vervoerder die die wagons achter zijn loc zet, is de dupe. Het blijft bij mij ook een beetje hangen. Kunnen we een audit doen naar de ILT? Mevrouw Van Veldhoven fluistert het me ook al in. We blijven met de vraag zitten of de ILT zijn werk wel goed heeft gedaan.

De Staatssecretaris heeft een overzicht gegeven van de onveilige overwegen. Kunnen we ook een overzicht krijgen van overwegen die het grootste deel van het uur dicht dreigen te zitten? Ik noem Vierpaardjes in Venlo en Koog-Zaandijk bij Zaandam. Misschien zijn er meer van dit soort overwegen. We hebben dan helder hoe groot de achterstand is die we moeten inlopen, los van het feit dat ik het budget hiervoor ook niet heb. Het is wel goed om het inzichtelijk te krijgen. Dat geldt ook voor de overwegen die de Staatssecretaris opnoemde. Hoeveel geld zou je daaraan moeten spenderen?

Ik heb een aantal innovatieve technieken genoemd. Komt daarover een terugkoppeling?

Ik kom even terug op de aanbestedingsstrategie voor ERTMS. Kan hierin expliciet worden meegenomen dat we het in delen aanbesteden, ook in de tijd gezien? We kunnen prioriteit geven aan de lijnen met de hoogste MKBA-score. De afstemming met Duitsland is er, maar er moet daadwerkelijk worden afgestemd dat we ERTMS tegelijkertijd op de internationale trajecten invoeren. Goederenvervoerders en internationale vervoerders zitten anders met twee systemen op de loc. Dat moeten we zien te voorkomen. Het is kostenverhogend voor deze vervoerders.

Waar kunnen we de veiligheidsnormen vinden? Klopt het dat er in 2015 een programma wordt vastgesteld met een eenduidige set veiligheidsnormen? Daar hebben we bij de concessie om gevraagd. In 2017 komt de ILT met de staat van de infrastructuur. Ik vind dat rijkelijk laat. De commissie-Kuiken vroeg hier al in 2010 om. De staat van de infra en de staat van de veiligheid op het spoor moeten inzichtelijk zijn. Is deze informatie er pas in 2017? Kan dit eerder? Volgens mij ben ik keurig binnen de tijd gebleven.

De **voorzitter**: Maakt u zich geen illusies. Meer zeg ik er niet over.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Ik moet me excuseren, want ik moet om 16.00 uur weg. Ik zal zorgen dat mijn medewerker meeluistert. Ik ben blij dat de Staatssecretaris voornemens is om de aanbevelingen van de ICT-commissie mee te nemen. Een van de concrete aanbevelingen is een Bureau ICT-Toetsing (BIT) met tanden. Dat geldt vooral voor nieuwe projecten. Wil de Staatssecretaris alsnog een BIT-toets loslaten op het huidige plan? Kunnen we deze toets bij iedere voortgangsrapportage als standaardonderdeel opnemen? Bijsturen tijdens de rit wordt in het rapport immers aanbevolen. Dan houden we ons keurig aan de spelregels die vanuit de enquête worden aangereikt.

Het is heel goed dat de risico's in kaart worden gebracht en worden gerankt. Er wordt keurig aangegeven of iets van plaats is gewisseld. Dat geeft de relatieve schaal van de risico's aan, maar nog steeds niet hoe groot het risico is. Kunnen we een soort risicoscorebord bij de voortgangsrapportages krijgen, met de verschillende risico's in groen, oranje en rood met een pijl omhoog of naar beneden? Dan zien we in één overzicht of er een risico is dat steeds op knalrood staat, of dat er een aantal eigenlijk groen zijn, maar net een beetje zijn verschoven. Dat geeft ons wat meer duiding bij de stand van zaken.

Ik dank de Staatssecretaris voor het feit dat ze in de voortgangsrapportage wil rapporteren over de ombouw van het materieel.

In de stukken staat dat de ILT iets in de gaten houdt, erop terugkomt of een kritische brief schrijft aan een spoorondernemer. Ik vraag me af of de ILT voldoende harde, concrete, meetbare afspraken maakt. Het gaat erom dat we weten welke verbetermaatregelen er zijn genomen, om ervoor te zorgen dat zo'n ongeluk als bij Borne zich niet meer voordoet. Het is altijd de vraag wie toezicht houdt op de toezichthouder. Ergens stopt het, ergens zijn wij het. Misschien kan een audit ons en de ILT een spiegel voorhouden om te bekijken op welke punten we samen het functioneren van dit bouwwerk kunnen verbeteren.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. De heer Dijkstra vraagt naar de bijdrage van NS en ProRail. De bijdrage van de vervoerders is onderdeel van de gesprekken over de bekostiging van de materieelombouw. Dat staat los van de aanbestedingsstrategie. De bekostigingsafspraken zijn wel nodig voor het moment dat er wordt aanbesteed. De aanleg van de infrastructuur wordt vanuit het budget bekostigd. Een bijdrage van ProRail ligt niet voor de hand, want dat is de uitvoeringsorganisatie.

We moeten kritisch kijken naar storingen. Dat moet altijd. Een klacht van een klant is een advies. Een storing is een signaal, waar serieus naar moet worden gekeken. Ik deel het beeld van de heer Van Helvert. Er moet steeds opnieuw worden gemeten om te zien of je het beter kunt doen.

De heer Van Helvert maakt in de casus Borne heel snel een korte draai over de rol van de ILT. Vanaf 2011 weten de vervoerder en de verantwoordelijke onderhoudsorganisatie dat de wielkwaliteit afwijkt van de norm. Op dat moment ligt er een verantwoordelijkheid bij de eigenaar van de wagon. De verantwoordelijkheid om te bekijken of wat bij ProRail wordt gesignaleerd, wel wordt gedaan door de onderhoudsorganisatie of de vervoerder, ligt niet bij de ILT. De ILT is een toezichthouder die handhaaft,

maar geen politieagent. De ILT kan maatregelen nemen. Ze hoort van de organisaties hoe die het signaal oppakken en kan vervolgens ingrijpen. Ze kan de certificering intrekken. Het is wel heel kort door de bocht om de ILT verantwoordelijk te houden voor het feit dat een wagon uit de rails loopt, als een organisatie twee jaar weet dat er iets mis is met de wielkwaliteit van die ontspoorde wagon. Ik deel de mening van de heer Van Helvert dat het hier gelukkig om grind en zand ging. De vraag blijft of het op andere momenten kan gebeuren. Hoe serieus gaan bedrijven om met hun eigen materieel, de certificering en de rol van de ILT? De ILT kan niet heel de dag naast alle vervoerders zitten om te kijken of ze hun werk goed doen. De ILT heeft een certificaat afgegeven, zij geeft vergunningen af. Als het systeem niet werkt, in die zin dat de vervoerder en de onderhoudsorganisatie de daad niet bij het woord voegen als ze een signaal krijgen, moeten we duidelijk wijzen naar de partij die zijn verantwoordelijkheid niet heeft genomen. Als de ILT een boze brief stuurt en vraagt hoe het wordt opgelost, moet een organisatie aangeven hoe ze dat doet. Ik meen dat ze binnen zes weken moeten antwoorden. Als organisaties dat niet doen, zal de ILT handhavend optreden en bijvoorbeeld het certificaat intrekken. De oproep om de rol van de ILT te bezien naar aanleiding van het incident bij Borne vind ik heel kort door de bocht.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik ben het honderd procent met de Staatssecretaris eens. Natuurlijk is de eigenaar van de wagon verantwoordelijk. Dat is een ander dan de vervoerder, die wagons huurt. Die partijen moeten we uit elkaar trekken. Er staat een grafiekje in het onderzoek over Borne. Daaruit blijkt dat er al langere tijd iets gaande was. Dan is de vraag of de ILT heeft gehandhaafd, sterker nog, of er wel certificaten zijn afgegeven. Is dat gecontroleerd? Ik heb begrepen dat er niet eens certificaten waren afgegeven aan de eigenaar van die wagons. Op een gegeven moment komt er een rapportje. Het ligt overal aan, behalve aan de handhaver. Ik ben het volledig met de Staatssecretaris eens dat eigenaar van de wagon verantwoordelijk is, maar ik vraag me af of er goed is gehandhaafd. Moeten we daar niet eens naar kijken? We hebben iemand die de certificaten afgeeft en iemand die dat controleert, en dat is in dit geval een en dezelfde instantie. Ik zie geen nut in het optuigen van meer onderzoek. De komende tijd zie ik als een overgangperiode naar een onafhankelijke Europese controle-instantie. Die komt er met de technische pijler van het vierde spoorpakket. Dat is belangrijk. Ik ga nu niet allerlei dingen optuigen, maar ik vraag me dit wel hardop af. Ik denk dat dit ook geldt voor de rest van de woordvoerders.

Staatssecretaris **Mansveld**: Nogmaals over de ILT. Het kan niet zo zijn dat de ILT als een oppasser langskomt. Als een organisatie uit Quo Vadis een signaal krijgt dat er iets is met het wiel van zijn trein en hij daar iets aan moet doen, gaat de ILT dat niet automatisch controleren. Er is zoiets als ketenverantwoordelijkheid. ProRail heeft een signaleringssysteem. Dat geeft een signaal. De eigenaar van een wagon moet het onderdeel repareren en doet dat niet. Verladers die de wagons kunnen huren, moeten kijken of het bedrijf goede wagons afgeeft en zijn onderhoud goed pleegt. De ILT heeft daarin een eigenstandige rol. Ik ga binnenkort weer de discussie over vuurwerk aan. Daarbij is ook altijd de vraag hoe het kan dat er steeds illegaal vuurwerk binnenkomt. Ik probeer ook daar uit te leggen dat de ILT niet met 1.000 mensen bij elk internet- of postorderbedrijf kan staan om het illegale vuurwerk eruit te vissen. We moeten goed kijken wiens verantwoordelijkheid het is. Ik sta als eerste achter mevrouw De Boer als ze de verantwoordelijke wil aanspreken. Zo is de volgorde der zaken, anders kun je niet goed functioneren in een keten met een groep mensen die verantwoordelijk is voor het rijden van een trein.

De heer **Van Helvert** (CDA): Is de Staatssecretaris het met me eens dat het een heel goed idee is om het hier toch over te hebben? Hoe borgen we voor de toekomst dat dit niet meer gebeurt? Ik snap de toezichhoudende rol, maar wat blijft steken is dat de ILT in 2011 al wist dat er iets mis was met een wiel, los van de vervoerder en de verantwoordelijkheid bij andere partijen. De ILT wist het ook. Het kan niet zo zijn dat als er een aantal jaren later iets gebeurt, de ILT dan komt met een rapport over wat anderen verkeerd hebben gedaan.

Wat heeft de ILT in de tussentijd met die informatie gedaan?

Staatssecretaris **Mansveld**: ProRail is degene die het meetsysteem heeft. ProRail is degene die het signaal heeft afgegeven aan de vervoerder, niet de ILT.

De heer **Van Helvert** (CDA): De ILT wist dat er een probleem was. Dat was helder. Het is niet om de ILT te bashen. Ik wil ook echt wel wat vervelends over ProRail zeggen. Dat heb ik over een ander onderwerp vandaag al gedaan. Het gaat erom hoe we voorkomen dat zoiets met giftige stoffen gebeurt bij de Vughterpoot. Als we het daarover kunnen hebben in een VAO, dan hebben we een zinvol VAO.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ga het nog één keer proberen en dan laat ik het erbij. ProRail is degene die het signaleringssysteem heeft. De vervoerder krijgt het signaal. De vervoerder is eigenaar en zal moeten handelen. ProRail neemt zijn verantwoordelijkheid door ervoor te zorgen dat het systeem er is. Voor gevaarlijke stoffen hebben we de Wet basisnet. Dat heb ik al eerder gezegd. We hebben afspraken gemaakt over het omgaan met gevaarlijke stoffen en welke regels daarvoor gelden, hoe treinen worden opgebouwd. De insteek is veiligheid. We bespreken deze methodiek over het algemeen in andere overleggen. Ik vind dat de heer Van Helvert heel zorgvuldig moet zijn met zijn uitspraken, want hij veegt een aantal zaken op een hoop en spitst deze vervolgens toe op Borne en Vughterpoot. Hij moet voorzichtig zijn met het terugbrengen van het brede vraagstuk van de ketenverantwoordelijkheid naar twee locaties. Ik ben het met hem eens dat iedereen in zijn eigen verantwoordelijkheid moet acteren, goed moet handelen en daarop aanspreekbaar moet zijn. Dat geldt voor hem, voor mij en voor iedereen die zijn of haar verantwoordelijkheid neemt. We moeten de volgtijdigheid goed in het oog houden en verschillende dossiers niet op één hoop vegen.

De **voorzitter**: De heer Van Helvert heeft een VAO aangevraagd. De spreektijd bij een VAO is precies twee minuten. Dat is heel kort. Wellicht weet hij dat niet, maar dan bij dezen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ben duidelijk geweest over de afstemming met Duitsland. Het is niet alleen afstemming over activiteiten, maar echt afstemming om corridors te krijgen die in één keer doorlopen, bijvoorbeeld Rotterdam-Genua. Ook in het kader van de aanleg van ERTMS in Nederland zal er afstemming met Duitsland en andere landen plaatsvinden, voordat daarover besluiten worden genomen. Mevrouw De Boer vroeg naar de aanbesteding in delen en de MKBA-scores. We bekijken verschillende scenario's. De Kamer ontvangt deze begin 2015. De MKBA-score is in 2016 helder. We gaan dat proces in. Mevrouw De Boer zal haar inbreng daarin herkennen. Mevrouw Van Veldhoven vroeg om een BIT-ICT-toets. Ik begrijp dat ze zoals altijd enthousiast is, maar ik wil eerst de kabinetsreactie op de ICT-enquête afwachten en daar niet op vooruitlopen. Een risicoscorebord is goed toe te voegen aan de risicoanalyse zoals die nu in de rapportage staat. Dat zal ik meenemen voor ERTMS.

Bij de dichtligtijden gaat het om de overwegen waar met name het LVO zich op richt. Er wordt gekeken naar ondertunneling om te zorgen dat de overweg minder dicht ligt. Gemeenten kunnen overwegen met heel hoge dichtligtijden aanmelden bij het LVO. Er is er ook een in de buurt van Hilversum. Bij de analyse die wordt gemaakt in het kader van het LVO wordt specifiek gekeken naar de bereikbaarheid, met behulp van een hiervoor ontwikkeld programma. Ik weet niet of we een overzicht van de dichtligtijden kunnen maken, of we die informatie helder hebben. Deze problemen worden opgelost met de 200 miljoen uit het LVO.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Is inzichtelijk hoeveel overwegen het betreft, of moeten gemeenten zich gewoon melden? Wie piept, die krijgt geld.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik begrijp dat dichtligtijden structureel geaudit worden. Er is duidelijk of er hoge dichtligtijden zijn.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Kunnen we dat een keer teruggekoppeld krijgen? Dat hoeft niet vandaag of morgen, misschien begin volgend jaar?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik bekijk hoe die monitoring in elkaar zit en of daaruit eenvoudig te rapporteren is.

De **voorzitter**: De Staatssecretaris heeft alle vragen beantwoord. We hebben de toezeggingen zo concreet en duidelijk mogelijk weergegeven. Ik heb de volgende toezeggingen genoteerd:

- De Staatssecretaris informeert de Kamer over de strategie voor de aanvraag van de TEN-T-subsidies voor ERTMS.
- De Staatssecretaris informeert de Kamer in de tweede voortgangsrapportage over het resultaat van de gesprekken over een alternatief voor ERTMS.
- De Staatssecretaris doet de Kamer een overzicht toekomen van regelgeving die gewijzigd moet worden in verband met de samenwerkingsovereenkomst ERTMS.

Staatssecretaris **Mansveld**: Mag ik daar een opmerking bij maken? Het kan zijn dat deze toezegging lang staat, omdat het ERTMS-project nog in de beginfase zit en lang zal lopen. Niet alle wijzigingen in wet- en regelgeving zijn volgend jaar juni duidelijk. Het kan veel langer duren. Misschien dat we dit in de voortgangsrapportages moeten borgen, zodat het elke keer voorbij komt in plaats van dat er één toezegging blijft hangen. De woordvoerder die de vraag heeft gesteld, is er niet. Dat is een wat pragmatische aanpak.

De **voorzitter**: Het klinkt mij vrij logisch in de oren. We voegen de toezegging op deze wijze toe aan de lijst.

- De Staatssecretaris informeert de Kamer over de vraag of het tekeningenbeheer bij ProRail op orde is en zo nee, welke deadline ze hieraan stelt.
- De Staatssecretaris informeert de Kamer in het voorjaar van 2015 over de eventuele aanpak van niet actief beveiligde overwegen.
- De Staatssecretaris bekijkt of het mogelijk is de Kamer een overzicht te sturen van overwegen die veel dicht liggen.
- De Staatssecretaris informeert de Kamer over de mogelijkheid innovaties toe te passen bij onbewaakte overgangen.
- De Staatssecretaris informeert de Kamer in de tweede voortgangsrapportage ERTMS over de ombouw van het materieel en de resultaten van haar gesprekken met de vervoerders daarover.
- De Staatssecretaris voegt een risicoscorebord toe aan de voortgangsrapportage ERTMS.

Tot slot vermeld ik dat de heer Van Helvert een VAO heeft aangevraagd.
Dit VAO zal in de komende weken worden ingepland, maar niet deze week
al.

Ik dank u allen zeer.

Sluiting 16.12 uur.

Volledige agenda

1. *Eerste voortgangsrapportage ERTMS en samenwerkingsconvenant I&M, ProRail en NS*
Kamerstuk 33 652, nr. 28 – Brief regering d.d. 30-09-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
2. *Antwoorden op vragen van de commissie over de eerste voortgangsrapportage ERTMS en samenwerkingsconvenant I&M, ProRail en NS*
Kamerstuk 33 652, nr. 29 – Brief regering d.d. 05-11-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
3. *Rapport van de ILT over de fysieke kwaliteit van de Nederlandse railinfrastructuur*
Kamerstuk 29 984, nr. 486 – Brief regering d.d. 28-05-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
4. *Aanbieding van ILT onderzoeken over verscherpt toezicht en over vakbekwaamheid treindienstleiders*
Kamerstuk 29 893, nr. 168 – Brief regering d.d. 28-05-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
5. *Landelijk Verbeterprogramma Overwegen*
Kamerstuk 29 893, nr. 170 – Brief regering d.d. 12-06-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
6. *Reactie op een artikel over het waarschuwingssysteem Oogst RemcurveBewaking In Trein (ORBIT)*
Kamerstuk 29 893, nr. 172 – Brief regering d.d. 20-08-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
7. *Stoptonend sein passages 2013*
Kamerstuk 29 893, nr. 171 – Brief regering d.d. 23-06-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
8. *Aanbieding rapporten van ILT en TNO over de infraproblemen rond Den Haag en Rotterdam op 19 februari 2014*
Kamerstuk 29 984, nr. 534 – Brief regering d.d. 06-10-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
9. *Aanbieding van het jaarverslag 2013 Nationale Veiligheidsinstantie Spoor*
Kamerstuk 29 893, nr. 178 – Brief regering d.d. 26-11-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
10. *Aanbieding van het onderzoeksrapport van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) «Ontsporing goederentrein bij Borne»*
Kamerstuk 29 893, nr. 175 – Brief regering d.d. 11-11-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
11. *Automatische TreinBeïnvloeding Verbeterde versie (ATB-Vv)*
Kamerstuk 29 893, nr. 177 – Brief regering d.d. 26-11-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld