

## Heemskerk

De **voorzitter**: Nog één korte vraag. Het is niet voor het eerst dat u deze gedachtewisseling met elkaar hebt.

De heer **Jan de Vries** (CDA): De fractievoorzitter van de heer Heemskerk heeft niet gezegd dat mensen niet gedwongen mogen worden om voor een bepaalde vorm te kiezen. Hij heeft gezegd dat niet iedereen die keuze weloverwogen kan maken. Dat is de bescherming en de zorgvuldigheid die de minister van Justitie hier vandaag in deze derde en vierde termijn bepleit, wat ik namens de CDA-fractie ondersteun. Blijkbaar bent u daarop niet meer aanspreekbaar als het gaat om concrete wetsvoorstellen.

De heer **Heemskerk** (PvdA): U geeft echt een oneigenlijke draai aan de argumentatie betreffende de keuzevrijheid. Mijn fractievoorzitter heeft in een artikel over grotere vormvrijheid in het hoger onderwijs inderdaad gezegd dat dit een terrein betreft waarop studenten behoorlijk in staat zijn om te kiezen. In de gezondheidszorg waarderen mensen keuzevrijheid minder, en zullen zij dit eerder ervaren als keuzedwang. U maakt een karikatuur van ons standpunt, door te doen alsof de PvdA-fractie altijd tegen keuzevrijheid is. Het hangt van het terrein af of het wel of niet kan. Naar de stellige overtuiging van mijn fractie biedt een digitale polis voordelen aan sommige groepen, maar niet aan iedereen. Voor degenen die het willen, moet het echter mogelijk zijn.

De heer **Luchtenveld** (VVD): Ik zou u in overweging willen geven om uw motie toe te spitsen op de polis. Het andere wordt via een AMvB al mogelijk. Anders krijgen wij inderdaad een technische discussie over de motie en dat zou het debat, denk ik, niet ten goede komen.

De heer **Heemskerk** (PvdA): Ja, ik ben bereid om dat in te perken. Ik heb uw amendement immers ondertekend, omdat ik dat toch een stapje in de goede richting acht. Het is vooral niet mijn bedoeling dat mijn motie haaks staat op een amendement dat mede door mij ondertekend is, maar de PvdA-fractie durft wel een stapje verder te gaan.

De **voorzitter**: Waarmee wij zijn gekomen aan het einde van de vierde termijn van de kant van de Kamer. Ik geef het woord aan de minister van Justitie.

Minister **Donner**: Voorzitter. Ik denk inderdaad dat de voorliggende motie mij in wezen de conclusie zou kunnen ontlokken dat er dan geen wetswijziging nodig is. Er wordt gevraagd om informatieverstrekking, polisvoorwaarden en andere mededelingen en daarop heeft de wijziging al betrekking. Het gaat in essentie om de verzending van de polis.

Mijn probleem met deze motie is dat er onmiddellijk naar een wetswijziging wordt gevraagd. Als de Kamer de motie echter aanvaardt, lost dat het probleem tot op zekere hoogte op. Ik denk dat deze kwestie wel degelijk enige overweging behoeft. Mijn oplossing zou zijn om toe te zeggen dat ik de Kamer zo snel mogelijk een brief stuur over de materie, waarin ik aangeef wat de aspecten ervan zijn, welke andere zaken er geregeld moeten worden, welke overwegingen ervoor en welke overwe-

gingen ertegen pleiten. Dan is de motie niet nodig en dan kunnen wij bezien of er behoefte bestaat aan een wetswijziging of niet. Een wetswijziging is meer werk. Mijn idee zou zijn om de brief nog voor dit jaar aan te kondigen, maar ik hoor van mijn medewerkers dat toch nog enig onderzoek nodig is. Daarom formuleer ik het nu voorzichtig als "zo snel mogelijk". Het gaat mij niet om een principezaak, maar in wezen om een element van bescherming, zodat wij kunnen kijken hoe wij zo goed mogelijk tot besluitvorming kunnen komen.

De heer **Heemskerk** (PvdA): De strekking van de motie heeft betrekking op de polis. Ik kan mij heel goed voorstellen dat de minister, als de motie wordt aangenomen, niet direct een wet indient, maar met een zorgvuldige brief begint met daarin de voors en tegens. Dan zullen wij dat debat nog een keer voeren. Dat kan een eerste stap zijn om wellicht tot wetswijziging te komen.

Minister **Donner**: Als ik de motie zo kan begrijpen dat het vooral om de polis gaat, omdat wij de andere zaken al geregeld hebben, dan zeg ik de Kamer toe dat ik, ongeacht of de motie aanvaard wordt of niet, de brief zal sturen.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, over de ingediende motie volgende week dinsdag te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

---

Aan de orde is de **interpellatie-Gerkens**, gericht tot de minister van Verkeer en Waterstaat, over de **informatievoorziening aan de Kamer over de hogere kans op ongevallen op het spoor**.

Tot het houden van deze interpellatie is verlof verleend in de vergadering van 4 oktober 2005.

(De vragen zijn opgenomen aan het eind van deze editie.)<sup>2</sup>

Mevrouw **Gerkens** (SP): Voorzitter. Op 28 november 1999 knalden twee reizigerstreinen die achter elkaar reden, op elkaar. Het gevolg was zes gewonden en twee ontspoorde treinen. Een van de twee treinen was door rood gereden. Twee instanties hebben onderzoek gedaan: Railned en de Raad voor de Transportveiligheid. Al in 2000 concludeert Railned dat het in gebruik nemen van een nieuw systeem voor efficiënter spoorgebruik, het zogenoemde VPT, tot een toename van het door rood rijden leidt. Railned doet hier vervolgens nader onderzoek naar. In 2001 verschijnt een rapport waarin de keiharde conclusies staan dat de invoering van VPT tot 90% meer door rood rijden leidt, dat daardoor gemiddeld twee à drie botsingen met treinen per jaar plaatsvinden en dat de kans op een dodelijk slachtoffer bij een botsing 25% bedraagt. Dit gegeven leidt ertoe dat de Raad voor de Transportveiligheid de aanbeveling doet om uiterst terughoudend te zijn met het gebruik van VPT op de

## Gerkens

plekken waar het ATB-systeem niet kan ingrijpen. Ondanks deze conclusies wordt het systeem toch ingevoerd op de drukke knooppunten Amsterdam, Utrecht en Rotterdam.

Veiligheid op het spoor is een keuze, maar de Kamer mocht deze keuze niet maken. De Kamer mocht niet weten van dit gevaar, terwijl zij er wel naar heeft gevraagd. De heer Van Bommel vroeg in 2001 naar maatregelen om roodlichtpassages omlaag te brengen. In 2001 én in 2002 vraagt ook de heer Stroeken ernaar. Het antwoord van de toenmalige minister Netelenbos is staccato: er wordt onderzoek gedaan en dat komt naar de Kamer toe. De Kamer krijgt uiteindelijk in 2002 alleen maar enkele maatregelen te horen, maar hoort niets over het onderzoek of over de cruciale bevindingen van gemiddeld twee à drie botsingen per jaar en de kans op dodelijke slachtoffers van 25%. In 2004 geeft deze minister een gedetailleerd antwoord op mijn vragen, maar laat ook deze conclusie weg. Op de vraag om het onderzoek naar de Kamer te sturen, antwoordt zij dat dit onderzoek al achterhaald is, maar dat zij op zichzelf wel bereid is om het aan de Kamer te sturen. Toen ik haar vroeg om dit inderdaad te doen, kwam de mededeling dat de minister toch niet bereid was om het rapport aan de Kamer te sturen. Sterker nog: er vond op dat moment kennelijk nieuw onderzoek naar het door rood rijden plaats. Wist de minister van de conclusie van het rapport van Railned of had zij ervan kunnen weten? In antwoord op vragen van collega Van Bommel in 1998 zegt de minister het volgende. Railned werkt in opdracht van het ministerie en onderzoekt alle onregelmatigheden en ongelukken die op het nationale spoorwegnet plaatsvinden met als doel de oorzaak te achterhalen, maatregelen te nemen en herhaling te voorkomen. Dan staat er: Railned is ertoe gehouden, de minister van Verkeer en Waterstaat te informeren over de onderzoeksresultaten. Railned rapporteert dus aan de minister. Wat betekent het voor het functioneren van de ambtelijke organisatie, als de minister nu zegt dat zij niet van deze conclusies op de hoogte was?

De minister had de Kamer moeten vertellen dat efficiënter spoorgebruik meer risico's meebracht. De minister had de Kamer ook kunnen voorstellen om niet alleen dit systeem in te voeren, maar ook de nieuwe generatie ATB op de cruciale punten te laten installeren. Waarom heeft zij die vraag niet aan de Kamer voorgelegd? Waarom zijn deze maatregelen pas in mei 2005 voorgesteld?

Mijn vragen aan de minister zijn helder. Was de minister op de hoogte van deze conclusie? Zo ja, waarom heeft zij die niet aan de Kamer voorgelegd?

□

**Minister Peijs:** Voorzitter. Mevrouw Gerkens heeft gevraagd of Railned ertoe was gehouden om de minister voor Verkeer en Waterstaat te informeren over onderzoeksresultaten. Ja, als de minister daartoe opdracht geeft aan Railned, is Railned daartoe gehouden. In die tijd was Railned nog een onderdeel van de NS, zoals de Kamer zich herinnert.

Railned Spoorwegveiligheid heeft ook op eigen initiatief onderzoek gedaan, en was daarbij niet verplicht om resultaten te overleggen aan de minister, maar in de praktijk gebeurde dat wel. Het rapport waarover mevrouw Gerkens heeft gesproken, is het onderzoek dat

is gevraagd door de Raad voor de Transportveiligheid. Dat rapport is dus niet aan het ministerie uitgebracht, maar aan deze raad. Wel zijn de conclusies van dat rapport allemaal meegedeeld aan de Tweede Kamer, in de rapportage die wij daartoe samen hebben afgesproken, en wel in de trendanalyse. Voor de eerste keer is die rapportage uitgekomen als Spoorwegveiligheid, de stand van zaken in 2001. Daarna is dit ieder jaar gevolgd door een trendanalyse spoorveiligheid. Bij die rapportages is het probleem van de stoptonende seinen ook aan de orde geweest. Railned heeft daarnaar zelf een onderzoek ingesteld. De conclusies van dat onderzoek zijn ook in de trendanalyses meegenomen.

Railned is destijds uit de NS-organisatie en buiten ProRail gehouden en is tegenwoordig een onderdeel van de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

Waarom is het rapport van Railned aan de Raad voor de Transportveiligheid niet eerder aan de Kamer gestuurd, ondanks eerdere beloften? Zoals toegezegd aan deze raad, heb ik deze gevraagd de Kamer dit stuk te sturen. De raad heeft daarop geantwoord het mee te zullen sturen aan mevrouw Gerkens bij het onderzoeksrapport over de treinbotsing in Amsterdam. Dat heeft de raad gedeeltelijk gedaan. Een aantal van de conclusies is meegenomen in het rapport over de treinbotsing in Amsterdam. Verder heeft de raad het rapport niet zoals was gevraagd toegestuurd aan de Tweede Kamer, maar aan mevrouw Gerkens, en wel op 6 juli jongstleden onder nr. OVV2005/010617.

Wat mevrouw Gerkens beloftes van vroeger noemt, zijn niet beloftes om het rapport te sturen, maar wel om de voortgang bij de aanbevelingen en de onderzoeksresultaten op te sturen. Ik kan mevrouw Gerkens als zij dat wil de Handelingen van deze Kamer van de drie besprekingen terzake overleggen. De laatste keer betrof de daadwerkelijke toezending van de conclusies door de Raad voor de Transportveiligheid aan de Kamer, vooruitlopend op de trendanalyse.

Het rapport naar aanleiding van het treinongeval bij Amsterdam was niet toegevoegd, omdat dit niet een toezegging van mij aan de Kamer was, maar een van de Raad voor de Transportveiligheid, die dit ook met een brief aan mevrouw Gerkens heeft gezonden.

Heeft de minister nu het rapport bewust achtergehouden omdat het een ongewenste inhoud zou hebben? Dat is niet het geval. Ik heb mij inmiddels verdiept in de inhoud van het rapport. Ik kan voor honderd procent zeker zeggen dat de feiten in het rapport bekend waren en juist tot beleid hebben geleid. Dat staat ook in de Kadernota Railveiligheid. Het was en is mijn rapport niet, dus ik kon het ook niet achterhouden. Over de inhoud van het rapport is de Kamer in 2002 geïnformeerd. De stukken die de minister had van Railned, heeft de Kamer gekregen.

Over het stuk van de Raad voor de Transportveiligheid heb ik deze raad gevraagd dat aan deze Kamer te sturen. Naar ik begrijp, is dat door de raad aan mevrouw Gerkens geadresseerd, niet aan de Kamer als geheel. Ik heb overigens weer contact met de Raad voor Transportveiligheid gehad en men is bereid mij een schoon exemplaar te geven, dat ik de griffie zal sturen ten behoeve van de Kamer.

De belangrijkste conclusies en aanbevelingen van het rapport zijn in de trendanalyse 2001 verwerkt. Mijn voorganger heeft ze de Kamer gemeld in juni 2002. De veronderstelde relatie met STS en VPT is destijds op

## Peijs

basis van een hypothese onderzocht. Er is inderdaad sprake van een correlatie, maar een causaal verband is nooit aangetoond.

Oorzaken die wel een causaal verband hebben met de STS, en ik denk daarbij aan menselijke factoren, heb ik met deze sector aangepakt. Zo heb ik nieuwe maatregelen getroffen en zoals mevrouw Gerkens weet, heb ik 40 mln. extra gereserveerd voor de duizend hotspots. Dit is een toekomstvastе bronbestrijdende maatregel.

Eerst is gekeken of er sprake is van een causaal verband en of onderzoek nodig is. Op een bepaald moment heb ik gezegd dat dat afgelopen moet zijn. Het probleem kan worden opgelost als treinen die langzamer rijden dan 40 kilometer niet meer door rood kunnen rijden. Ieder causaal verband is dan afgesneden en iets dergelijks kan dan niet meer gebeuren. Wij hebben daarvoor een technische oplossing gevonden door met de gehele sector samen te werken. Ik was en ben blij dat wij deze technische oplossing hebben kunnen vinden. In oktober wordt de oplossing toegepast bij alle duizend hotspots waarover ik de Kamer vorig jaar heb geïnformeerd. Ik ben van mening dat het probleem daarmee over is. Aanvankelijk dacht de sector aan een langdurige inbouw. Ik heb dat onaanvaardbaar genoemd en gezegd dat het veel sneller moest. De snelste route is dat een ander vanaf oktober 2006 tot begin 2007 wordt ingebouwd. Dan zijn wij van duizend gevaarlijke punten af.

De beraadslaging wordt geopend.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Ik ben zeer verbaasd over de beantwoording van de minister. Ik licht twee punten uit haar antwoord.

De minister zegt dat ik niet om het rapport heb gevraagd en zij wil mij de Handelingen geven. Ik heb samen met de heer Van Hijum vragen gesteld op 17 januari. Ik heb de minister gevraagd het rapport van Railned Spoorwegveiligheid uit 2001 naar de Kamer sturen. Zij zegt dat het niet aan haar is dat te doen. Zij adviseert mij hierover in contact te treden met de Raad voor Transportveiligheid. Dat is de lijn waarop de minister nu inzet. Zij zegt niet verantwoordelijk te zijn voor het rapport en beweert het rapport nooit gehad te hebben. Het is niet in haar opdracht gemaakt en zij kan er niet op worden aangesproken. Als de Kamer naar een rapport vraagt, dan dient de minister de Kamer te informeren.

Met de schriftelijke vragen heb ik de minister gevraagd te kijken naar pagina 31 van het rapport. Daar staat ten eerste dat er kan worden aangehaakt op de studie die Railned Spoorwegveiligheid in 2000 is gestart. Dat is niet gebeurd in opdracht van de Raad voor Transportveiligheid. Railned doet dat om de minister te informeren over zaken op het spoor. Men is gestart met het onderzoek naar de relatie tussen de invoering van VPT en STS. In het rapport staat dat in een studie van Railned in 2000, en niet in 2001, al specifiek is onderzocht of er een verklaring voor de stijging is en daaronder staat de hypothese dat het komt door de invoering van VPT. Vervolgens is voor elk van deze hypothesen onderzocht of er een verklaring kan worden gegeven. Een van de belangrijkste kenmerken van de stijging was dat het veelal per gebied of per verkeersleidingspost plaatsvond.

Om die reden hebben ze de invoering van VPT nader onderzocht.

Er zijn twee zaken. Ten eerste de rapportage die naar de Raad voor Transportveiligheid is gegaan, waarvan ik de minister specifiek om een exemplaar heb gevraagd. De minister heeft gezegd dat dat niet aan haar is. Ik ben het daarmee niet eens. Ten tweede was Railned al veel langer met deze materie bezig. De minister gaat mij toch niet vertellen dat de Raad voor Transportveiligheid als enige ter wereld op de hoogte was van een dergelijke belangrijke conclusie? Dat kan toch niet? Dan moet Railned toch ook een andere rapportage naar voren hebben gebracht? Ik verzoek de minister dan ook om de studie van Railned uit 2000 en vervolgstudies over deze problematiek aan de Kamer te sturen.

De heer **Van Hijum** (CDA): Mevrouw Gerkens heeft verwezen naar de vragen die wij samen aan de minister hebben gesteld. Het klopt dat de minister dat rapport niet aan de Kamer heeft gezonden. Zij heeft gezegd dat dit niet in opdracht van haar is opgesteld. In haar antwoorden heeft de minister echter wel aangegeven wat de kern van dat rapport is. Vermoedt mevrouw Gerkens dat toezending van dat rapport zou hebben geleid tot andere maatregelen en acties van de minister?

Mevrouw **Gerkens** (SP): De heer Van Hijum stelt een goede vraag. Dat is namelijk de essentie van deze discussie. In 2004 hebben wij die vragen gezamenlijk gesteld. Als de minister op dat moment had erkend dat zij dat rapport alsnog had gevonden, dat zij enorm was geschrokken van de onveiligheid op het spoor en dat zij het nodig vond om daarmee onmiddellijk aan de slag te gaan, was dit debat anders verlopen. Deze minister heeft in eerste instantie gezegd dat dit rapport niet relevant is. Later heeft zij opgemerkt dat het niet aan haar is om dat aan de Kamer te sturen en zojuist heeft zij gezegd dat zij die conclusie nooit heeft gelezen. Ik heb mijn bedenkingen daarbij. Railned is namelijk opgericht om de minister te informeren en op bladzijde 31 van het rapport wordt verwezen naar eerdere rapportages uit 2000. De minister kon dit naar mijn oordeel dan ook weten. Ik verzoek haar dus nogmaals om die rapportage uit 2000 en alle vervolgrapportages over het door rood licht rijden voor aanstaande dinsdag aan de Kamer te sturen. Nu wordt de schijn gewekt van een rapport dat verder de lade in wordt geduwd in plaats van dat het wordt afgestoofd. De minister treedt de Kamer niet met open vizier tegemoet. Liggen er niet meer rapporten in de lade die betrekking hebben op de spoorveiligheid en op de spoorinfrastructuur, waarvan de Kamer de inhoud moet kennen om haar keuzes te kunnen maken en om haar controlerende functie op goede wijze te kunnen uitvoeren? Tot op het moment dat ik over de gevraagde informatie beschik, zal ik mijn eindoordeel over deze kwestie opschorten.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Als veiligheid op het spoor aan de orde is, lijkt het mij niet fijn om de schijn tegen te hebben. Om die reden was mijn fractie verbaasd toen bleek dat een belangrijk rapport uit 2001 over die kwestie nu pas boven water is gekomen. Wat is ons nog meer niet bekend? Hoe is het mogelijk dat een rapport van Railned – in die tijd was het niet de eerste de

## Dijksma

beste instelling – al die tijd geen rol leek te spelen in onze discussies over de verbetering van de spoorveiligheid? Uiteraard kunnen wij ons afvragen of ieder willekeurig rapport meteen aan de Kamer moet worden gestuurd. Naar mijn idee is het antwoord op die vraag ontkennend. Politici zijn namelijk niet opgeleid om het werk van technici over te doen en bovendien zijn zij daartoe niet in staat. Soms kunnen politici zich echter niet onttrekken aan een besluit over technische veiligheidssystemen. Uit de paragraaf waarin een inschatting wordt gemaakt van de risico's in de komende vijf jaar, blijkt waarom dit rapport zo belangrijk is. Wie die paragraaf leest, komt tot de verbijsterende conclusie dat de onderzoekers dit keer beschikten over een voorspellende gave waarop Jomanda jaloers zou zijn. Zij maken namelijk duidelijk dat de introductie van een nieuw systeem om de capaciteit op het spoor te vergroten, het zogenaamde systeem van vervoer per trein, tot gevolg zal hebben dat het risico veel groter is dat de machinist een rood sein negeert. Daarmee is, aldus het rapport, het risico op ongelukken gestegen. Jaarlijks zullen er gemiddeld twee à drie botsingen plaatsvinden. De kans op dodelijke slachtoffers bij een botsing bedraagt dan 25%. Als je een beetje cynisch bent, zou je zelfs kunnen stellen dat het feit dat er bij de ongelukken van de laatste jaren geen dodelijke slachtoffers zijn gevallen, een kwestie is van meer geluk dan wijsheid.

In navolging van collega Gerkens stel ik een aantal indringende vragen. De minister zegt dat zij het rapport zelf niet gekregen heeft. Zij was wel van de inhoud op de hoogte. Zij wist welke belangrijke conclusie uit het rapport naar voren kwam. Zij zegt zelfs dat het in de trendanalyse in 2001 is opgenomen. Ik ben benieuwd of dat ertoe geleid heeft dat de Kamer een keuze is voorgelegd, een keuze tussen doorgaan met dit systeem van capaciteitsvergroting op het spoor, met het verhaal van benutten, en een andere route. Heeft de Kamer die inhoudelijke beleidsmatige keuze wel kunnen maken? Eerlijk gezegd denk ik van niet. Dat is wel een heel groot probleem.

Volgens het rapport zou met de Raad voor de Transportveiligheid de afspraak zijn gemaakt dat het rapport besproken zou worden met de betrokkenen in het railverkeerssysteem. Dat beoogde de opdrachtgever. Mijn vraag aan de minister: is dat ook gebeurd? Is dit rapport met alle betrokkenen bij het railverkeerssysteem, zoals ProRail, de vervoerders en het departement, besproken? Zo ja, tot welke conclusies heeft dit geleid? Heeft het tot de conclusie geleid dat wij even niet thuis zijn, omdat het misschien wel een hoog theoretisch verhaal is en omdat er nog wat langer verder moet worden onderzocht? Welke concrete maatregelen zijn op basis van dit rapport op welk moment onder wiens verantwoordelijkheid genomen? Waarom zijn er geen maatregelen genomen meteen nadat bekend werd dat de introductie van het nieuwe systeem toch niet helemaal spoorde? Hoe beoordeelt de minister het achterwege blijven van maatregelen?

De minister zegt dat er wel degelijk actie is ondernomen. Met een hoop tromgeroffel zegt zij dat er 40 mln. is uitgetrokken voor een systeem ATB-nieuwe generatie. Daarmee zouden met gezwinde spoed duizend knelpunten op het spoor worden aangepakt. Beste minister, ik herinner mij dit debat nog heel erg goed. Het is aan de heer Van Hijum, mevrouw Gerkens, ondergetekende en

anderen te danken dat die 40 mln. er is gekomen. De druk vanuit de Kamer was na het ongeluk in Amsterdam zo groot, dat de minister niet anders kon dan echt eens een keer actie ondernemen. Succes kent vele vaders en moeders. Ik vind het allemaal best, maar het was de inbreng van de Kamer die er uiteindelijk toe geleid heeft dat er echt iets ging veranderen.

De minister zegt dat het versneld zal worden aangepakt, maar spreekt vervolgens over oktober 2006, 2007. Dat betekent dat er tot nu toe met die 40 mln. helemaal niks gedaan is en dat het geld volgend jaar tegen Kerstmis uitgegeven zal worden. Dat vindt mijn fractie echt onacceptabel. Als er duizend knelpunten op het spoor zijn die eigenlijk moeten worden aangepakt, als dit vanaf 2001 bekend was en als er pas met deze maatregel iets wordt gedaan, dan is het zeer irritant dat er pas in 2006, 2007 iets gaat gebeuren. Ik neem aan dat dat een vergissing is. Anders behoudt mijn fractie ook op dat punt zich het recht voor om hier een Kameruitspraak over te vragen.

□

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik had mijn bijdrage eigenlijk willen beginnen met een zin in de trant van "Het rapport dat maar niet kwam", maar als ik de minister en de sprekers namens de Kamer nu zo hoor, is meer de vraag aan de orde: wie had het rapport moeten versturen en waarom hebben wij het niet gekregen? De indruk wordt bij mij gewekt dat de hete aardappel heen en weer wordt geschoven. Ik moet zeggen dat ik daar niet echt gelukkig van word. Overigens gaat het hier niet om ons geluk; wij praten hier over een zeer serieuze zaak met zeer hoge risico's. Het gaat dus om de inhoud van het rapport dat de meeste fracties inmiddels hebben ontvangen, met dank overigens aan onze SP-collega. Het lijkt ons wel goed dat wij dit rapport ook formeel op tafel krijgen. Het lijkt mij nóg beter dat de minister dan uitgebreid ingaat op dat rapport. Zij heeft gezegd er in het kader van de Trendanalyse 2001 al op te hebben gereageerd en dat er weliswaar sprake is van correlatie maar niet van causaal verband. Ik denk dan: het lijken wel appels en peren waar wij dan vervolgens niets mee doen. Het gaat natuurlijk wel om een ernstige zaak die tot op de bodem uitgezocht moet worden, teneinde in de toekomst ongelukken zo veel mogelijk te voorkomen. Het door rood rijden van treinen gebeurt tegenwoordig twee keer zo vaak als tien jaar geleden. Roosendaal 120 gewonden, Amsterdam 27 gewonden van wie 7 ernstig, Rotterdam, Roermond en ga zo maar door. Er zijn onderzoeken verricht en er zijn meerdere oorzaken vastgesteld, maar er zijn geen concrete maatregelen genomen. Het moet mij en zeker ook de minister triest stemmen dat het zo ver heeft kunnen komen. In 2001 hebben wij een zeer serieuze waarschuwing gekregen van de Raad voor de Transportveiligheid onder het gedreven voorzitterschap van de heer Pieter van Vollenhoven. Daarin wordt helder aangegeven: het aantal roodlichtpassages neemt toe en wij vermoeden dat het aan het nieuwe tramgeleidingssysteem VPT ligt, dus kijk uit waar je mee bezig bent. Sharon Dijksma gaf het zo-even ook al aan...

De **voorzitter**: Mevrouw Dijksma.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Mevrouw Dijksma,

## Van Gent

neemt u mij niet kwalijk. In hetzelfde rapport wordt gesproken van twee à drie botsingen meer per jaar en 25% kans op een dodelijk slachtoffer. Dat zijn natuurlijk allemaal zeer ernstige feiten. Men moet het mij dan niet kwalijk dat ik meer dan lichtelijk geïrriteerd raak als het rapport hier wat heen en weer wordt geschoven. Het moet gaan over de inhoud van het rapport. Er is duidelijke kritiek vanuit de Kamer dat er te weinig mee is gebeurd en het is van belang dat dit alsnog zeer ter harte wordt genomen. Er is ook gewezen op een eerdere studie uit 2000. Waarom is die niet naar de Kamer gestuurd? Ik ondersteun dan ook het verzoek dat wij dit alsnog krijgen. Het is van belang dat de Kamer goed op de hoogte is, ook om vast te stellen welke maatregelen nodig zijn.

In het rapport dat wij nog steeds niet officieel hebben gekregen maar dat inmiddels wel op ons bureau ligt, staat dat door het nieuwe systeem het aantal roodlicht-passages sterk zal toenemen, waarbij gesproken wordt van twee tot drie botsingen meer per jaar et cetera. Dat vind ik nogal wat en in feite zou de minister dat ook moeten vinden. Verder zouden wij graag zien dat de minister wat meer op de inhoud van het rapport inging. Zijn, toen in 2001 dat rapport op het bureau van de minister van Verkeer en Waterstaat en de betrokken ambtenaren op het ministerie terecht kwam of wellicht al in 2000, niet alle alarmbellen gaan rinkelen? Of werd een beetje de relaxte houding aangenomen van: daar hebben wij niets mee te maken, dus dat rapport kan in de onderste la? Dat laatste mag ik toch niet hopen. Ik verneem dan ook graag straks van de minister hoe dat precies is gegaan.

GroenLinks vindt het zeer belangrijk dat er snel een einde komt aan deze risico's op het spoor. Ik kan mij niet voorstellen dat de minister dat niet met ons eens is. Het betekent dan wel dat er concrete maatregelen op de korte termijn genomen worden. Wij hebben het al vaker bepleit. De heer Van Vollenhoven en zijn Raad voor de Transportveiligheid hebben eerder aangegeven dat dit van groot belang is. Er ontstaat bijna een prachtige coalitie. Het is bekend dat GroenLinks graag wil dat het Europese veiligheidssysteem ERTMS wordt ingevoerd, maar de minister vindt dat te duur. Waarom doen wij het niet meteen goed in plaats van almaar nieuwe onderzoeken te starten? De middelen voor verbetering van de veiligheid zijn trouwens krap, maar het is het wel aan de Kamer te danken dat zij beschikbaar zijn, want de minister was daartoe niet bereid.

Voorzitter. De vraag is of wij een motie van treurnis, van opwinding of van ernstigheid moeten indienen.

De **voorzitter**: Dat soort moties kennen wij niet.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Inderdaad, maar ik wil alleen maar aangeven hoe wij tegen deze zaak aankijken. Een motie van opschieten is misschien ook wel aardig.

De **voorzitter**: Die kennen wij ook niet.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Misschien moeten wij die dan toch eens introduceren. U moet mij trouwens niet uitdagen, voorzitter.

In het rapport uit 2001 worden heldere conclusies getrokken. Wij zijn nu vier jaar verder en intussen is er helaas niet veel gebeurd. In onze ogen is het tijd voor een ander beleid. Misschien wil deze minister er eindelijk

eens iets aan doen. Iedereen zal haar daarvoor prijzen en wat wil zij nog meer? Nu is er steeds sprake van eerste hulp bij ernstige ongelukken. Wij willen echter ongelukken voorkomen. Met deze wat flegmatieke houding van de minister en met deze minimale inzet van middelen zit dat er niet in. Dat betreuren wij zeer, maar het is nog niet te laat. Minister, wees iemand en ontwikkel voortvarend beleid op basis van een andere insteek.

□

De heer **Van Hijum** (CDA): Voorzitter. Dat het rapport van Rained uit 2001 bestond, was geen geheim. De Onderzoeksraad voor veiligheid heeft daar in zijn rapportages naar verwezen. Voor mijn fractie was dat in oktober 2004 aanleiding om samen met mevrouw Gerkens daarover vragen te stellen. Wij hebben toen inderdaad gevraagd om dit rapport aan de Kamer ter beschikking te stellen, maar dat heeft de minister niet gedaan. In haar antwoorden heeft zij wel aangegeven wat de kern van het rapport was. Zij wees erop dat uit de trendanalyses van de Inspectie Verkeer en Waterstaat bleek dat het aantal roodlichtpassages toenam en dat dit voor haar aanleiding was om maatregelen te nemen. De maatregelen zijn al genoemd, namelijk het bedrag van 40 mln. voor het aanpakken van duizend onveilige plekken, de aanpassing van het ATB-systeem, het beter zichtbaar maken van seinen en het opleiden van treinpersoneel. De mens bleek ook een belangrijke factor in de analyse. Mijn conclusie is dat de minister op basis van de signalen die zij kreeg een plan van aanpak heeft opgesteld en dat zij dit uitvoert. Ik laat in het midden of daar druk van de Kamer voor nodig was, zoals mevrouw Dijksema zegt, of dat dit allemaal uit de koker van het departement komt. Het belangrijkste is dat er maatregelen genomen zijn.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Het klopt dat de minister in antwoord op onze vragen zeer gedetailleerde informatie uit dit rapport heeft verstrekt. Wat vindt u ervan dat zij wel zeer gedetailleerd op alle vragen antwoord gaf, maar de zeer belangrijke gegevens van 90% meer roodlichtpassages en twee à drie ongelukken jaarlijks met kans van 25% op dodelijke slachtoffers niet meldde?

De heer **Van Hijum** (CDA): Deze feiten waren al bij ons bekend, ook op basis van de analyses van de inspectie. Ik kom hier in mijn betoog nog op terug.

De **voorzitter**: Ik verzoek u om op de vraag van mevrouw Gerkens te reageren. Daarna kunt u uw betoog vervolgen.

De heer **Van Hijum** (CDA): Mijn betoog is volgens mij onderdeel van het antwoord op de vraag. Misschien wil mevrouw Gerkens haar vraag herhalen.

Mevrouw **Gerkens** (SP): De heer Van Hijum zegt dat de Kamer ervan wist dat er twee tot drie ongelukken meer per jaar zouden plaatsvinden en 90% meer roodlichtpassages door het VTP-systeem. Ik heb die informatie nooit gekregen van de minister. Heeft de heer Van Hijum die wel gekregen? Het CDA-Kamerlid Stroeken heeft daar toen naar gevraagd. Die heeft toegezegd gekregen dat de rapportage in het jaar 2002 naar hem toegestuurd zou worden.

## Van Hijum

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik doel erop dat de Kamer op basis van rapportages, jaarberichten en trendanalyses van de inspectie heeft kunnen zien dat er een trendmatige toename was. Daarom is tegen de minister gezegd dat zij aan de slag moest. Mevrouw Dijkma en mijzelf is verweten dat wij bezig waren met incidentenpolitiek toen wij aandacht vroegen voor het veiligheidssysteem. Op dat moment was echter te zien dat er sprake was van een trendmatige toename van het aantal roodlichtpassages en het aantal ongelukken.

Het punt dat overblijft is dat het relatief lang heeft geduurd, twee en een half jaar, voordat de informatie uit het Railnedrapport van november 2001 is vertaald in een plan van aanpak en in maatregelen. Pas in mei 2004 heeft de Kamer daarover gediscussieerd naar aanleiding van een treinongeluk. In oktober 2004 is een aantal maatregelen toegevoegd. Ik ben benieuwd of de minister nader kan ingaan op de rolverdeling en relatie tussen minister en Onderzoeksraad voor Veiligheid. De Onderzoeksraad signaleert risico's op basis van ongevallen en doet op basis daarvan aanbevelingen. Mijn vraag is of voldoende geborgd is dat het waarnemen van risico's tot snelle en adequate reactie van de minister leidt. De Kamer moet daarvan immers op aan kunnen. De vervolgvraag is hoe die analyse met de Kamer wordt gedeeld. Ik vind dat als in november 2001 blijkt dat er een serieus veiligheidsrisico aan de orde is, dat met de Kamer gedeeld had moeten worden.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Dat laatste ben ik zeer met de heer Van Hijum eens. Ik ben het ook met hem eens als hij stelt dat de Kamer wist dat de trend van de roodseinp passages een negatieve was. Voor mij is echter nieuw dat al in het jaar 2001 voorspeld is dat dit zou gebeuren. Ik neem aan dat dit ook voor de heer Van Hijum nieuw is. Daar gaat het nu over. Wij hebben het zien gebeuren in de trendanalyses. In 2001 wisten experts, en ik neem aan ook de experts van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, dat dit een feit zou worden. Toen had veel eerder ingegrepen kunnen worden, zodat een aantal incidenten dat nu heeft plaatsgevonden had kunnen worden voorkomen. Hoe beoordeelt de heer Van Hijum dit?

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik heb net gezegd dat het naar mijn inschatting veel te lang heeft geduurd. Dit zou sneller moeten kunnen dan twee en een half jaar. Vandaar mijn vraag hoe het ministerie, als de Onderzoeksraad serieuze risico's signaleert, die oppakt en vertaalt naar maatregelen zodat de voorspellingen geen realiteit worden. Daarbij had misschien een stap extra gezet kunnen worden. Ik wil dat graag van de minister horen.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): De heer Van Hijum heeft net zoals ik kunnen horen dat het waarschijnlijk een behoorlijke tijd gaat duren voordat de knelpunten op het spoor worden aangepakt. Is hij het met mij eens dat het te lang gaat duren?

De heer **Van Hijum** (CDA): Op dit punt sluit ik mij aan bij de inbreng van mevrouw Dijkma. Ik ben geen technicus en ik kan dus niet beoordelen hoe snel het kan. Ik ben echter met mevrouw Dijkma van mening dat het niet snel genoeg gebeurt. Hier moet de grootst mogelijke druk worden uitgeoefend, zodat de knelpunten met

snelheid worden aangepakt. Ik teken daarbij aan dat de aanpassing van de veiligheidssystemen nadrukkelijk niet de enige maatregel is die genomen moet worden. Ook de zichtbaarheid en de training van het personeel zijn facetten die wij niet uit het oog moeten verliezen.

Mevrouw **Gerken** (SP): De heer Van Hijum stelt dat het systeem niet goed werkt. De regering regeert en de Kamer controleert. De vraag is of de Kamer hier zijn controlerende functie goed heeft kunnen uitoefenen. Of moeten wij het op een andere manier inrichten? Op 14 augustus 2001 stelt de heer Van Bommel vragen. Het antwoord van de minister is dat in het jaar 2000 Railned een onderzoek is gestart naar de toename van het aantal roodlichtpassages. Op 16 november 2001 komt het rapport daarover uit. Op 22 november 2001 zegt de minister tijdens een algemeen overleg toe dat zodra de resultaten van het onderzoek binnen zijn de Kamer daarvan op de hoogte gesteld zal worden. In 2002 vraagt zijn collega naar de stand van zaken. Het antwoord is: komt in april 2002. In april 2002 komt er een plan van aanpak, maar niet deze bevindingen. De Kamer heeft van alles geprobeerd om dit rapport te achterhalen en heeft al in een eerder stadium vragen gesteld. Er is niks naar de Kamer gekomen. Hoe oordeelt hij daarover?

De heer **Van Hijum** (CDA): Nogmaals, ik vind dat het te lang heeft geduurd. Ik kan alleen waarnemen dat de minister maatregelen heeft getroffen op de momenten dat haar signalen bereikten. Op dit moment kunnen wij volgens mij geen maatregelen meer verzinnen die een bijdrage zouden leveren aan de vermindering van het risico dat wij toen hebben gesignaleerd. Als dat wel het geval is, moeten wij daar in het komende algemeen overleg nog maar eens over doorpraten, maar volgens mij was de reactie van de minister op de signalering van de risico's adequaat. Wat ik niet goed vind, is dat toen in 2001 die voorspelling werd gedaan, dit niet met de Kamer werd gecommuniceerd, dit niet tot maatregelen leidde en dat het zo lang heeft geduurd voordat er een stap werd gezet. Volgens mij kan ik niet duidelijker zijn.

Mevrouw **Gerken** (SP): Ik stel volgens mij toch een duidelijke vraag. U wijt alles nu aan de Onderzoeksraad en de organisatie, maar de Kamer heeft al veel eerder gewoon naar dit rapport gevraagd. Ikzelf deed dat nog in 2004. Toch kwam er geen rapport naar de Kamer. U kunt wel zeggen dat het uiteindelijk is gekomen en dat het alleen allemaal wat lang heeft moeten duren, maar de Kamer heeft herhaaldelijk tevergeefs om het rapport gevraagd. Hoe anders wil u het hebben?

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik vind dat niet elk rapport naar de Kamer moet worden gestuurd. Als risico's worden gesignaleerd door de inspectie of de Onderzoeksraad of andere partijen die daarvoor bestaan, vind ik dat wij ervan op aan moeten kunnen dat de ministerie die signalen serieus oppakt en vertaalt in maatregelen. Daar hoeft geen tweeënhalve jaar tussen te zitten. Voor dat probleem moeten wij nu een oplossing vinden. Je kunt daar nu van alles bij gaan halen, maar daar schieten wij op dit moment niets mee op.

Mevrouw **Gerken** (SP): Voorzitter. Als de Kamer de regering wil controleren, moet zij de rapporten krijgen waar zij om vraagt. Het verbaast mij echt dat Kamerlid

## Van Hijum

Van Hijum hier zegt dat het niet nodig is dat rapporten waar de Kamer om vraagt, naar de Kamer worden toegezonden. De Kamer kan alleen controleren wanneer zij de informatie waarom zij vraagt, toegezonden krijgt.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik vind ook dat een dergelijk grote toename van gesignaleerde risico's, van roodlicht-passages en ongevallen, met de Kamer had moeten worden gedeeld; geen misverstand daarover. Ik vraag me echter af of wij hier nu nog wat mee opschieten. Volgens mij is dat niet bijzonder veel. Misschien moeten wij maar eens goed kijken naar de manier waarop wij dit hebben georganiseerd. Het is de vraag of het ministerie snel en adequaat reageert op gesignaleerde risico's en maatregelen treft om te voorkomen dat de risico's werkelijkheid worden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb een wat politieke vraag. U vindt het allemaal niet voldoende. Vindt u nu wel of niet dat alles voldoende geborgd was? Van minister op minister zijn er fouten gemaakt. Men was op de hoogte van de inhoud van het rapport, er werden ernstige risico's gesignaleerd en zelfs voorspeld, die zijn hier en daar uitgekomen. Hoor ik u nu zeggen dat er fouten tussen ministers, zij het op verschillende ministeries, zijn gemaakt, dat er eerder had moeten worden ingegrepen en dat de Kamer daarover eerder had moeten worden geïnformeerd?

De heer **Van Hijum** (CDA): Het verbaasde mij dat er zoveel tijd tussen moest zitten, dus ik vraag mij af of het allemaal wel goed is geborgd. Ik hoor graag eerst wat de minister daarover zegt. Nogmaals, dergelijke signaleringen moeten tot actie en maatregelen van het ministerie leiden. Ook vind ik dat een dergelijke toename van het veiligheidsrisico met de Kamer moet worden gecommuniceerd.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik vind dit niet zo'n opwindend antwoord. Als u zichzelf de vraag stelt of een en ander wel voldoende is geborgd, geeft u toch gelijk het antwoord dat dit niet is gebeurd? Wij zijn vier jaar verder en nu pas praten wij erover. Ook hebben wij het niet via de minister gekregen, dus via de officiële weg, maar via de krant en mevrouw Gerkens. Dat "voldoende geborgd" is toch onvoldoende gebleken?

De heer **Van Hijum** (CDA): Het is waar dat wij er nu pas over praten, maar over de maatregelen hebben wij al eerder gesproken. Voorzover ik dat nu kan beoordelen, zijn die adequaat. De aanvullende technische maatregelen beperken het risico dat in 2001 al werd voorzien. Achteraf kan dan worden geconstateerd – en dat doen wij hier met elkaar – dat het in 2001 eerder had moeten worden gecommuniceerd en dat het misschien eerder tot maatregelen had moeten leiden. De vraag die ik daaraan koppel, is of het proces dat leidt tot het signaleren en oppakken van risico's wel goed is georganiseerd en geborgd. Volgens mij is dat een heel logische vraag.

□

Minister **Peijs**: Voorzitter. Ik denk toch dat de toon wel iets zou kunnen worden gematigd. Het rapport is wel via mij naar de Kamer gegaan. Ik heb de Raad gevraagd om het de Kamer toe te sturen. Het is het rapport van de

Raad; als de voorzitter dat een goed idee had gevonden, had hij het ook zelf aan de Kamer kunnen sturen. Zelfs toen ik na vier jaar vroeg om het rapport naar de Kamer te sturen, heeft de Raad gezegd dat niet te doen en het in plaats daarvan mee te nemen in het rapport over het ongeluk in Amsterdam. Dat is toen niet helemaal zo gegaan; de Raad heeft het rapport om hem moverende redenen apart naar mevrouw Gerkens gestuurd en niet naar de Kamer. Laten wij dus even ophouden met te zeggen dat het niet via mij is gegaan. Het is via een verzoek van mij aan de Raad wel degelijk gevraagd. Het is niet mijn rapport, maar het rapport van de Raad. De Raad is volstrekt onafhankelijk, zowel van de Kamer als van mij. Als de Raad tegen mij zegt dat hij liever niet heeft dat ik het rapport geef, geef ik het dus niet. De Raad is onafhankelijk; ik heb daar niets over te melden.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Ik zou dat beeld toch willen nuanceren. Ik heb de minister in november 2004 gevraagd om de Kamer het rapport toe te sturen. In januari 2005 heb ik dat nogmaals gevraagd. Toen is het inderdaad als bijlage mee gekomen. Ik heb toen gezegd dat ik er niet mee akkoord was. Dat was tijdens een algemeen overleg. Uiteindelijk heeft de hele Kamer toen gezegd dat de minister niet zo moeilijk moest doen. De minister zei namelijk steeds dat ik zelf naar de Raad toe moest gaan. Onder druk van de Kamer is het rapport uiteindelijk bij mij terechtgekomen. De minister moet dus niet zeggen dat zij ons zo maar dat rapport heeft gebracht.

Minister **Peijs**: De Raad had het rapport ook zelf naar mevrouw Gerkens kunnen zenden. De Raad is volstrekt onafhankelijk en kan dat heel eenvoudig doen. Toen ik het expliciet vroeg, zei de Raad dat het rapport zou worden meegestuurd met dat over het ongeluk in Amsterdam. Dat is toen niet gebeurd. Toen het later wel naar mevrouw Gerkens is gestuurd, is de Raad vergeten om dat aan mij te melden. Dat was ook wel handig geweest.

Mevrouw **Gerkens** (SP): De minister kende de inhoud van het rapport. Zij kende de conclusies die erin staan. Zij vond het niet nodig om het naar de Kamer te sturen. Zij deed er heel moeilijk over, omdat het niet haar rapport was. Maar het gaat om Railned! Dat is haar organisatie!

Minister **Peijs**: Toen was Railned niet de organisatie van mijn ministerie. Railned is nu de IVW.

Ik wil het even hebben over de inhoud van het rapport. In de Trendanalyse 2001 is op bladzijde 11 een terugkoppeling gedaan naar de aanbevelingen van het rapport en wordt tevens de stand van zaken vermeld. Ik citeer: "De Raad voor de Transportveiligheid deelt de zorg voor de stopponende seinen passages en heeft Railned separaat gevraagd een studie naar oorzaken en maatregelen uit te voeren." Dat is Railned dus gaan doen. Zoals afgesproken met de Kamer, wordt dit ieder jaar gemeld. Met de Kamer is afgesproken dat wij alles over de spoorveiligheid zullen melden in de trendanalyses. De eerste rapportage heette Stand van zaken spoorveiligheid. Alle andere rapportages heten trendanalyses. Daarin hebben wij voortdurend de inhoud van alle aanbevelingen en alle conclusies met de Kamer gedeeld. Ik heb daar niets achtergehouden.

## Peijs

Nu kom ik bij de vraag wat de minister heeft toegezegd aan de Kamer. Ik citeer: "De minister zegt toe, de Kamer in april op de hoogte te stellen van de follow-up naar aanleiding van de nota van Railned van 18 juni 2001." Mevrouw Gerkens heeft het over drie gevallen gehad. In het algemeen overleg van 22 november 2001 heeft mijn voorganger de Kamer toegezegd dat in april 2002 de stand van zaken en de studie aan haar gemeld zullen worden. Vervolgens kwam de vraag van mevrouw Gerkens en de heer Van Hijum. Toen heb ik vooruitlopend op de trendanalyse de hele bups aan de Kamer toegezonden.

De Kamer kende dus het risico van stoptonende seinen, net als de minister. Railned heeft een onderzoek gedaan: hoe ligt de relatie tussen de invoering van het systeem en het door rood licht rijden van de machinisten? Daartussen heeft men geen relatie kunnen vinden. Op een gegeven moment hebben wij toen gezegd: stop nu met het onderzoek en zoek een oplossing, want de tijd gaat door. Overigens neemt de IVW afstand van de conclusie dat er een kans van 25% zou zijn op dodelijke slachtoffers. Die berekening was destijds gebaseerd op de situatie dat niet overal ATB aanwezig was, en dat is inmiddels wel het geval. De aanneme klopt dus niet meer. Daarop was de reactie van het ministerie gebaseerd: het is achterhaald want ondertussen is wel overal ATB aangelegd.

Mevrouw Van Gent zei: laten wij toch overschakelen op ERTMS. Dat doen wij op de Betuweroute, de HSL en Utrecht-Amsterdam. Het heeft 40 jaar geduurd voor het ATB-systeem geïmplementeerd was. Zo'n nieuw systeem is geen lantaarnpaal die wij even neerzetten! Het betreft een buitengewoon gecompliceerd systeem, dat moet worden getest, goedgekeurd en toegelaten. Het moet niet alleen bij het spoor maar ook in alles wat rijdt worden ingebouwd. Indien ik nu aan ERTMS begin, dan zijn wij in 2012 nog bezig om het op die duizend plaatsen te implementeren. Nu ben ik in 2007 klaar.

Laat ik nu voor eens en altijd een misverstand wegnemen: ATB is een heel goed systeem. Er zit maar één technisch feilen in, en dat komt niet voort uit het systeem maar uit de menselijke factor. Dat feilen is dat de trein niet stopt als je met minder dan 40 km/u door rood licht rijdt. De hele spoorsector is bij elkaar gaan zitten en heeft gezegd: dit probleem moet worden opgelost. Dat hebben zij in maart 2003 besloten toen wij zeiden: houd op met dat gestudeer en bedenk een oplossing, Tom Poes, verzin een list. Die list is verzonnen en bestaat erin dat het prima veiligheidssysteem waarover wij in Nederland beschikken, vervolmaakt wordt met een technische vinding die wij op duizend gevaarlijke plekken binnen twee jaar kunnen aanbrengen. Indien ik ERTMS zou moeten gebruiken, dan zijn wij in 2013 nog nergens. Kijk maar naar wat er gebeurt in Zwitserland, Spanje, Italië en op de Betuweroute en de ASL.

ATB ligt overal en het technische systeem dat het systeem gaat aanvullen, is ter beschikking. Het is op alle mogelijke manieren getest. Ik neem dus afstand van de mening van de Kamer dat er niets is gebeurd. Het is al getest en nu gaan wij het invoeren. En ja, dat duurt even. Ik weet nog dat mevrouw Dijkema indertijd klaagde dat er onderhoud aan het spoor was en dat zij vertraging had met de trein uit Enschede. Als ik niet wil dat alle spoorwegwerkers omver worden gereden, dan moet het

spoor in dat soort gevallen even stoppen. Dat zal ook nu gebeuren.

De **voorzitter**: Wij dwalen een beetje af.

Minister **Peijs**: Nee, wij dwalen niet af. Dit is precies het punt waarom het gaat.

De **voorzitter**: Nou, wij hadden het niet over het spoor uit Enschede... Het woord is aan mevrouw Van Gent.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik zal mijn toon wat naar beneden brengen, maar de opwinding neemt toe. Niet bij de minister uiteraard.

De **voorzitter**: Dat komt door het lenteachtige herfstweer.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat zal het zijn, daardoor krijgen wij allemaal wat kriebels, maar ik wil wel dat die naar de juiste weg leiden. Het gaat hier natuurlijk over het Railnedrapport. De minister geeft nu een vergezicht naar voren, maar er moet nog wel een vlekje worden weggewerkt. Het blijft zo dat het rapport er in 2001 lag en dat daarin helder werd gezegd dat stoptonende seinen en het VPT niet de goede weg zijn. Het gaat er hier nu om dat u ook daarop reageert. U was van die informatie op de hoogte en u hebt de Kamer daarover niet geïnformeerd. Achteraf hebt u daar allemaal verklaringen voor, maar het deugt natuurlijk voor geen meter dat wij die informatie toen niet hebben kregen. Als wij die informatie wel hadden gehad, had de Kamer er zelf een oordeel over kunnen vellen en een debat over kunnen aangaan met de bewindspersoon. U kunt nu wel zuchten, maar dat is hoe het hier gaat. Misschien bevalt het u niet, maar zo is het wel.

Minister **Peijs**: Wij hebben met de Kamer afgesproken dat wij over de veiligheid van het spoor in de Trendanalyse spoorveiligheid zullen communiceren.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Daar staat het niet in, dat is nu precies het probleem.

Minister **Peijs**: De eerste aanbeveling, op bladzijde 11 van de Trendanalyse van 2001, luidt: "Doe nader onderzoek naar passages STS, met het doel deze terug te dringen en hierdoor de kans op treinsbotsingen te verminderen. Railned Spoorwegveiligheid kan deze studie uitvoeren in nauwe samenwerking met vervoerders, Railinfrabeheer en Railverkeersleiding." Daarna wordt opgesomd wat wij allemaal zouden gaan doen. Dat hebben wij allemaal gedaan. Toen wij alles hadden bestudeerd, vonden wij geen causaal verband tussen het invoeren van het VPT-systeem en de roodlichtpassage.

Wij hebben op een zeker moment gezegd dat wij niet langer konden wachten en dat het probleem moest worden opgelost. Wij zijn toen naar de bron gegaan en hebben gezegd dat het onmogelijk moest worden gemaakt dat iemand door een rood sein rijdt. Daar is nu een oplossing voor gevonden. Die is getest en bekeken. Het systeem is goedgekeurd door de inspectie en toegelaten op het spoor. Het wordt ingebouwd in de trein en in de rails. Onderschat u nu dat proces niet. Wij zien iedere dag hoe moeilijk het is. Het moet gewoon goed zijn, want wij moeten erop kunnen vertrouwen. Wij gaan



## Peijs

dit systeem in oktober van dit jaar uitrollen over alle duizend risicovolle punten. Daarna gaan wij verder, maar eerst moet het worden ingevoerd op die duizend risicovolle punten. Die punten zijn de emplacements bij de stations en de punten waar een langzaam rijdende trein een snel rijdende trein kan ontmoeten. Die plaatsen zijn als eerste aan de beurt. Ik kan echter met de beste wil van de wereld niet al die duizend punten tegelijk aanpakken. Dat is fysiek onmogelijk.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Misschien kunnen wij van de techniek weer even teruggaan naar de politiek. Het gaat mij erom dat er in 2001 een onderzoek is gedaan naar het feit dat er zo veel meer machinisten door rood reden. Het feit dat er meer machinisten door rood rijden, is bekend bij de Kamer. Daar hebben wij geen discussie over. Het wonderlijke is echter dat in dit rapport uit 2001, dat wij nu pas hebben gekregen, is gezegd wat daar waarschijnlijk de oorzaak van is. In het rapport staat een heel logische verklaring, namelijk dat het gebruik van het systeem van Vervoer Per Trein, waardoor de capaciteit op het spoor enorm toeneemt, ertoe leidt dat het risico groter wordt dat een machinist een sein mist. U kunt wel zeggen dat u het nog eens hebt nagemeten en gecheckt en dat u deze stelling in theorie niet waar hebt bevonden. De waarheid is echter dat sinds die tijd het aantal roodseinpassages is gestegen en het aantal botsingen ook. Dat wat men in het rapport voorspelde en waarvan u nu zegt dat het niet waar is, is gewoon gebeurd. Daarom vraag ik u of het niet beter was geweest dat de Kamer dit rapport toen wel had ontvangen zodat zij met de toenmalige minister had kunnen afwegen of wij verder moesten met deze wijze van benutting van het spoor. Het is ook mogelijk dat wij toen een heel andere beslissing hadden genomen. Wij hadden kunnen besluiten dat uitbreiding niet mogelijk was op het bestaande spoor op de wijze waarop wij toen dachten dat het moest gaan en dat er meer moest worden gebouwd. Die politieke keuze is de Kamer toen onthouden.

Minister **Peijs**: De Inspectie Verkeer en Waterstaat zegt dat zij de conclusie dat het VPT-systeem is gerelateerd aan de toename van het rijden door rood licht, nooit heeft kunnen onderbouwen. Die conclusie is ook niet meer relevant omdat nu overal ATB ligt, in tegenstelling tot vroeger. Vroeger was het risico dus veel groter omdat nu ATB over het spoorwegnet is uitgerold. De Kamer mag van mij de notitie uit 2001 waar mevrouw Gerkens om vroeg gewoon hebben. Laat het duidelijk zijn wat wij hebben afgesproken. Railned heeft indertijd de conclusies gerapporteerd aan de Raad voor de Transportveiligheid. Hetzelfde Railned maakt de trendanalyse. Die analyse komt niet op het papier van het ministerie naar de Kamer, maar op het papier van Railned. Er is dus één organisatie die over railveiligheid gaat en die signaleert aan de Raad voor de Transportveiligheid, alsook aan het ministerie en de Kamer. De conclusie was indertijd dat wij ermee aan de slag moesten, omdat het een ernstige zaak was. Er is onderzocht of er inderdaad een relatie is tussen VPT en de roodlichtpassages. Die relatie kon niet gevonden worden. Het is overigens een nogal gratuite conclusie dat, als er meer auto's op de weg rijden, er een grotere kans is dat men ergens tegenaan rijdt. Er is evenwel geen aantoonbare relatie tussen VPT en de

roodlichtpassages. De IVW en Railned hebben dat dus niet kunnen aantonen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Wat op het moment dat het rapport verschijnt relevant is, is dat men voor de keuze staat of het ter discussie staande systeem op een aantal belangrijke knooppunten ingevoerd moet worden. Dat systeem is dus toch gewoon ingevoerd. Misschien heeft men achteraf gezegd: wij kunnen die relatie niet aantonen. Dat zal door de wetenschap ook altijd wel discutabel blijven. Toch heeft men uiteindelijk willens en wetens de grote knooppunten voorzien van een systeem dat op dat moment discutabel was.

Minister **Peijs**: Dit volg ik even niet. Er is één veiligheids-systeem en dat is in heel Nederland doorgevoerd.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik doel op het ATB-systeem. Overigens is dat nog niet in heel Nederland doorgevoerd. In het rapport staat het volgende. Als je de capaciteit op het spoor wilt vergroten met het VPT (Vervoer Per Trein)-systeem, gebeurt er ineens iets gekks. Op die plekken steeg opeens significant het aantal roodlichtpassages en daarmee de kans op ongelukken. Toen het rapport verscheen met de conclusies, stond men op het punt om dit systeem in onder andere in Amsterdam en Rotterdam, kortom de Randstad, in te voeren. Dat is dus gebeurd, terwijl men toen nog niet wist dat dit, zoals de minister nu zegt, onzin is. Nogmaals, dat wist men niet. Men heeft het gewoon gedaan! Dat is toch curieus? Dat had hier toch besproken moeten worden?

Minister **Peijs**: Het verband is dus niet aangetoond. Daar is onderzoek naar gedaan. Wij zijn erop uitgekomen, dat het een menselijke factor is. In die hoek is ook de oplossing gevonden. Nu wordt het de machinist onmogelijk gemaakt om door rood licht te rijden. Die maatregel is binnen de kortste keren op alle kritieke punten uitgevoerd.

Mevrouw **Gerkens** (SP): De menselijke factor komt ook in het rapport aan de orde, dus dat is niets nieuws. Dat is een beetje een zwak argument van de minister. Ik wil het echter nog een keer heel duidelijk zeggen. Er is gevraagd naar dit rapport en er is gevraagd naar de feiten, niet eenmaal, niet tweemaal, maar verschillende malen. Er is dus gevraagd om dit rapport naar de Kamer te sturen. Dat is echter niet gebeurd. In het rapport stond dat de kans op meer ongevallen toenam door de invoering van dit systeem. Willens en wetens is de minister doorgegaan met de invoering van het systeem. Ik noem dat "de Kamer informatie onthouden".

Minister **Peijs**: Ik ben het daar niet mee eens. De Raad voor de Transportveiligheid heeft aan Railned om een onderzoek gevraagd en Railned heeft gerapporteerd aan de opdrachtgever. Inmiddels heeft Railned een eigen onderzoek verricht; een dergelijk onderzoek wordt altijd gedeeld met de minister. De conclusies van dat onderzoek zijn niet anders dan de conclusies die aan de Raad voor de Transportveiligheid zijn meegedeeld. Die conclusies zijn weer gedeeld met de Kamer in de Trendanalyse. Daarmee zijn wij aan de slag gegaan. Er is een oplossing en die gaan wij doorvoeren. Het is niet waar dat de minister laconiek reageert, op haar achterwerk zit en niets doet. Er is van alles gebeurd. Dat

## Peijs

draagt nu vrucht. Als het systeem is aangepast, is het systeem weer pico bello. Gaan wij het Europese systeem toepassen, dan wens ik ons allemaal veel sterkte. Met geluk halen wij dat dan in 2013.

Mevrouw **Gerkena** (SP): De rapportage die naar de raad is gegaan is ook naar de minister gegaan. De minister zegt nu ook dat zij in 2001 wist wat er aan de hand was. De minister heeft dat niet aan de Kamer gepresenteerd. Sterker nog, de minister is doorgestaan met het invoeren van het systeem. Zij heeft niet voorgesteld om meteen ook het ATB in te voeren, omdat het totale systeem toch wel wat wankel was. Zij is doorgestaan en heeft de Kamer niet geïnformeerd. Ik noem dat nogmaals het onthouden aan de Kamer van belangrijke, cruciale informatie, waar de Kamer om heeft gevraagd.

Minister **Peijs**: In het rapport van de Nationale raad voor de Transportveiligheid wordt niet vermeld waardoor de onveiligheid ontstaat, maar wordt een onderzoeksvraag gesteld. Die onderzoeksvraag is wel degelijk met de Kamer gedeeld. Ik heb de onderzoeker vandaag gesproken. De hypothese dat er een relatie met VPT is, is niet bevestigd. Wij hebben daar onze conclusies uit getrokken. Wij hebben vastgesteld dat wij niet eeuwig konden blijven onderzoeken, maar dat wij een oplossing zouden zoeken. Wij zouden naar de bron gaan. Als die bron een menselijke factor was, zouden wij onmogelijk maken dat die menselijke factor nog een rol kon spelen daarin. Met de nieuwe techniek zal dat het geval zijn.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Als er niets aan de hand is geweest, kan de minister mij dan uitleggen waarom het rapport, of andere onderzoeken, nooit naar de Kamer zijn gekomen? Er is wel degelijk onderzoek gedaan. Er waren voorlopige resultaten van een onderzoek.

Minister **Peijs**: Er is een notitie over een onderzoek in 2000. De Kamer mag die hebben, al is zij inmiddels vijf jaar oud. Verder is alles wat wij over spoorveiligheid weten met de Kamer gedeeld. Ik merk nog eens op dat het ook zo is afgesproken met de Kamer. Wij zouden de wijsheid die wij in een jaar opdoen, delen met de Kamer, in de trendanalyse. Als de Kamer voortaan geen trendanalyse meer wil, maar alle onderzoeken die worden gedaan, mag zij die van mij hebben.

De **voorzitter**: Ik sta geen nieuwe vragen meer toe, maar leden die oprecht van mening zijn dat op gestelde vragen geen antwoord is gegeven, geef ik de gelegenheid nog op die vragen terug te komen.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Ik heb de minister gevraagd of zij mij kan garanderen dat er op dit moment geen andere rapporten, onderzoeken, studies of conclusies op het gebied van spoorveiligheid of spoorinfrastructuur meer in de la liggen. Komen er nog duveltjes uit doosjes of is de studie uit 2000, die zij ons zal toesturen, alles wat er is, op het gebied van spoorveiligheid en van spoorinfrastructuur?

Minister **Peijs**: De vraag was gesteld over VPT en STS. Ik weet even niet of er verder helemaal geen rapporten zijn. Dat zal ik de Kamer nog laten weten. Ik stuur de verhuishagen langs.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Ik vraag nogmaals of er rapporten zijn op het gebied van spoorinfrastructuur. De minister had redelijkerwijs kunnen weten dat de Kamer informatie had willen hebben.

Minister **Peijs**: Op vragen van de Kamer heb ik gezocht of er nog ergens studies of rapporten zijn over VPT en stoptonende seinen. Die waren er niet. Als de vraag wordt uitgebreid tot alle studies die over het spoor zijn gemaakt, moet ik zeggen dat ik dat nu uit mijn hoofd niet weet. Ik zal het de Kamer nog laten weten.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De minister heeft veel woorden nodig, maar ik krijg geen antwoord op de cruciale vragen van vandaag. In het rapport van Rained staat dat de STS en de invoering van VPT een verhoogd risico met zich brengen. Vervolgens is dat wel gebeurd in de Randstad, maar de minister gaat daar niet op in. Ik verwijs naar 2001, toen dit rapport van Rained uitkwam en er plannen in de pijplijn zaten om hiermee door te gaan. In dit rapport, gebaseerd op een serieus onderzoek, werd het risico daarvan aangegeven. Wat is er toen op het ministerie gebeurd en wat is er op ministerieel niveau gebeurd? Het kan toch niet zo zijn dat de minister met deze kennis of dat haar voorganger of haar ministerie met deze kennis gewoon is doorgestaan op een weg waarvan op dat moment werd ingezien dat deze grote risico's met zich meebracht? De minister moet dit inzien en ik wil daar nader over geïnformeerd worden. Zij dient daar heel precies op in te gaan, iets wat zij nu niet doet.

Minister **Peijs**: Ik meen nu een paar keer te hebben gezegd dat er veel onderzoek is gedaan naar de onderzoeksvraag die gesteld werd door de raad, namelijk of er een verband zou zijn. Ik weet niet wat mevrouw Van Gent wil horen: bijvoorbeeld of ik zelf het onderzoek ben gaan doen of dat mevrouw Netelenbos het onderzoek is gaan doen? Er is van alles gebeurd. Er was een zeer verhoogde waakzaamheid na dit rapport en dat is ook met de Kamer gedeeld. Wij zijn dit gaan onderzoeken en daarbij is niet de hypothese bewaardheid die er lag en evenmin het percentage slachtoffers van 25. Ik heb 880 doden op de weg maar nul op het spoor.

De **voorzitter**: Ik geef mevrouw Van Gent nog één keer gelegenheid in te gaan op vragen die gesteld zijn en niet beantwoord zijn. Er kunnen geen nieuwe vragen gesteld worden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het betreft dezelfde vraag waar wij maar steeds geen antwoord op krijgen. De minister kreeg in 2001 het rapport van Rained, waarin helder werd aangegeven dat er op basis van de kennis van toen een verhoogd risico was op het punt van de stoptonende seinen en het VPT-systeem. Vervolgens is in de Randstad gewoon doorgestaan op die systematiek met dat voorspelde risico. De minister had die kennis niet? Zij spreekt steeds over wat er achteraf is gebeurd, maar het gaat om de situatie toen. Wat is er toen voor afweging gemaakt? Er is toen een risicovolle afweging gemaakt zonder dat er sprake was van waakzaamheid, want er is gewoonweg doorgestaan met iets wat op basis van de kennis van dat moment een hoog risico had. Kortom, wat is er toen gebeurd met die kennis en niet pas twee jaar daarna?

## Peijs

Minister **Peijs**: Op dat moment hadden wij die kennis niet. Wij hadden een onderzoeksvraag. De raad heeft een onderzoeksvraag gesteld en wij zijn dat gaan onderzoeken. Ondertussen is het ATB verder uitgerold over Nederland. Wij zijn gaan onderzoeken of er een verband lag tussen de invoering van het systeem en de roodlicht-passages. Nu, dat verband was er niet en toen hebben wij een oplossing gezocht. Daar is heel veel over uitgegaan: de complete spoorsector is daarbij betrokken geweest, want dit gaat iedereen aan. Het gaat én de infrastructuur én de vervoerders aan en het gaat ook de verkeersleiding aan. Dat is allemaal gebeurd. Daar zijn wij nu mee klaar en wij gaan het invoeren.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Dan zijn wij op het punt beland waarop ik een verduidelijking van mijn eerdere vraag wil. De minister zegt dat nu de aanpassingen van het ATB-systeem – ATB-plus-plus – worden ingevoerd: dat gebeurt nu, in oktober van dit jaar?

Minister **Peijs**: Ja, nu.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Kunt u mij dan vertellen waarom het tot nu moest duren sinds u vorig jaar, ik meen in mei, een bedrag van 40 mln. beloofde om daarmee aan de slag te gaan?

Minister **Peijs**: Ja, dat is heel simpel. Wij gingen eerst uit van 400 kritieke punten waarop wij iets zouden gaan doen, maar dat was technisch nog niet voor elkaar. De techniek is ons gelukkig te hulp gekomen en er is een heel slimme oplossing gevonden. Deze oplossing leidt ertoe dat wij met dezelfde 40 mln. niet 400 plaatsen kunnen doen maar 1000. Daar ben ik buitengewoon blij om. Het kan bovendien op een kortere termijn dan de vier jaar waaraan de sector eerst dacht, want dat is nu teruggebracht tot iets van twee jaar en hopelijk nog minder. Daar komt alle druk op. Intussen moet je erop bedacht zijn dat je ook aan het spoor moet werken, waarbij wij er allemaal op afgerkend worden dat het spoor ook punctueel en veilig dient te zijn voor de werkers aan het spoor. Ik kan immers niet de hele dag het spoor lamleggen. Dat zal de Kamer begrijpen. De totale invoering van dit systeem neemt twee jaar in beslag, omdat voor de werkzaamheden de veilige ogenblikken moeten worden gekozen. Ik weet ook wel dat de invoering van het systeem sneller gaat als al het spoorvervoer plat wordt gelegd. Echter, dat kunnen wij ons niet permitteren.

De heer **Van Hijum** (CDA): Misschien kunt u nog ingaan op mijn vraag over wat ik de reactietijd noem. Daarbij denk ik aan de tijdsperiode tussen het moment waarop een gebrek wordt gesignaleerd en het moment waarop maatregelen worden getroffen. Het gaat er mij niet om dat de Kamer alle rapporten krijgt, maar ik wil dat adequaat wordt gehandeld als belangrijke risico's worden gesignaleerd. Is de organisatie daartoe voldoende toegerust? U sprak al over de trendanalyse, maar nogmaals het is belangrijk om niet te lang te wachten met maatregelen als eenmaal een risico is gesignaleerd.

Minister **Peijs**: Ik meen dat destijds iedereen heel goed beseftte wat de werkelijke situatie was. In 2001 zijn de eerste stukken naar de Kamer gestuurd. Vervolgens is een onderzoek gestart en is naar een praktische

oplossing gezocht. In maart 2003, dus voordat het ongeluk in Amsterdam plaatsvond, zijn de vertegenwoordigers van de hele spoorsector bij elkaar gekomen om de techniek van de geboden oplossing te bespreken. Men is nagegaan of het voorgestelde systeem veilig zou zijn. Men heeft ook de EVB in aanmerking genomen. Nadat alles was geregeld, is het systeem getest. Het bleek te werken en nu is de verdere invoering aan de orde. Ik meen dus dat er adequaat is gereageerd, maar ik wijs erop dat tijd nodig is om een goede oplossing te vinden. Bovendien kunnen wij niet zomaar een nieuw systeem implementeren. U moet de impact daarvan ook niet onderschatten. De voorzitter van de Raad voor de transportveiligheid heeft er op gewezen dat snel invoeren van een heel nieuw systeem risico's met zich brengt. Dat nieuwe systeem komt er wel, maar nu moet er eerst een oplossing worden geboden. Daarmee kan niet gewacht worden.

Mevrouw **Gerken** (SP): Ik herhaal dat voor mij de kous niet af is. Ik kan nog niet een eindconclusie trekken. De minister vraag ik nogmaals om voor aanstaande dinsdag het rapport van de studie uit 2000 naar de Kamer te zenden. Het is niet nodig dat verhuiswagens vol rapporten bij mij langskomen, maar ik wil wel weten welke voor de Kamer relevante rapporten er zijn over de relatie tussen infrastructuur, capaciteit en spoorveiligheid. Kan de minister mij dat voor dinsdag laten weten? Als ik die informatie heb, kan ik bepalen of ik als Kamerlid mijn werk goed heb kunnen doen.

Minister **Peijs**: Dat rapport is er natuurlijk voor aanstaande dinsdag, maar of ik alle rapporten kan vinden die in de afgelopen vijf jaar zijn opgesteld, weet ik niet, maar ik doe mijn best.

De beraadslaging wordt gesloten.

Sluiting 17.22 uur



### Lijst van ingekomen stukken, met de door de Voorzitter terzake gedane voorstellen:

1. vijf brieven van de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal, met de mededeling dat zij in haar vergaderingen van dinsdag 27 september en van dinsdag 4 oktober 2005 de haar door de Tweede Kamer toegezonden voorstellen van wet, gedrukt onder het nummers, 28995, 29310, 29316, 29481, 30124 en 30069 heeft aan genomen.

De Voorzitter stelt voor, deze brieven voor kennisgeving aan te nemen.

2. de volgende brieven:

- twee, van de minister van Buitenlandse Zaken, te weten:
  - een, over de takenanalyse ministerie van Buitenlandse Zaken, (29362, nr. 62);
  - een, inzake reisdocumenten voor reizigers VS naar de Nederlandse Antillen en Aruba (30300-IV, nr. 5);
- een, van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken, inzake kabinetsreactie op het door de Europese