

7

Tijdelijke commissie spoor

Aan de orde is de voortzetting van het **debat over het rapport van de Tijdelijke commissie Parlementair onderzoek Onderhoud en innovatie spoor**.

(Zie vergadering van 15 mei 2012.)

De voorzitter:

Helaas heb ik gisteren niet de inbreng van de leden gehoord, maar ik zal des te beter luisteren naar het antwoord van de voorzitter van de commissie.



Mevrouw Kuiken (PvdA):

Voorzitter. Heel hartelijk dank. Zoals de leden wellicht horen, ben ik enigszins verkouden. Mijn excuses voor als mijn antwoord met enig gesnuf of nasale klanken gepaard gaat.

Als commissie is het ons een genoegen om hier te staan en ons rapport Wissel op de toekomst te "verdedigen". De Kamer heeft ons rapport zeer goed ontvangen. Ik wil haar dan ook danken voor de complimenten, de lovende kritieken en uiteraard ook voor de gestelde vragen, zodat we het rapport nader toe kunnen lichten.

Het doel van ons rapport was natuurlijk om in de toekomst te zorgen voor een robuust, snel en veilig spoor. In die hoedanigheid hebben wij dan ook onze aanbevelingen gedaan. Daarbij hebben we ons niet alleen gericht op de vraag hoe we het spoor in toekomst zouden kunnen organiseren, maar vooral ook op de korte termijn: wat kun je nu al regelen om zaken te verbeteren? Eén woordvoerder vroeg ons: is de timing van dit rapport wel goed, aangezien het kabinet is gevallen en we verkiezingen en een nieuw kabinet krijgen? Daarop antwoord ik: er is geen mooier moment denkbaar dan nu, want een nieuwe formatie betekent ook het opnieuw bepalen van prioriteiten. Hoe willen we organisaties inrichten? Wat is belangrijk? En hoeveel geld trekken we daarvoor uit? In dat licht is het rapport actueler dan ooit. Ook de winterchaos en de tragische ongevallen uit het verleden laten zien – ik zeg het met spijt – dat ons rapport meer dan ooit actueel is.

De Kamer heeft mij en de commissie heel veel vragen gesteld. Om die op een goede manier te behandelen, verdeel ik mijn antwoord in een aantal blokken. Ik zal eerst ingaan op de regie en de sturing op het spoor. Vervolgens op de financiën en de informatievoorziening daarover. Daarna kom ik bij het Europees treinbeveiligingssysteem. Ik zal de afkorting ERTMS hier zo min mogelijk gebruiken, maar dan is duidelijk waarover ik het heb. Ook kom ik nog te spreken over het onderhoud van het spoor. Als laatste komt de structuur, de verhouding tussen ProRail en NS, aan de orde.

Meerdere leden hebben gevraagd: op welke manier kan de Kamer beter sturen om ervoor te zorgen dat de minister haar of zijn regie waar kan maken? De heer Monasch zei: de minister moet geen incidentenminister zijn, maar wat moet er structureel veranderen om de regie waar te kunnen maken? Het belangrijkste wat wij daarover als commissie hebben geconcludeerd, is dat er in ieder geval sprake moet zijn van een langetermijnstrategie. Er moet inderdaad niet worden gestuurd op inci-

denten maar echt voor de lange termijn. Dit kan worden vertaald in een aantal simpele handvatten. We moeten veel meer gaan sturen op levensduur, capaciteitsbehoefte, robuustheid en kwaliteit. In dat kader moeten we inzicht krijgen in het aantal verstoringen en de veiligheid. Daarbij kan worden gedacht aan het aantal keren dat door een rood sein wordt gereden of het aantal ongevallen. We moeten veel meer dan nu op de hoofdpunten capaciteit, robuustheid, onderhoud, levensduur en veiligheid gaan sturen. Dat kan zich volgens de commissie ook vertalen in de concessies en de afspraken die de Kamer op korte termijn met de spoorsector moet maken.

Een ander punt – ik kan niet volledig zijn maar we hebben er in het rapport het nodige over gezegd – dat van belang is voor de sturing en de rol van de Kamer en de minister is het geven van meerjarige zekerheid over de financiën. Daarmee kunnen wij hieraan beter inhoud geven. Niet alleen de korte termijn is dus belangrijk. Voor capaciteit, robuustheid, kwaliteit en veiligheid is met name de lange termijn belangrijk. Welke financiële middelen zijn hiervoor nodig op de langere termijn?

Er is gesproken over de regie en de sturing door de minister en vanuit de Kamer. Er zijn in dat kader veel vragen gesteld over de kernprestatie-indicatoren, de KPI's. De heer Haverkamp vroeg of het klopt dat de prestatie-indicatoren nu met name door ProRail zelf worden opgesteld. Het antwoord op die vraag is simpel: ja. Wij zijn er echter ook van overtuigd dat de KPI's meer als sturingsinstrumenten voor ProRail kunnen worden gebruikt. Dat sluit aan bij het antwoord dat ik eerder heb gegeven. Bij de KPI's gaat het sowieso over prestatiefrequentie, punctualiteit, de reistijd per corridor, verstoringen per corridor en over de veiligheid van het hele net, maar ook de veiligheid per corridor. Je kunt dus denken aan KPI's op deze onderwerpen. Daarmee kunnen wij meer regie en sturing op het spoor bewerkstelligen.

Ook de gebruiksvergoeding wordt in ons rapport genoemd. Dat is een ander sturingselement. Ik zeg erbij dat de gebruiksvergoeding volgens ons geen heet hangijzer is. Wij zeggen niet: de gebruiksvergoeding zou omhoog moeten. Wij hebben echter wel geconstateerd dat de gebruiksvergoeding in Nederland relatief laag is. Daarbij spelen een aantal factoren een rol, die in het rapport staan beschreven. Een bepaalde mate van verhoging van de gebruiksvergoeding zou ertoe kunnen leiden dat er een meer directe relatie ontstaat tussen de beheerder en de organisatie die over het spoor rijdt. Op die manier ontstaat er meer invloed, wederzijdse afhankelijkheid en verantwoordelijkheidsgevoel. Er kleven echter uiteraard ook bepaalde risico's aan. Als je de gebruiksvergoeding verhoogt, kan dat leiden tot een hogere prijs voor het treinkaartje. Dat is nu net niet het effect dat de commissie beoogt. Daarom hebben wij voorgesteld om te bekijken of dit instrument zou kunnen leiden tot meer sturing en tot meer samenwerking tussen NS en ProRail. Wij zien dat daarvoor in de winst ruimte is. Toch vinden wij niet dat dit een absolute must is.

De heer Haverkamp heeft ook vragen gesteld over de beheersconcessie. Het leek er een beetje op dat hij dacht dat wij die helemaal wilden opknippen. Daarvan zijn wij juist geen voorstander. Op die manier zou ProRail als het ware worden opgeknipt in kleine eenheden. Dat zou volgens ons alleen maar tot nog meer versnippering leiden. Bovendien mis je in zo'n situatie de schaalvoordelen die er in de huidige situatie in meer of mindere mate wél zijn.

Kuiken

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik onderschrijf het belang van alle drie de elementen die zijn genoemd. Met de KPI's moeten scherper worden omgegaan. Toch gaat het daarbij eigenlijk alleen om achteraf meten. Volgens mijn fractie is het belangrijkste dat wij worden geholpen met mogelijkheden om te sturen op toekomstige ontwikkelingen. Wij moeten weten dat wij nu de goede dingen doen en dat wij over een paar jaar aan de hand van de KPI's kunnen zien dat het goed gaat. Ik ben het zeer eens met de commissie en haar voorzitter als zij zeggen dat er een langetermijnstrategie moet komen. Zijn de minister en alle mensen op het ministerie echter in staat om zo'n langetermijnstrategie neer te zetten? Dat zou eigenlijk wel nieuw zijn. Zo'n strategie ontbreekt immers al jaren.

Verder had mevrouw Kuiken het over de gebruiksvergoeding. Dit zou een instrument kunnen zijn. De commissie ontwijkt volgens mij echter de volgende vraag een beetje. Stel nu dat wij zeggen: wij willen wat meer geld voor het spoor en kiezen voor een hogere dekking. Welke gevolgen zou zo'n beweging hebben? Ik heb daarnaar ook gevraagd tijdens mijn eerste termijn. Welke gevolgen zou dat hebben voor het aantal consumenten dat van de trein gebruikmaakt en voor de hoeveelheid wagons met goederen die door het land rijden?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

De eerste vraag van de heer Aptroot is of we binnen de huidige organisatie stringenter kunnen sturen en meer regie voor het spoor kunnen nemen. Ik kan daar volmondig ja op antwoorden. Dat kan binnen de huidige wettelijke kaders en de manier waarop de spoorsector nu is georganiseerd. Ik zeg er straks nog wat meer over bij het blok organisatie. Hoe voorkom je dat dit alleen achteraf kan? Een van onze aanbevelingen is om inzichtelijk te maken wat de staat van het spoor is. Je moet je wat dat betreft niet afhankelijk maken van aannemers, zoals nu het geval is. ProRail moet de opdracht geven dat men dit zelf doet. Er moet ook meer kennis in huis worden gehaald over de staat van het spoor, zodat dit ook kan worden beoordeeld. Er moet nu dus inderdaad worden geïnvesteerd. Voor een deel gebeurt dat achteraf, maar voor een deel kan men nu ook dingen doen om er meer zicht op te krijgen. Wij zijn wat dat betreft dus niet lam geslagen.

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik begrijp dat, maar dit is voor ons een van de essentiële punten. De voorzitter van de commissie stelt terecht dat ProRail hier wel toe in staat is, maar als wij willen sturen, moeten wij niet afhankelijk zijn van de uitvoerder ProRail die al die miljarden krijgt. Ik vind dat het moet beginnen bij de minister en het ministerie. De minister moet aangeven wat de toekomst is en zij moet de Kamer voorstellen doen. ProRail moet vervolgens bepaalde dingen doen, terwijl de NS weer andere dingen doet. Ik vraag het nu maar rechttoe rechtaan, al is het een lastige vraag. Is de regering met de manier waarop het nu op het ministerie is geregeld überhaupt wel in staat om die langetermijnvisie te ontwikkelen? Of is daarvoor een kwaliteitsimpuls nodig?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

De heer Aptroot specificeert de vraag nu. Daar dank ik hem voor. De minister is inderdaad verantwoordelijk. Binnen de huidige kaders en de manier waarop de spoorsector nu is georganiseerd, kan zij haar verantwoordelijk-

heid ook nemen. Is er een kwaliteitsimpuls qua kennis nodig? Dat sluit ik zeker niet uit, vooral wat betreft technische kennis. Een en ander vraagt echter bovenal een bepaalde mentaliteit van de minister, in die zin dat zij aangeeft dat zij hierover gaat, dat zij hierover wil gaan en dat zij daar ook op afrekenbaar is. Ook moet zij afspraken met de Kamer maken over de robuustheid, de capaciteit en de veiligheid. Als zij of hij hiertoe bereid is, dan hebben wij goud in handen.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Ik dank de voorzitter van de commissie voor haar opmerkingen aangaande het misverstand in de Kamer over de mogelijkheden tot regie. Zij heeft daarmee dat misverstand al in het eerste blokje weggenomen. We hebben inderdaad veel meer wettelijke mogelijkheden. Er was wel onduidelijkheid over mijn vraag over de beheersconcessie. Die ging echter over de hoofdrailnetconcessie. In het rapport geeft de commissie aan dat zij geen voorstander is van verdere decentralisatie van de hoofdrailnetconcessie, maar ze doet geen uitspraak over het wel of niet gunnen van de concessie. Daar had mijn vraag betrekking op.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Ik hoop dat mijn geheugen me niet in de steek laat, maar volgens mij hebben wij specifiek gesproken over de beheersconcessie en niet over de hoofdrailnetconcessie. Wij hebben daar geen specifiek onderzoek naar gedaan, omdat die kwestie al onderdeel was van het politieke proces. Om die reden hebben wij dit verder buiten beschouwing gelaten.

De heer **Haverkamp** (CDA):

De commissievoorzitter zegt dat daar geen uitspraken over zijn gedaan. Ik zal het rapport wat dat betreft nog iets beter lezen, want ik meende dat de commissie er wel een uitspraak over heeft gedaan, in die zin dat het verder oppakken niet de voorkeur heeft.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Ik wil wel even meedenken. Als je het hoofdrailnet verder opsplijt, dan kan dat tot een bepaalde mate van versnippering leiden. Dat kan weer ten koste gaan van de schaalvoordelen, maar dit is een politieke keus. Volgens mij gaan onze aanbevelingen over de beheersconcessie, maar ik zal het nog even opzoeken. Mocht ik het mis hebben, dan laat ik dat weten.

Wij hebben de nodige aanbevelingen gedaan over regie en sturing. De commissie is van mening dat daar binnen de huidige organisatie de nodige stappen in kunnen worden gezet.

De heer **Aptroot** (VVD):

Op mijn vraag over de gebruiksvergoeding krijg ik niet echt een antwoord. Als de voorzitter van de commissie zou zeggen "het spijt mij zeer, maar dat gaat te ver; wij kunnen er geen antwoord op geven", dan accepteer ik dat. Echter, als er wel een antwoord op te geven is, wil ik het graag horen.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Volgens mij heeft de heer De Jong gevraagd hoe het zit met de hoogte van de gebruiksvergoeding: hoeveel zou dat moeten zijn? Daar kan ik inderdaad geen antwoord op geven. Ik kan ook geen antwoord geven op de vraag wat de effecten precies zouden zijn, bijvoorbeeld voor de goe-

Kuiken

derenspoorvervoerders. Wij hebben daar namelijk niet in detail naar gekeken.

De heer **Aptroot** (VVD):

Mag ik hieruit concluderen dat de aanbeveling niet een definitief oordeel bevat, maar een oproep om serieus te kijken of de gebruiksvergoeding omhoog kan en de effecten daarvan hierin mee te nemen?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Precies. Als je het doet, moet dat niet als effect hebben dat je de winst van NS opjaagt. Wij hebben immers te maken met een vestzak-broekzakconstructie; wij zijn aandeelhouder van NS. Bij de vraag of dat instrument ingezet kan worden, gaat het vooral om de onderlinge relatie tussen de gebruiker en de beheerder, die afhankelijkheid. Als dit als neveneffect heeft dat het treinkaartje duurder wordt, is dat niet onze bedoeling geweest. Vandaar dat een en ander op effecten onderzocht moet worden.

De heer **Verhoeven** (D66):

Mijn excuus dat ik iets later binnen ben gekomen. De commissie heeft wel iets gezegd over de KPI's, in algemene zin, maar de vraag is hoe je deze concreet vorm gaat geven. Op welke wijze en op welk moment moet dit geschieden volgens de commissie? Wij praten er al heel lang over in de Kamer. Ik denk dat elk Kamerlid wel eens een soort KPI-structuur op de achterkant van een bierviltje heeft getekend. Hoe kan een en ander het beste vorm worden gegeven? Het is wel het enige prestatietoetsingskader dat wij hebben.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Het momentum is nu. Bij de inrichting van de KPI's denken wij aan kwaliteit, veiligheid maar ook heel concreet de vertraging en de capaciteit per corridor. Hoe zit het met de kwaliteit en de kwantiteit van een type corridor? Wij houden van sturen op hoofdlijnen, maar KPI's moet je vrij gedetailleerd invullen, opdat je weet dat je ook echt krijgt wat je wilt. Tot nu toe is het een combinatie van strak sturen op detailniveau en sterk loslaten. Als je de KPI's op een goede manier inricht, krijg je echt wat je wilt. Dan kun je ook meer in vrijheid sturen en verantwoordelijkheid geven.

Ik ga nu over naar het blokje Financiën en de informatievoorziening hierover. De heer Monasch formuleerde een aantal duidelijke vragen: hoe zit het precies met de financiën, waaruit blijkt dat de Kamer onvoldoende is geïnformeerd en waarom zijn het ministerie en de Algemene Rekenkamer het niet met elkaar eens? Ook andere sprekers hebben heel concrete vragen gesteld. De commissie is tot het oordeel gekomen dat de minister de Tweede Kamer onvoldoende informeert over de spoorbudgetten. Wij hebben ook geen duidelijk en volledig inzicht gekregen in de financiële stromen in de spoorsector die van I&M naar ProRail gaan. Deels gaat het om onderhoudsgelden, deels ook om scope en strategiewijzigingen inzake projecten, met als gevolg dat de Kamer haar budgetrecht niet goed kan vervullen. Het is simpelweg niet duidelijk wat de Kamer precies autoriseert. De Haverkamp vroeg of het klopt dat wij geen goed financieel plaatje van het spoor hebben. Mijn conclusie is dat dit klopt. Een recent rapport van de Algemene Rekenkamer, dat nog geen halfuur geleden gepresenteerd is, bevestigt dit. Ook hierin wordt geconstateerd dat er sprake is van een onderbesteding van ruim 1 mld. Het voornemen is om 509 mln. weer te beleg-

gen in het spoor. De minister heeft gezegd dat de andere 543 mln. uiteindelijk terug moet naar het spoor, maar wij kunnen dat niet uit de begrotingen halen.

In ieder geval is helder dat de Kamer ruim een jaar bezig is geweest met onderzoek. We hebben drie keer verschillende cijfers gekregen van de minister en daarmee ook drie keer verschillende rapporten van de Algemene Rekenkamer. Dat laat wel zien dat het ongelofelijk ingewikkeld is voor de Tweede Kamer om precies te achterhalen welk geld naar het spoor gaat, of dat geld op een goede manier wordt besteed en of het daar überhaupt terecht komt.

Mevrouw Wiegman vroeg of sprake is van onkunde of onwil. Zij citeerde daarbij ons rapport. Het simpele antwoord is dat het mij niet zo veel uitmaakt wat het is. Het is twee keer fout. Het budgetrecht van de Kamer wordt aangetaast als zij niet kan achterhalen hoe het precies zit en de minister het ons niet kan vertellen. Daarmee kunnen we risico's lopen bij het onderhoud en de kwaliteit van het spoor.

De heer Haverkamp heeft gevraagd hoe beter kan worden gestuurd op het geld. Het is in ieder geval belangrijk dat de minister van I en M samen met ProRail de begroting van I en M, de begroting met betrekking tot de infrastructuur en de budgetten van ProRail op elkaar afstemt, sowieso in tijd, maar ook wat betreft het begrippenkader. Zo wordt veel helderder voor de Tweede Kamer hoe het geld precies verdeeld wordt. Daarnaast moeten kasschuiven en significante begrotingsmutaties voor ons inzichtelijk worden gemaakt. Mutaties groter dan 5 mln. moeten worden toegelicht. Ik begrijp dat de Algemene Rekenkamer – ik heb het stuk nog niet helemaal kunnen lezen – dit als aanbeveling heeft overgenomen. Het kan ook zijn dat I en M dit heeft overgenomen; ik weet het niet precies. Het is in ieder geval belangrijk om dat goed duidelijk te maken. De minister heeft al toegezegd ernaar te streven om de registraties beter te laten uitvoeren, maar het is de taak van de Kamer om te zien of de begroting zoals die nu is opgesteld, ook aan die regels voldoet. Tot slot is belangrijk dat scope- en strategiewijzigingen van projecten aan ons kenbaar worden gemaakt. Wijzigingen in scope en projecten hebben tot gevolg dat grote verschuivingen van gelden plaatsvinden. In het verleden was dit niet allemaal even helder. De scope van een project als BB21 werd gewijzigd, maar daar werd de Kamer niet of veel te laat over geïnformeerd, terwijl dit wel over honderden miljoenen gaat. Dit is een aantal belangrijke zaken om naar te kijken.

De heer Verhoeven heeft gevraagd of een en ander simpeler kan. Het is slim om überhaupt fundamenteel naar het Infrastructuurfonds te kijken, hoewel dat niet zo zeer heel expliciet in ons rapport staat. Je zou de vraag kunnen stellen of dat fonds nog wel van deze tijd is en of daar niet een heel andere systematiek voor zou moeten komen. Het blijft voor een deel natuurlijk af en toe ingewikkeld, omdat we te maken hebben met meerdere overheden en meerdere projecten. Er zijn dus altijd heel veel stromingen. Het zou al wel helpen als in de begroting van I en M per begrotingsartikel staat vermeld welk deelbedrag is terug te vinden in het begrotingsfonds, zoals de Algemene Rekenkamer adviseert. Dat gaat vooraf aan de vraag of er niet al een fundamentele discussie over het infrafonds zou moeten plaatsvinden.

Hiermee ben ik gekomen aan het einde van het blokje financiën. Er zijn heel veel vragen gesteld over het Europese beveiligingssysteem en de daarmee gemoeide kos-

Kuiken

ten, maar die beantwoord ik bij het blokje over het Europese treinbeveiligingssysteem.

De voorzitter:

Wij zijn allemaal dol op blokjes, want dan weten wij waar wij aan toe zijn.

De heer Verhoeven (D66):

Ik ben helemaal niet dol op blokjes, maar ze zijn er nu eenmaal, dus ik doe het er maar mee.

Stel dat een minister de Kamer onvolledig of niet goed wil informeren. Daar zijn twee mogelijkheden voor, namelijk dingen te laat zeggen of dingen heel ingewikkeld zeggen. Als je doet wat iedereen in de Kamer zou willen om de controle op het budget goed te kunnen uitvoeren, moet je de dingen op tijd en heel duidelijk zeggen, zodat de Kamer kan zeggen of zij een en ander een goed idee vindt of niet. Waaraan heeft het volgens de commissie het meest geschort: vooral aan informatie achteraf, of vooral aan erg complexe informatie?

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Ik denk dat van beide zaken sprake is geweest. In sommige gevallen zijn wij in het verleden te laat geïnformeerd, bijvoorbeeld over scopewijzigingen en kasschuiven die plaatsgevonden hebben, onder andere naar wegen en tekorten van de HSL, waarover de Kamer simpelweg niet geïnformeerd is of die in ieder geval niet inzichtelijk zijn gemaakt. Het tweede punt is ook waar. Wij hebben te maken met een begroting en daarnaast met het infrastructuurfonds. Beide hebben hun eigen tijdspad en begrippenkader. Dat maakt het buitengewoon complex.

De heer Verhoeven (D66):

Kan de commissie reageren op de volgende stelling van mijn kant? Je hebt het ministerie met een begroting. Er gaat een budget naar ProRail en ProRail laat zien hoe het dat budget gebruikt. Alles wat niet gebruikt is, vloeit terug naar de begroting. Is dat niet de allersimpelste manier om het te organiseren? Wat is er te simpel aan deze manier van denken?

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Die situatie is nu feitelijk het geval. ProRail krijgt een budget uit de begroting van het ministerie van I en M. Als er geld overblijft, gaat dat terug naar de begroting. Daar zit het probleem niet. Het probleem is erin gelegen dat wij niet meer goed kunnen achterhalen welke schuiven hebben plaatsgevonden. Dat gebrek aan inzichtelijkheid komt niet zozeer door ProRail, als wel doordat spoorgeld soms als weggengeld wordt gebruikt. Die onderlinge kasschuiven in de begroting leveren ons de meeste problemen op.

De heer Verhoeven (D66):

Spoorgeld hoort bij ProRail, weggengeld bij Rijkswaterstaat. Je moet toch wel heel erg je best doen, wil je zulke simpele verschillende stromen op een heel ingewikkelde manier door elkaar laten lopen. Mijn gevoel is dan toch dat wij zo en nu dan voor het lapje zijn gehouden, doordat het allemaal heel ingewikkeld werd gemaakt, terwijl het zo simpel kan zijn.

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Het ministerie zegt altijd: doordat wij te maken hebben met meerjarige aanbestedingen en afschrijvingen, willen wij de vrijheid hebben om spoorgeld voor wegen te kun-

nen inzetten en vice versa. Daar valt van alles over te zeggen. Of de Kamer daarmee akkoord gaat of niet, is aan de Kamer. Wij hebben in ieder geval opgemerkt dat de kasschuiven voor de Tweede Kamer bijna niet controleerbaar zijn. Wij zeggen nu dus, samen met de Algemene Rekenkamer: maak de kasschuiven inzichtelijk, ook als er grotere mutaties zijn; stem de begroting en het infrastructuurfonds op elkaar af zodat je ze naast elkaar kunt leggen en kunt zien wat waarbij hoort.

De heer Monasch (PvdA):

De term "spoor" geeft aanleiding tot het gebruik van veel spoorgerelateerde spreekwoorden. Ik denk bijvoorbeeld aan het rapport Wissel op de toekomst. Het beeld van een minister die het spoor bijster is in haar eigen begroting is toch wel heel zorgelijk. Ik heb de cijfers van de commissie en die van de Algemene Rekenkamer, die net zijn binnengekomen, bekeken. De minister geeft nu opeens toe – zij maakt in ieder geval vast één beweging – dat er toch 180 mln. meer beschikbaar is dan toen het rapport uitkwam. In het rapport stond een bedrag van 364 mln, maar de Algemene Rekenkamer schrijft, met instemming van de minister, dat dit bedrag 180 mln. hoger is. Graag hoor ik het oordeel van de commissie, als dit al mogelijk is, over de nieuwe berekeningen van de Algemene Rekenkamer, waar de commissie ook op heeft gesteund.

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Wij hebben maar een halfuurtje de tijd gehad, dus wij hebben hierover binnen de commissie nog niet kunnen spreken. Mijn eerste voorzichtige conclusie is dat deze cijfers redelijk overeenkomen met het rapport dat wij de eerste keer van de Algemene Rekenkamer hebben ontvangen. Daar hebben wij geen vraagtekens bij geplaatst, nog steeds niet. Ik herhaal mezelf als ik vertel waarom het zo ingewikkeld is om die cijfers boven tafel te halen. Wij kunnen niet beoordelen of er sprake is van onkunde of onwil, maar het is allebei fout. De Kamer weet namelijk niet zeker of het klopt wat zij autoriseert en waar het geld precies terecht komt, maar met onze handtekening stemmen wij daar wel min of meer mee in.

De heer Monasch (PvdA):

Ik wil het de commissie wat dat betreft niet lastiger maken, want dit debat moeten wij verder met de minister voeren. Het is wel duidelijk dat de minister het spoor bijster is. Er speelt hierbij nog een ministerie een rol, namelijk het ministerie van Financiën. Dat ministerie hoort de begrotingen door te nemen en daarvoor een handtekening te zetten. Het ministerie van Financiën is er, middels de eigen Inspectie der Rijksfinanciën, juist voor geëquipeerd om erop toe te zien dat die begroting transparant is en dat men weet waar de kasschuiven. Heeft de commissie ook overleg gehad met het ministerie van Financiën en, zo ja, wat was zijn oordeel over de opzet van die begroting?

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Wij hebben niet specifiek over de begroting contact gehad met het ministerie van Financiën. Ik begrijp wel dat de auditdienst ook altijd checkt of de begroting klopt, maar die heeft tot op heden ook niet aan de bel getrokken.

De heer Aptroot (VVD):

Ik ben het met de commissie eens dat ook als er kasschuiven zijn – dat hoeft helemaal niet zo ingewikkeld te zijn

Kuiken

– het niet anders kan dan dat een bepaald project wat eerder of later wordt uitgevoerd. De boekingen van het ene jaar naar het andere jaar of andersom, moeten gewoon heel transparant zijn. Ik ben echter nog steeds het spoor bijster, want ik gebruik het schemaatje over de financiën dat wij van de Algemene Rekenkamer hebben gekregen. Ik geloof dat er voor het spoor 39 of 44 verschillende geldstromen zijn. Is het volgens de commissie mogelijk om die op de een of andere manier terug te brengen tot één potje voor aanleg en één potje voor onderhoud terug? Dan moet alles maar op die manier lopen, zodat wij er duidelijk zicht op krijgen. Er staan ook nog vraagtekens in het schema dat ik hier bij mij heb; de Rekenkamer komt er deels niet uit. Zelfs als die vraagtekens weg zijn, kan ik het niet beoordelen. Ik heb het jaarverslag van ProRail ernaast gelegd, maar ik krijg op geen enkele manier aansluiting. Hoe kijkt de commissie ertegenaan dat je hier nooit chocola van kunt maken, zelfs niet als allemaal perfect zou zijn weergegeven?

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Voor een deel blijft het complex, omdat wij met verschillende spoorbedrijven te maken hebben. Wij hebben ook met verschillende overheden met hun eigen verantwoordelijkheden te maken. Dan kom je dus al heel snel weer in structuurdiscussies terecht. Wij zijn uitgegaan van de manier waarop de boel nu is georganiseerd. Wij zijn van mening dat je ook binnen de huidige financieringsystematieken heel veel kunt doen om het eenduidiger te maken. Laten wij daarmee een eerste stap zetten en als er dan nog andere mogelijkheden zijn om die financieringsstromen eenvoudiger te maken, zeg ik: doe dat vooral. Het heeft echter ook vooral te maken met oormerking. De heer Aptroot zegt dat er één potje voor aanleg moet komen, maar dan kan dat ook een potje zijn voor zowel wegen als water en spoor. Dat kan onderling weer voor een onderuitputting van 1 mld. zorgen, zoals nu ook het geval is.

De heer Aptroot (VVD):

Ik bedoelde het volgende. Het spoor valt nóg niet onder Rijkswaterstaat, maar ook Rijkswaterstaat houdt de vaarwegen, de watersystemen en de wegen uit elkaar. Misschien wil de commissie voor de beantwoording in tweede termijn nog eens nadenken over de vraag of het mogelijk is om te zeggen: voor de aanleg hebben wij één stroom, één spoor, net als voor het onderhoud; alles wordt, waar het ook vandaan komt, via dat boekhoudstelsel geleid? Dan is het probleem volgens mij opgelost.

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Ik zal bekijken of wij in tweede termijn nog een aanvulling kunnen geven op hetgeen ik nu heb gezegd. Ik merk nog wel op dat het voor ons erg lastig om te controleren of het klopt, omdat veel gelden uit ons zicht verdwijnen. Wij kennen de begroting tot een x-aantal jaar, maximaal vier jaar, maar daarna is het gewoon weg. De minister zegt dat het geld natuurlijk nog aan het spoor wordt besteed, maar wij kunnen dat simpelweg niet controleren.

De heer Bashir (SP):

Ik heb in mijn eerste termijn het voorbeeld van 2010 gebruikt. Eind 2009 hebben we de begroting van 2010 vastgesteld en in mei 2011 kregen we de jaarverslagen. Daar stond bijvoorbeeld in dat er 361 mln. meer aan asfalt was uitgegeven dan begroot, en tegelijkertijd 330 mln. minder

aan het spoor dan begroot. Ik vind dat grote budgetverschuivingen, maar tegelijkertijd is het allemaal al een feit. Het is al gebeurd en het is mei 2011. Als we dat inzichtelijk maken, zoals de commissie voorstelt, waarvan ik natuurlijk een groot voorstander ben, willen we natuurlijk ook meer sturing krijgen. Zou het niet handiger zijn als de minister gewoon tussentijds in 2010 zelf naar de Kamer was gekomen om te zeggen dat hij wil schuiven in de budgetten? Dan waren we ook niet verrast.

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Voor een deel helpt dat als we de systematiek voor een deel van de begroting en die van het Infrastructuurfonds meer op elkaar aansluiten, ter voorkoming van wat u noemt. Tegelijkertijd worden zaken vaak meerjarig uitbesteed. Het is zaak dat hier en nu en in de komende begroting te regelen, zodat we er meer grip op krijgen.

De heer Bashir (SP):

Eerst inzichtelijk maken, en later dus grip krijgen. Dat is goed. Ik heb ook nog een vraag gesteld over de onderhoudsbudgetten. Vandaag heeft de Rekenkamer gezegd dat er tussen 2005 en 2010 500 mln. te weinig is uitgegeven aan onderhoud. De commissie constateert dat de geldstromen niet heel erg inzichtelijk zijn. Hebben we nu ook een probleem richting de toekomst als het gaat om onderhoud? Is er te weinig geld?

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Die vraag heb ik genoteerd; ik zal daarop onder het kopje onderhoud ingaan. Daarover valt namelijk wat meer te zeggen dan alleen de financiële kant van dat verhaal.

De heer De Jong (PVV):

De commissie heeft goed werk afgeleverd. Ze heeft een mooi, kritisch rapport afgeleverd, waarmee de Kamer verder kan, waarvoor dank. Zojuist stelde de heer Bashir een vraag over meer regie. Nu begrijp ik dat de commissie aangeeft in richtingen te willen denken. Maar om te voorkomen dat we over twee jaar opnieuw een commissie moeten instellen om bepaalde zaken te onderzoeken, wil ik van haar horen of ze advies geeft om precies dat wat de heer Bashir zojuist aangaf, dus meer regie en meer tussentijds inzicht in waar de geldstromen naar toe gaan, te doen. Staat de commissie daar positief tegenover, of zou het wel helpen? Daar zit natuurlijk wel verschil in. Adviseert de commissie dat aan de Kamer, dat het positief is als het zou gebeuren?

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Ik sta daar op zich niet negatief tegenover, maar het lijkt me handig om dit in tweede termijn mee te nemen. Dan heb ik scherp wat die momenten zouden kunnen zijn. Als u mij dat toestaat ...

De heer De Jong (PVV):

Ja, dat doe ik.

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Ik ben door het blok financiën heen. Voor wie daar nu nog een vraag over heeft ...

De voorzitter:

Dat is uitlokking!

Kuiken

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Ik sta hier heel ontspannen tussen mijn collega's.

Ik kom toe aan het Europees beveiligingssysteem. Waarom überhaupt zo'n Europees beveiligingssysteem? Zoals ik al zei willen we in Nederland een spoor dat robuust en veilig is, en dat je snel van A naar B brengt. In combinatie met het huidige spoorstelsel, te weten het ATB in welke vorm dan ook – dat is verouderd en aan vervanging toe – maakt dat we op zoek moeten naar een nieuw beveiligingssysteem. In onze optiek moet dat het Europees beveiligingssysteem zijn. Waarom nu? Waarom moeten we niet wachten tot er een sectorplan ligt? Zoals ik al zei, zijn er een aantal systemen aan vervanging toe. We hebben hoge ambities voor het spoor. We hebben ook gezien dat er een aantal ongevallen heeft plaatsgevonden. Die combinatie van factoren zorgt ervoor dat we niet moeten wachten, maar dat we kunnen starten met de opzet van een Europees beveiligingssysteem.

Waarom wachten we niet op een sectorplan? Dat sectorplan stond gepland voor 2013, nadat er een pilot Amsterdam-Utrecht zou plaatsvinden, maar bij die pilot wordt op allerlei zaken gewacht. Het is nu tijd om in ieder geval het principebesluit te nemen dat het Europees beveiligingssysteem het systeem is dat we willen, zodat je het vervolgens ook kunt implementeren en de aanbesteding kunt starten en zodat je de garantie hebt dat je in de komende vijftien tot twintig jaar dat netwerk kunt uitrollen om datgene wat je wilt bereiken op het gebied van capaciteit, robuustheid en veiligheid, te realiseren.

Wat kost zo'n systeem precies? Een aantal van de Kamerleden heeft daar vragen over gesteld. Wij gaan uit van een andere kosten-batenanalyse dan eerder door Decisio is gemaakt. Dit bureau ging oorspronkelijk uit van een implementatie die 2,5 mld. zou kosten. Wij gaan uit van een implementatie van 900 mln. Wij zijn er ook van overtuigd dat die goedkoper uit kan vallen als op een slimme manier wordt aanbesteed. Dat bedrag is inclusief het omzetten van materieel dat je nodig hebt om met dat nieuwe systeem te rijden. Waarom is dat bedrag veel lager dan het bedrag uit het rapport van Decisio? Met name door de strategie die we kiezen, maar ook vanwege het feit dat er een aantal zaken sowieso vervangen moet worden, onder andere de interlocking, kan dat bedrag minimaal 1,6 mld. lager zijn dan het bedrag uit het oorspronkelijke rapport.

Waarom gaan we uit van een positieve kosten-batenanalyse, want 900 mln. of minder is nog altijd een hoop geld? Omdat we daarmee ook robuustheid, capaciteit en veiligheid realiseren en ook omdat we dat als een noodzakelijke voorwaarde zien om de huidige ambities voor het Programma Hoogfrequent Spoor te realiseren. Met andere woorden, de huidige ambities voor het Programma Hoogfrequent Spoor kunnen niet worden gerealiseerd zonder de uitrol van een Europees veiligheidssysteem. Daarbij is het wel belangrijk om te melden dat het in combinatie moet zijn met een nieuw verkeersleidingssysteem. Het huidige verkeersleidingssysteem in Nederland is hopeloos ouderwets. Het is verouderd. Dat zorgt, denk ik, mede voor de grote problemen als er een verstoring op het spoor is. Veel zaken moeten nu nog handmatig worden uitgezet. Als je een nieuw Europees treinbeveiligingssysteem hebt, weet je waar welke trein op welk moment staat en kun je veel makkelijker en korter op elkaar treinen en natuurlijk hun passagiers weer de juiste kant uitsturen.

Het wordt tijd voor een slokje.

De **voorzitter**:

Water.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Een slokje water welteverstaan.

De heer **Aptroot** (VVD):

Blokje?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Het gaat om een slokje en niet om een blokje. Ik ben snel, mijnheer Aptroot, maar niet zo snel.

De **voorzitter**:

De heer Aptroot is eager.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Een andere vraag was: hoe gaan we dan het Europese treinbeveiligingssysteem uitrollen? Onder anderen mevrouw Wiegman vroeg daarnaar. Ook de heer Bashir heeft daar heel specifieke vragen over gesteld. Zoals we ook in ons rapport hebben gezet, vinden wij dat je in eerste instantie moet beginnen bij de grote projecten die toch al gepland staan en bij de stukken waarvan de ATB nu verouderd is. Je moet niet verwachten dat je binnen een jaar alles kunt uitrollen, maar dat je over een periode van vijftien of twintig jaar heel logisch het systeem kunt uitrollen. Mevrouw Wiegman vroeg naar de elektronische interlocking. Dit houdt in dat op de genoemde plekken en op de plekken waar dat verder nog nodig is, wordt overgegaan op elektronische interlocking. Daar wordt dan niet onnodig geïnvesteerd in de verouderde relaistechiek.

Aan de commissie is verder gevraagd of het Europese treinbeveiligingssysteem wel stabiel genoeg is. "Niet voor niets zijn er problemen, niet voor niets is er koudwater-vrees", zo werd gezegd. Onder anderen de heer De Jong heeft deze vraag gesteld. Naar onze overtuiging is het systeem inmiddels stabiel genoeg. De kinderziektes zijn eruit. Om die reden adviseren wij om nu te investeren in level 2. Het volgende level, level 3, is nog niet in de maak. De systematiek van level 2 wordt nu door andere landen gebruikt of zal door hen worden gebruikt. Daarmee is dus ervaring opgedaan en daarmee kunnen wij aan de slag. Bovendien is het aantal storingen in het Europees treinbeveiligingssysteem tot een acceptabel niveau gedaald.

Is het gelet op het Europese treinbeveiligingssysteem nog zinvol om te investeren in ATB-Vv, de verbeterde versie van het automatische treinbeïnvloedingssysteem? Vooral door het aantal ongelukken en bijna-ongelukken in de afgelopen weken is de roep om dat wel te doen, luid geworden. Wij begrijpen dat die roep hard klinkt als het misgaat, zeker als iemand daarbij het leven laat, of als sprake is van een noodlottig of tragisch ongeval. Wij hebben gezegd dat de commissie het niet wenselijk vindt om nu nog op grote schaal te investeren in ATB-Vv. Het ATB-Vv is immers op de grootste knelpunten al vervangen. Dat is bij een groot aantal seinen gebeurd. Om optimaal tegemoet te komen aan de kosten-batenanalyse, adviseren wij voorts om te investeren in het Europese treinbeveiligingssysteem. Dan heb je het beste van het beste en het nieuwste van het nieuwste. Het heeft dan niet zo heel veel zin om nog voor een second best te gaan. Dat betekent overigens niet dat nergens meer een ATB-Vv vervangen moet worden. Dat is echt aan de minister, maar in het algemeen vinden wij het beter om te investeren in het Euro-

Kuiken

pese treinbeveiligingssysteem dan om op allerlei plekken ATB-Vv uit te rollen.

Wij zijn heel enthousiast over het Europese treinbeveiligingssysteem. De vraag is hierbij wel waarom het allemaal zo lang duurt en wie er traineert.

De heer Haverkamp (CDA):

Ik heb nog een vraag over het ATB-Vv. In mijn inbreng refereerde ik aan het plan van aanpak dat de minister heeft opgesteld voor het oplossen van onveilige situaties op het spoor. Heeft deze commissie kennis kunnen nemen van dat plan? Ik begrijp dat niet alles op brede schaal zal worden ingevoerd. Dat is het standpunt van de commissie: investeer niet in iets wat je straks gaat vervangen. Zegt deze commissie nu dat de Kamer niks meer moet doen met het plan dat nu bij de Kamer voorligt, of zegt zij juist dat wel moet worden geïnvesteerd op de plekken die de minister noemt?

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Dat concrete plan is naar de Tweede Kamer gestuurd nadat ons rapport af was. Wij hebben daarover dus geen overleg gehad met de minister en wij hebben de resultaten ervan niet kunnen meenemen. Het is niet aan mij om in detail te reageren op de voorstellen van de minister. In het algemeen zegt de commissie: kies voor het Europese beveiligingssysteem in plaats van weer voor kortetermijnoplossingen.

De heer Haverkamp (CDA):

Ik heb respect voor de actualiteit van de commissie. De Algemene Rekenkamer biedt een rapport aan en binnen een half uur is zij in staat om daarop te reageren. Aan de andere kant ligt er een plan voor veilige situaties op het spoor. Mevrouw Wiegman heeft hieraan niet voor niets gerefereerd. De Kamer staat nu voor een dilemma. Enerzijds beschikt zij over het rapport van de commissie waarin wordt gesteld dat er niet verder moet worden geïnvesteerd, maar anderzijds zegt de minister dat zij verder moet met ATB-Vv als zij de onveilige situaties op het spoor wil aanpakken. Ik zou graag gebruikmaken van de kennis van de commissie op dit punt. Kan mevrouw Kuiken misschien namens de commissie hierop terugkomen in tweede termijn?

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Ik zal de leden van de commissie en de staf nog eens indringend aankijken, maar de heer Haverkamp moet zich wel realiseren dat wij niet over de technische knowhow beschikken om te kunnen oordelen over elk stuk spoor waarvoor een advies voor ATB-Vv ligt. Nogmaals, ik neem het mee en als wij hierover in tweede termijn meer kunnen zeggen, zullen wij dat doen.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik heb een vraag over hetzelfde thema, maar dan iets breder. Het verhaal van de commissie en de passages in het rapport zijn heel overtuigend en dit geldt ook voor het betoog van de voorzitter van de commissie. Hoe kan dan worden verklaard dat onder andere de vakbonden zeggen dat het niet kan, dat het niet kan worden gehaald, dat er onveilige situaties kunnen ontstaan, dat dit pas in 2030 helemaal klaar is? Eigenlijk is er een roep: gooi geen oude schoenen weg voordat de nieuwe goed zijn ingelopen en passen. Ik heb in mijn inbreng gevraagd hoe de discrepantie kan worden verklaard tussen het heldere verhaal

van de commissie en de opmerkingen van onder andere de vakbonden.

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Mevrouw Van Tongeren slaat een mooi bruggetje naar het volgende punt dat ik aan de orde wil stellen. Wij praten al sinds 2002 en eigenlijk al langer over de invoering van een Europees treinbeveiligingssysteem. Het grappige, of misschien het trieste, is dat in alle hoorzittingen van de commissie is gezegd dat het Europees treinbeveiligingssysteem het systeem van de toekomst is. Niemand heeft gezegd dat het dat niet is. Waarom duurt het dan toch zo lang? Dat wordt natuurlijk veroorzaakt door de koudwatervrees en problemen als overschrijdingen, hoge kosten en teleurstellingen. De heer De Jong schetste dit heel beeldend. Er is dus veel koudwatervrees. Bovendien bleek het systeem nog niet stabiel te zijn.

In de tweede plaats voelt niemand zich echt verantwoordelijk om nu het besluit te nemen over het Europees treinbeveiligingssysteem. Wij hebben niet voor niets opgemerkt dat de minister geen regie neemt en dat er geen afspraken zijn gemaakt in de concessies. De NS kijkt naar de minister en onderneemt geen actie zolang zij geen plan heeft. Door de hoge kosten en de slechte kosten-batenanalyses die beschikbaar waren, hebben de ministers het in het verleden niet aangedurfd om dit te doen.

Ik kan niet in de hoofden van de vertegenwoordigers van de vakbonden kijken, maar ik kan me voorstellen dat zij er niet veel geloof in hebben dat de minister snel stappen kan zetten. Daarom is onze oproep: wacht niet met het plan tot na 2013. Wij zouden het het liefst nu al zien, maar het moet in ieder geval beschikbaar zijn tijdens de kabinetsformatie. Kies voor dat Europese treinbeveiligingssysteem, ga aanbesteden, maak je implementatieplan, want dan is het ook veel helderder waar je misschien toch nog in ATB-Vv zult moeten investeren. Ik denk dat men door schade en schande niet meer zo veel vertrouwen heeft in snelle beslissingskracht. Op basis van de historie is dat ook wel terecht.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Dat was een vrij lang en genuanceerd antwoord, waar ik nog niet echt uit heb gekregen waarop de commissie zich baseert. Er wordt gezegd dat zij koudwatervrees hebben, het geloof nog niet hebben. Dat zit allemaal op het gevoelsniveau. Zou er niet reëel iets in kunnen zitten, dat tussen nu en 2030 er een heleboel moet worden verbouwd en dat er misschien wel meer dan een enkele plek is die door het toenemende spoorgebruik echt niet veilig is? Dus waarop baseert de commissie het dat de argumenten van de FNV en misschien ook de NS alleen maar op gevoel zijn gebaseerd, dat het echt in dit tempo kan en het daardoor ook echt voor heel Nederland veilig is?

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Zoals wij al zeiden, het veiligheidssysteem dat we nu in Nederland hebben, moet worden vervangen. Wij roepen ertoe op om daarbij te kiezen voor het Europese treinbeveiligingssysteem. Als je daar nu voor kiest, kun je het over 15 of 20 jaar uitrollen, punt.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Dat begrijp ik wel. Dat zinnetje klinkt heel helder, dat begrijpen de vakbonden en de NS ook. Maar waarop baseeren zij dan hun aarzelingen? Wat is uw inhoudelijke argument, waardoor u zeker weet dat het wel veilig blijft op

Kuiken

de plekken waar dat nieuwe systeem er nog niet is? Waar komt het vertrouwen uit voort dat dit gewoon zo kan?

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Wij zeggen het volgende. Je wilt een treinbeveiligingssysteem voor heel Nederland. Nu hebben we verschillende ATB-versies in de grond liggen. Op de plekken waarop het verouderd is, dus waar nog geen ATB-Vv ligt, ga je natuurlijk als eerste het Europese treinbeveiligingssysteem uitrollen, op de corridors waar dat kan. Dat maakt dat ik hierin vertrouwen heb. Wij doen dat overigens niet alleen, de landen om ons heen doen dat ook: Zwitserland, België, Denemarken rollen dit nu ook uit. In het verleden speelden met name koudwatervrees, slechte ervaringen en het kostenaspect. Wij vinden dat wij overtuigend hebben aangetoond dat dit niet meer speelt. Wij baseren ons hierbij op het rapport van de TU Delft dat wij hebben laten maken, maar ook op vertrouwelijke stukken van ProRail die wij hebben gezien; daardoor weten we dat onze cijfers kloppen. Wij baseren ons echter ook op de gelegenheid die wij hebben gehad om het aanbestedingstraject en de gunning in Denemarken te zien. Een en ander geeft ons voldoende vertrouwen dat het binnen het huidige prijspeil kan en dat we binnen de systematiek zullen kunnen uitrollen.

Mevrouw Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie):

Voorzitter. Nog even over de uitrolstrategie van de beveiligingssystemen. De ChristenUnie deelt het idee van de commissie om aan te sluiten bij bestaande grote projecten en ook trajecten die moeten worden vervangen. Onze grote vraag is echter wel: hoe kunnen we versnippering voorkomen, dat er steeds op een te klein niveau kosten en baten worden berekend? En heeft de commissie ook ideeën over wat we kunnen leren van het zojuist genoemde Denemarken, dat ervoor heeft gekozen om het land in twee delen te splitsen en ook op die manier, in twee grote delen, aan te besteden?

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Ik kan hier vele woorden aan vuilmaken, maar ik vind gewoon dat u een heel terechte oproep doet. Dat is ook het advies dat wij in ons rapport hebben verwoord: kiezen voor een slimme aanbestedingsstrategie, eventueel Nederland in tweeën opdelen en profiteren van schaalvoordelen. Tot op heden is dat niet gebeurd. Daarom was het elke keer zo razend duur, omdat voor allerlei segmentjes techniek moest worden ontwikkeld.

De heer De Jong (PVV):

Voorzitter. Deze commissie heeft vooral onderzoek gedaan naar alle elementen die in het verleden zijn misgegaan; ook met betrekking tot EMTRS was dat het geval. Is de commissie het met de PVV-fractie eens dat Nederland zichzelf als een soort proefkonijn heeft willen opdringen, als een soort beste jongetje van de Europese klas? Of was het juist andersom, kwam dat hele verhaal rond EMTRS juist vanuit Europa? Bij wie ligt met andere woorden de schuld? De commissie merkt terecht op dat er heel veel problemen waren met ERTMS. Doordat wij er in Nederland mee aan de slag zijn gegaan, kwamen er heel veel fouten aan het licht. Was het dan niet beter geweest om in het begin voorzichtiger te zijn?

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Dat zou kunnen. Ik wijs de heer De Jong er dan wel op – dit is een persoonlijke noot – dat wij nu nummer een zijn op het terrein van watertechniek en waterveiligheid, maar dat dit zeker niet altijd zo was. Toen wij begonnen met ontwerpen ging er immers nog wel wat mis. Er kwamen toen nog wel eens wat huizen onder water te staan, maar uiteindelijk zijn wij er toch heel ver mee gekomen. Soms moet je dus gewoon de eerste durven zijn en als eerste met een bepaalde techniek durven beginnen.

Met de wetenschap van nu hadden wij inderdaad beter nog een tijdje kunnen wachten, want dan hadden wij het beter kunnen onderzoeken. Misschien hadden wij ook wel voor andere trajecten moeten kiezen, maar goed: dat station zijn wij nu wel gepasseerd. Het is onze overtuiging dat het systeem stabiel is en dat het zich in de praktijk heeft bewezen. Volgens ons kunnen wij er dan ook mee aan de slag.

De heer De Jong (PVV):

Wat mevrouw Kuiken over water zegt is natuurlijk helemaal waar, maar het verschil tussen het water en het spoor is dat er wel gewoon treinen moeten blijven rijden. ERTMS is bij wijze van proef in Nederland uitgeprobeerd. Het heeft ons niet alleen heel veel geld gekost, want het heeft ook heel veel problemen met zich meegebracht. Ik wil van de commissie een advies over de manier waarop wij in de toekomst met dit soort verreikende beslissingen zouden moeten omgaan. Het is immers belangrijk dat wij in de toekomst niet meer in dezelfde fouten vervallen. De commissie heeft goed werk geleverd en ik hoor daarom heel graag van de commissie waaraan het heeft gelegen. Kan de commissie voor mij haar vinger op de zere plek leggen?

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Het heeft verschillende oorzaken. Nederland wilde het Europese treinbeveiligingssysteem invoeren op de grensoverschrijdende corridors, ook al had men ervoor kunnen kiezen om af te wachten welke kant het met dit systeem op zou gaan. Er had verder meer aandacht moeten zijn voor de manier waarop de technieken op elkaar zouden reageren. Ik denk dan aan de testfase en de afspraken die hierover zijn gemaakt. Ten slotte had men het slimmer moeten aanbesteden. Er zijn dus tal van leermomenten geweest en daarop hebben wij zeker ook gewezen in ons rapport, zie het gedeelte waarin wij naar de geschiedenis kijken.

De heer De Jong (PVV):

Ik ben het eens met alle punten die de commissie opsomt. Mijn punt is dat duidelijk moet zijn waar volgens de commissie de verantwoordelijkheid ligt voor alles wat er is misgegaan. Op welk moment is de Kamer of het ministerie de fout ingegaan? Dat moeten wij weten, omdat de Kamer van foute beslissingen kan leren en omdat wij die fouten in de toekomst niet meer zullen maken. Het heeft ons miljarden gekost en het is dan ook zeker niet voor herhaling vatbaar dat wij ons als proefkonijn naar voren schuiven.

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Ik heb niet paraat op welk moment de knoop precies is doorgehakt. Ik kom daar graag in tweede termijn op terug.

Kuiken

De heer **Aptroot** (VVD):

Als er één onderwerp is dat nog steeds vragen bij mij oproept, dan is het wel het Europese treinbeveiligingssysteem. De commissie trekt een heel scherpe conclusie: niet zeuren; het kan gewoon en het kost maar 900 mln. Ik zou zeggen "maar 900 mln.", want eerst is ons voorgespiegeld dat het 2,5 mld. zou gaan kosten en dat het programma voor het hoogfrequente spoor zelfs 4,5 mld. zou gaan kosten. Op de HSL rijden wij deels onder ERTMS en daar heeft men last van elektromagnetische incompatibiliteit. Op andere trajecten wordt er nog getest en dan vind ik de reactie van de NS op het rapport van de commissie toch wel verrassend. Ik heb wel eens kritiek op de NS, maar een boel dingen doet de NS natuurlijk wel goed. De NS heeft de nodige kennis van zaken en dan is het opvallend dat de NS zegt: pas op, houd het nu voorlopig bij één traject! De NS wil dus proef gaan draaien op de Hanzelijn of Amsterdam/Utrecht, maar de commissie vindt dat maar flauwekul. In simpel Nederlands: stelletje malloten, wij moeten het gewoon doen. Het rapport is eigenlijk volledig gebaseerd op onderzoek van de TU Delft en daarom zou ik toch wel wat meer zekerheid willen hebben. Kan ik die zekerheid uit het rapport van de commissie halen of is zij het met anderen eens dat er nog een extra check elders moet worden gedaan?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Nee. Wij zeggen dat je niet op de pilot Amsterdam-Utrecht, die nu gepland staat, hoeft te wachten. Wij zeggen ook niet dat je die pilot niet moet doen. Dat moet zeker wel, want dan kun je ervan leren voor de verdere uitrol. Wij zeggen dat je, als je nu al besluit om voor het Europese treinbeveiligingssysteem te kiezen, al kunt starten met de aanbestedingen en met het reserveren van geld om het mogelijk te maken. Wij hebben nu nog een onderbesteding, wat weer perspectief schept. Je moet nu die stip op de horizon zetten zodat je de garantie hebt dat je er over twintig jaar bent. Ik herinner de heer Aptroot eraan dat ook NS ons heeft gezegd er niet aan te twifelen dat het Europese treinbeveiligingssysteem het systeem is waarmee wij het moeten doen. Dat constaterende zeg ik: doe de pilot om daaruit te leren hoe de rest kan worden uitgerold, maar wacht niet met het nemen van een besluit. De heer Aptroot heeft gezegd dat het 900 mln. kost. Ik herinner hem eraan dat wij sowieso voor een groot financieel vraagstuk staan omdat het treinbeveiligingssysteem in Nederland gewoon op is. Wij moeten dus sowieso vervangen. Het is derhalve niet helemaal gerechtvaardigd om te zeggen dat het 900 mln. kost, omdat daarin voor een deel ook de kosten voor de vervanging van het materieel zitten, evenals interlockings en weet ik veel wat. Het is dus een investering die wij doen. Op lange termijn win je er naar onze overtuiging meer op als het gaat om robuustheid, veiligheid en het sneller van A naar B gaan op het spoor. Bij dat laatste hebben wij allemaal baat, want zo is er meer ruimte op het asfalt.

De heer **Aptroot** (VVD):

Mevrouw Kuiken spreekt van materieel en van interlockings. De techniek hoef ik allemaal niet te weten; dat is te ingewikkeld voor mij.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Nou, u kent uw techniek!

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik vind het soms wel ingewikkeld. Al het rijdend materieel moet ook worden aangepast. Ik neem aan dat dat er niet in zit. Hoe kunnen wij dan voor elkaar krijgen dat het gebeurt? In tegenstelling tot vrachtauto's en personenauto's, die voor een groot deel na acht, tien of vijftien jaar worden vervangen, gaat het rollend materieel op het spoor vaak dertig, veertig jaar mee. Hoe kijkt de commissie daar tegenaan? Wij moeten niet alleen baanbeveiliging willen, maar ook dat het systeem echt werkt voor alles wat erop gaat rijden. Kunnen wij het bedrijfsleven het aandoen om te zeggen dat alles in 2013 zover moet zijn? Of moeten wij een aparte regeling hebben voor uitzonderingen?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

De heer Aptroot spreekt van het bedrijfsleven. In dit geval gaat het dan voor een groot deel om NS, die op de trajecten van het hoofdrailnet gaat rijden.

De **voorzitter**:

Mijnheer Aptroot, ik hoorde u buiten de microfoon wat zeggen. U moet dat even in de microfoon herhalen, anders horen de mensen thuis het niet.

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik vind het al zo aardig dat ik het mag herhalen, want eigenlijk hoort het niet om het er zo tussendoor te doen, voorzitter. Het gaat hier natuurlijk ook om de goederenvervoerders en om de wat kleinere vervoerders. Wil je het echt veilig hebben om alles kort achter elkaar te laten rijden, dan moet iedereen wel op het nieuwe systeem zitten.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Ja, dat klopt. Ik begin met NS. Voor een deel is het onze overtuiging dat NS, op het moment dat de knoop eenmaal is doorgehakt, wel genegen zal zijn om de overstap te maken. NS heeft daar uiteindelijk namelijk ook baat bij als het gaat om robuustheid, veiligheid en capaciteit. Wij hebben natuurlijk ook de concessie, waarmee wij NS gewoon de opdracht kunnen geven om het te doen. Even heel gekscherend en flauw: in de commissie hebben wij wel eens gegrapt dat je ProRail ook de opdracht zou kunnen geven om ATB er gewoon uit te slopen; dan moet je eens zien hoe snel de bedrijven overgestapt zijn. Volgens mij is de sector gebaat bij een besluit. Uiteindelijk zullen alle vervoerders daar baat bij hebben. Voor NS is dat evident. Ten aanzien van hoe het precies uitpakt voor de goederenvervoerders, hebben wij bedragen tot onze beschikking die niet in het belachelijke lopen. Zij willen ook vooruit. Daar moet je gewoon met elkaar naar kijken.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Als ik de commissie goed beluister, zegt zij: vertrouw ons maar en spring het diepe in met ERTMS. Ik heb zelf wat minder warme gevoelens bij sprongen die verkeerd eindigen; daarom loop ik nu met een gipsbeen! Ik heb om die reden nog een verduidelijkende vraag aan de commissie over het ERTMS en het sectorplan. 2013 is er niet voor niets. Waarom zouden wij daar niet op wachten, ook om te kijken of er draagvlak is in de sector? Daarnaast heb ik een vraag over de pilot. Zo'n pilot is natuurlijk wel bedoeld om te bekijken of alles goed werkt. Mevrouw Kuiken spreekt daar vrij gemakkelijk over. Zij zegt namelijk dat er een principebesluit moet worden genomen en

Kuiken

dat er een aanbesteding moet komen, maar wat besteden wij dan aan?

Wat betreft de kosten spreekt collega Aptroot van 900 mln., maar het zijn 900 mln. extra kosten ten opzichte van ATB. Of heb ik het rapport wat dat betreft verkeerd gelezen op pag. 26?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Laat ik eerst ingaan op de laatste vraag. Het zijn inderdaad 900 mln. extra. Onze overtuiging is dat die bedragen later nog weleens lager zouden kunnen uitvallen. Daarin zit overigens wel de 200 mln. voor materieel. Wij geloven in een positieve MKBA, omdat een aantal andere trajecten winst oplevert en omdat de huidige ambities ten aanzien van PHS ook zonder het Europees treinbeveiligingssysteem niet kunnen worden gehaald.

De heer Haverkamp had het over in het diepe springen en zei dat wij wel een pilot nodig hebben om te weten waar wij aan toe zijn. Ik wil niet vervelend doen, maar wij hebben al behoorlijk wat leergeld betaald, namelijk dat voor de HSL- en de Betuweroute. Wij weten dus redelijk hoe het systeem functioneert. Dat kun je negatief uitleggen, maar je kunt het ook positief uitleggen. Er zijn dus heus lessen die kunnen worden getrokken uit de pilot, maar die hebben we niet meer nodig om een principebesluit te nemen.

Er wordt inderdaad nog wel wat gearzeld binnen de sector, maar de sector heeft zelf al meerdere malen, in 2006 en 2010, een sectorplan ingediend om te komen tot de implementatie van het Europese beveiligingssysteem. Het was niet de sector die vervolgens de hakken in het zand zette, maar het was de minister die het vervolgens liet lopen. Het is nu dus tijd dat de minister, gesteund door de Kamer, besluit om hiernaartoe te gaan en vervolgens een implementatiestrategie te komen. Dan zit je namelijk niet meteen vast aan 900 mln., maar dan is er een besluit genomen en kan men ermee beginnen om daar te komen.

Ik weet niet of ik zo alle vragen heb beantwoord, want de heer Haverkamp had volgens mij zijn derde en vierde vraag aan elkaar geplakt.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Het is terecht dat mevrouw Kuiken refereert aan het feit dat we leergeld hebben betaald. Het is onze taak om te voorkomen dat wij dat nog een keer gaan doen. Vandaar dat ik, als een belangrijke vervoerder in het land, namelijk NS, vraagt om hem die pilot te gunnen voordat er een principebesluit is genomen, hecht aan een expliciet oordeel van de commissie. Ik heb de commissie echter goed beluisterd. Zij zegt dat het ook zonder de pilot mogelijk is.

Rondom de MKBA zegt een aantal mensen dat 2015 een cruciaal moment is voor level 2. Zegt mevrouw Kuiken dat er al voor 2015 apparatuur moet worden geïnstalleerd in de treinen of lopen we dan het risico dat we die apparatuur weer moeten vervangen na 2015 door level 2?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Waarom hamer ik erop om nu een besluit te nemen en niet te wachten op een nieuwe pilot? Ik doe dat omdat er nu nog een sectorplan moet komen voor 2013. Als je dan de pilot nog wilt uitrollen, is het 2015. Dan kom je terecht in het scenario dat je 30 jaar verder bent voordat je het traject kunt uitrollen. Dan komen we aan op het moment dat de ATB-techniek zodanig verouderd is, dat je in een

soort catch 22-situatie terecht komt. Wij hebben dus niet meer alle tijd van de wereld. Ik had het ook graag anders gezien. Ik had graag gezien dat wij vijf jaar geleden wat voortvarender waren geweest, maar dat is niet het geval geweest.

Dan kom ik op de MKBA voor 2015. Ik check nog even of ik de vraag hierover goed heb beantwoord. Zo niet, dan kom ik daarop ook nog even terug. Mijn beeld is in ieder geval dat er een vernieuwde versie van level 2 op de markt is, maar dat level 3 nog niet in zicht is.

De heer **Verhoeven** (D66):

Ik heb heel veel waardering voor het werk van de commissie. In het bijzonder heb ik waardering voor aanbeveling nr. 19. In het rapport staat namelijk een aantal heel abstracte en wat algemene aanbevelingen, maar dit is een heel concrete en gedurfde aanbeveling. Met deze aanbeveling roept de commissie op om het gewoon te doen. Dat vind ik wel verfrissend. De commissie gaat in tegenstelling tot een aantal Tweede Kamerleden die hier het debat voeren, zelfs zo ver dat zij stelt dat het zelfs zonder de pilot kan. Een aantal Kamerfracties vreest dit nog, ikzelf doe dat iets minder. Waarom is de commissie hiervan zo overtuigd? Welke kennis heeft de commissie opgedaan waardoor deze aanbeveling zo stellig is en de commissie zo overtuigd?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Ten eerste omdat alle mensen die we hebben gesproken in de hoorzittingen, en alle experts hebben gezegd: het Europese treinbeveiligingssysteem is het systeem van de toekomst. Ten tweede baseren we ons op de ervaringen van landen om ons heen in Europa die nu ook starten met de uitrol. Ten derde is het geen pak dat je uit de kast trekt. Als je besluit om een pak te laten maken, kun je beginnen met de broek. Daarna maak je het jasje en koop je er nog een stropdas bij, en dat rol je dan uit over vijftien jaar. De broek kan dan de grote projecten zijn en het jasje de ATB-corridors die aan vervanging toe zijn. Dat is het beeld dat de Kamer erbij moet hebben, hoewel er vast betere metaforen zijn. De experts die gespecialiseerd zijn in treinbeveiligingstechnieken – ik zie er een aantal op de tribune zitten – hebben ons ervan overtuigd dat het mogelijk is. Het was voor ons als commissie vooraf helemaal niet zo vanzelfsprekend dat we op dit advies zouden uitkomen.

De heer **De Jong** (PVV):

Ik weet niet of er aan het einde van de rit nog een blokje "overige" komt, want een aantal vragen is nog niet beantwoord, over ERTMS maar ook over andere gebieden. De commissie stelt in haar rapport dat er destijds zo'n 10 mld. gulden kon worden bespaard, toen we zouden gaan beginnen met ERTMS. Kan de commissie hiervan misschien een update geven: klopt dat bedrag nog steeds? Als er besparingen mogelijk zijn, hoeveel bedragen die dan precies? Welke projecten die op de rol staan, zouden dan eventueel kunnen worden geschrapt?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Dit hangt een beetje samen met de vraag of we PHS, de hoofdstructuur, ook moeten heroverwegen. Wij hebben als commissie gezegd dat de ambities fors zijn. Wil je die ambities halen, dan heb je echter het Europees beveiligingssysteem nodig om capaciteitswinst te behalen.

Welke besparingen zijn er precies mogelijk? Wij komen met 900 mln. tot een positieve MKBA. Wij kunnen

Kuiken

niet voorspellen of dat bedrag nog veel lager kan worden. Daarvoor moet je bezien of de combinatie van de uitrol van het Europees treinbeveiligingssysteem en PHS nog nadere besparingen oplevert. Kan ik checken of dat bedrag van 10 mld. gulden nog klopt? Dat kan ik dus niet.

De heer **De Jong** (PVV):

Ik heb gisteren ook een vraag gesteld over het eindsaldo. Wordt er straks per saldo met ERTMS geld bespaard of moet er geld bij?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Elk systeem heeft natuurlijk onderhoud nodig en kost dus geld. Wij verwachten echter wel dat de kosten-batenanalyse uiteindelijk nog positiever kan uitpakken. Dat zit in capaciteitswinst, robuustheidswinst en veiligheidswinst. Elk systeem kost geld, maar per saldo pakt het volgens ons positief uit.

De heer De Jong heeft ook nog gevraagd: hoeveel leergeld hebben we nu uiteindelijk betaald met de hsl en de Betuweroute? Ik kan dat niet in geld uitdrukken; dat hebben we niet onderzocht. De Kamer kan dat natuurlijk wel aan de minister vragen op het moment dat dit rapport met haar wordt besproken. Dan kan ook worden gevraagd of die 10 mld. gulden nog klopt en hoe het zit met PHS.

De heer **De Jong** (PVV):

Er wordt gesproken over 10 mld. Heeft de commissie dat bedrag verder onderzocht? Of kon ze niet aan meer informatie hierover komen? Als ze aan meer informatie had kunnen komen, had ze dan wellicht de informatie over die 10 mld. in de vorm van een soort update in het rapport kunnen zetten? Dit is van wezenlijk belang voor de minister. De Kamer moet het uiteraard wel weten als er informatie niet aan de commissie is gegeven, of als het heel lastig is geweest voor de commissie om aan deze informatie te komen.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Wij hebben niet heel specifiek naar het bedrag van 10 mld. gekeken.

De heer **Bashir** (SP):

De commissie stelt dat wij niet moeten kiezen voor besparingen en oplossingen op de korte termijn, maar ons juist moeten richten op de lange termijn. De commissie zegt ook dat ERTMS het systeem van de toekomst is. Daarover moeten wij een besluit nemen. In de afgelopen maanden is ook de discussie aan de orde geweest over de huidige, verouderde ATB-seinen. Er is bijvoorbeeld voorgesteld om deze seinen te verbeteren en te kiezen voor een verbeterde versie. Stel dat er straks een voorstel in de Kamer ligt om de verouderde seinen te verbeteren door te kiezen voor de verbeterde versie. Dat voorstel zou kunnen komen van de minister of van de heer Haverkamp, die nog twijfels heeft bij ERTMS. Hoe zou de commissie op zo'n voorstel reageren? Adviseert de commissie dan om niet voor de verouderde seinen te kiezen, maar voor ERTMS? Of adviseert de commissie om in de tussentijd, tot 2015, toch voor ATB-Vv te kiezen?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Het simpele antwoord is dat uiteindelijk de Kamer die keuze moet maken. Wij hebben wel gezegd dat, als je de kosten-batenanalyse niet wilt ondermijnen, je het beste

zou kunnen kiezen voor de uitrol van het Europese treinbeveiligingssysteem. Maar stel dat er een punt is waar de situatie zo kritiek is dat nu direct het systeem zou moeten worden aangepast. Wat zou ik dan adviseren? Ik zou dan niet kunnen zeggen: u moet absoluut niet voor ATB-Vv kiezen. Wij hebben het plan dat nu voorligt ook niet op die manier en op een dergelijk detailniveau bekeken. Meer in het algemeen gezien vinden wij het echter een vorm van kapitaalvernietiging – het klinkt wat oneerbiedig – als er grootschalig in verouderde technieken wordt geïnvesteerd. Er is een beter systeem voorhanden dat veiliger en robuuster is en waarmee bovendien sneller kan worden gereisd.

Mevrouw Wiegman heeft een aantal vragen gesteld over Robuust Spoor en Kort Volgen. Zij vraagt of het geen risico's met zich meebrengt als wij kiezen voor minder wissels. Zij redeneert dat als wissels worden weggehaald, er minder mogelijkheden zijn om uit te wijken bij een verstoring. Nee, de commissie vindt niet dat daarmee risico wordt gelopen. Op een aantal trajecten is sprake van echt overbodige wissels. De beheerder en de gebruiker zullen daarover samen goede afspraken moeten maken. Als zij in overleg kunnen bepalen welke wissels weg kunnen, dan beoordeelt de commissie dat positief. Dat hangt ook samen met de corridorbenadering. Hierdoor kan wat meer ontvlecht op bepaalde paden worden gereden. Ook dat vindt de commissie een positieve ontwikkeling. Er moet echter altijd een juiste balans worden gezocht. De belangen van de reiziger moeten goed in het oog worden gehouden. Ontvlechting en minder wissels moeten er niet toe leiden dat reizigers heel vaak moeten overstappen. Als dit daartoe leidt, schiet het zijn doel voorbij. Daarom moet dit gebeuren in goed overleg met de reizigersorganisaties en met NS. Wij zijn dus echter op zich positief over het verwijderen van overbodige wissels en over ontvlechting. Het spoor wordt daardoor immers wat robuuster en dus betrouwbaarder.

Mevrouw Wiegman heeft ook een vraag gesteld over OV SAAL. Zij vraagt hoe de commissie kan adviseren om niet meer door te gaan met Kort Volgen, want dat is toch onhandig voor OV SAAL. Volgens de commissie is Kort Volgen inderdaad geen oplossing. Kort Volgen leidt er eigenlijk toe dat er meer seinen worden geplaatst, zodat treinen sneller achter elkaar kunnen passeren. Wij vinden dat er op die manier ook wordt geïnvesteerd in iets wat eigenlijk niet werk. Ook hierbij adviseert de commissie om voor het Europese treinbeveiligingssysteem te kiezen. Daarmee kan het doel van korter achter elkaar en toch veilig reizen, wel worden bereikt.

Ik kom bij de vraag van de heer De Jong naar de kosten voor het goederenvervoer in het geval van het toelaten van het Europees treinbeveiligingssysteem. Ik heb de getallen niet precies paraat, maar een van de grote voordelen van de Europese treinbeveiliging is dat er uniforme afspraken zijn gemaakt. Uiteindelijk moet dit voor goederenvervoerders een voordeel opleveren.

Er is ook gevraagd of het Europees treinbeveiligingssysteem een groot-projectstatus moet krijgen. Dat past zeker binnen de afspraken die de Kamer heeft gemaakt over grote projecten. Dit biedt de garantie dat de Tweede Kamer constant wordt geïnformeerd over de voortgang van het project en het geld dat ermee is gemoeid. Het besluit om dit wel of niet te doen, is aan de Kamer zelf.

Ik ben hiermee gekomen aan het eind van het blok Europees treinbeveiligingssysteem.

Kuiken

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie):

Even over Kort Volgen. Ik heb het idee dat de commissie zich hier iets te gemakkelijk en te snel van afmaakt. Ik heb ook gevraagd wat de conclusies over Kort Volgen betekenen voor het project OV SAAL dat juist voor de korte termijn afhankelijk is van kort volgen, omdat andere varianten buiten het budget vallen. Ook ben ik benieuwd naar het risico van het onvoldoende zicht hebben op de lange termijn en de noodzaak van vier sporen in Almere inclusief de invoering van het ERTMS.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

De commissie was eerst ook redelijk enthousiast over Kort Volgen, althans nadat zij een werkbezoek had gehad. Vervolgens zijn wij de systematiek ingedoken en hebben bekeken hoeveel geld ermee is gemoeid. Daarna vonden wij het geen goed idee meer, want ook dit is weer een vorm van kapitaalvernietiging, terwijl het niet doet wat nodig is. Wij vinden het Europees treinbeveiligingssysteem wat dat betreft een betere oplossing. In eerste instantie lijkt Kort Volgen sympathiek, maar het is echt een kortetermijnoplossing, terwijl er een betere langetermijnoplossing is.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie):

Misschien kunnen we wat dichter bij elkaar komen. Je kunt kort volgen invoeren, zo lang dit niet gepaard gaat met kapitaalvernietiging. Het kan vervolgens worden ingepast in het ERTMS, dus in de lange termijn. Is dat een suggestie waar de commissie wel voor voelt?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Als we kort willen volgen, dan kan dat alleen maar in Nederland op het moment dat wij meer seinen plaatsen. Dan krijg je vaker een rood of een groen licht. Dat betekent echter dat er extra geld in moet worden gestopt. Wij vinden dat in dat geval moet worden gekozen voor het Europees treinbeveiligingssysteem, want daarmee bereik je precies hetzelfde. Met andere woorden, kies niet voor kapitaalvernietiging.

De heer **Monasch** (PvdA):

Ik ga even op het onderwerp door, want de ChristenUnie stipt een terecht punt aan. Minder dan een jaar geleden kregen wij een uitvoerige technische briefing en een presentatie van de knappe koppen van ProRail. Zij verduidelijkten hoe een en ander in zijn werk zou moeten gaan en waarom daarvoor zou moeten worden gekozen. Hoe heeft de commissie het gesprek met ProRail gevoerd? Heeft zij ProRail kunnen overtuigen van deze visie?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Ik weet niet of wij ProRail hiervan hebben kunnen overtuigen, want ProRail heeft zich heel erg laten inspireren door Japan. Japan heeft echter veel meer een metroachtig systeem. We hebben ernaar gekeken. In theorie zou kort volgen kunnen werken, maar het kost gewoon vrij veel geld. Het voordeel van het Europees treinbeveiligingssysteem is dat kort volgen automatisch is ingebouwd. Iedereen weet dan precies waar de trein is, want dat wordt ingeruimd in de blokken. Wij zeggen dus vanwege de kapitaalvernietiging: niet doen.

De heer **Monasch** (PvdA):

Ziet ProRail dit in? Of zegt men: alles overziende blijven wij toch voor Kort Volgen?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Publiekelijk heeft men zich daar niet meer over uitgelaten. Naar ik verwacht, wacht men even de kabinetsreactie af. Wij zullen vernemen hoe de minister, in samenspraak met ProRail, over dit gegeven denkt. Als u mij een persoonlijke noot kunt gunt: ik kan mij niet zo goed voorstellen dat als je zegt dat het Europese veiligheidssysteem je stip op de horizon is, je het bedrijfstechnisch verstandig vindt om in de tussentijd te gaan investeren in allerlei andere oplossingen. Doe het dan in één keer goed, zou ik zeggen.

De heer **Monasch** (PvdA):

Ik heb ook een persoonlijke noot: omdat je misschien nooit weet waar de horizon precies ligt.

De **voorzitter**:

Dat wordt erg filosofisch. Voor mij is het al gauw te moeilijk.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Ik denk dat u zichzelf onderschat, voorzitter. Laten wij ons concentreren op de OV SAAL-corridor. De minister zegt: ik hoef dankzij Kort Volgen minder sporen aan te leggen. Zij ziet het dus niet als kapitaalvernietiging, maar juist als een mogelijkheid om geld te besparen. Mevrouw Kuiken zegt: Kort Volgen moet je laten voor wat het is; je moet overgaan op ERTMS. Zou het op de korte termijn een oplossing zijn? Het gaat wel om de hele corridor OV SAAL: Schiphol, Amsterdam, Almere en Lelystad. Kunnen treinen van buiten deze corridor op dit traject rijden of moet je dedicated treinen hebben met ERTMS aan boord?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Als wij niet oppassen, stappen wij weer in de oude vuilkuilen. ProRail en de minister hebben lange tijd gekeken wat op korte termijn gedaan kon worden om een wensje te realiseren. Dan pakken wij een heel klein stukje corridor en gaan wij daar een oplossing voor verzinnen. Wij hebben gezegd – volgens mij was dit ook de opdracht aan de commissie – dat je verder moet kijken dan je neus lang is. Bekijk Nederland niet als een kleine lappendeken van corridors, maar als een geheel van ketens waarbij je met één trein van noord naar zuid kunt rijden, met hetzelfde systeem. Ga niet investeren in tussentijdse oplossingen, want dat is simpelweg kapitaalvernietiging. Uiteindelijk wil je ook die trein met het Europese treinbeveiligingssysteem over diezelfde corridor laten rijden. Dan is het zonde als je al die seinen er weer uit moet slopen.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Voor Almere is de ontsluiting per spoor geen wensje. De commissie refereert aan Japan met zijn metrosysteem. Dat is juist ook het hele idee van de ontsluiting van Almere-Amsterdam: een soort metrosysteem. Stel dat wij de commissie volgen en tegen de minister zeggen: nee, geen Kort Volgen. Het is toch ook kapitaalvernietiging om spoor neer te leggen als wij al weten dat er straks toch via ERTMS extra gereden kan worden? Op welke termijn is ontsluiting van Almere dan wel mogelijk?

Kuiken

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Dan is de reden dat wij zeggen: beslis nu over de uitrol van het Europese treinbeveiligingssysteem. Dat kun je daar ook doen. Het mooie van het Europese treinbeveiligingssysteem is dat je geen extra seinen hoeft in te bouwen. Sterker, je hebt minder onderhoud en je kunt wel dezelfde doelstellingen behalen en besparingen realiseren. Het is niet zo dat wij Almere geen corridor gunnen. Wij gunnen die Almere zeker, maar dan wel met de nieuwste techniek: een Europees treinbeveiligingssysteem.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Die redenering kan ik volgen. Ik heb echter een praktische vraag aan u, als deskundige. U hebt al die studies verricht. U neemt een dapper standpunt in: ProRail adviseert dit, maar wij adviseren iets anders. Wanneer kan het dan wel? Je hebt treinen nodig waarin deze apparatuur zit. Die treinen rijden ook buiten de corridor. Wanneer kun je dan zeggen

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Het moet lukken om in maximaal twee jaar het materieel om te bouwen en geschikt te maken voor het Europese treinbeveiligingssysteem. Volgens mij sluit het tijd-pad daar redelijk op aan. Overigens is op het traject Lelystad-Zwolle al sprake van een Europees veiligheidssysteem. Het is logisch om dan voor de andere richting voor dezelfde systematiek te kiezen.

Het is geenszins mijn bedoeling om anti-ProRail te zijn. Als de minister of de politiek geen besluit neemt over nieuwe systematiek, zoekt men natuurlijk binnen de bestaande mogelijkheden naar andere oplossingen. Wij zeggen: stop daarmee en kies voor de lange termijn, voor heel Nederland.

Ik ga verder met het blok onderhoud. Een van de vragen is of we risico's zien voor het onderhoud van het spoor. Het antwoord daarop is ja. Wij als commissie Wissel op de toekomst hebben onszelf niet voor niets die naam gegeven. We maken ons inderdaad zorgen over de kwaliteit van het onderhoud van het spoor. Dat heeft ermee te maken dat we simpelweg geen zicht hebben op de staat van het onderhoud. We weten dus ook niet of we risico's lopen, zoals de heer Monasch vroeg. Het ontbreekt aan kennis bij ProRail om te kunnen beoordelen hoe het gesteld is met de staat van onderhoud, maar ook aan aansturing bij aanbestedingen. Er wordt nu meer op prijs dan op kwaliteit gestuurd. Dat maakt dat wij ons zorgen maken. Mevrouw Wiegman vroeg heel specifiek of ProRail voldoende kennis heeft. Het simpele antwoord daarop is nee. We hebben ook gezien dat we in vergelijking met andere landen relatief weinig geld uitgeven aan het onderhoud van het spoor. Zo direct zal ik daar nog wat meer over vertellen.

Er is gevraagd of de problemen op het spoor, onder andere in de winter, hierdoor deels te verklaren zijn. Dat kunnen we natuurlijk niet helemaal zeggen, omdat we simpelweg de staat van onderhoud van het spoor niet kennen. Onderhoud speelt er natuurlijk wel een rol in, maar daarnaast kunnen ook de organisatie van de onderhoudsploegen of de aard van de verwarmingsinstallaties een rol spelen. De installaties in Zwitserland zijn van een heel andere orde dan in Nederland. Wij vinden wel dat we ons zorgen moeten maken over de kwaliteit van het onderhoud van het spoor. Als er dus problemen zijn, kunnen die daar deels door worden verklaard.

Een aantal concrete vragen over het onderhoud had betrekking op de constatering van de commissie dat ProRail jaarlijks ongeveer de helft minder spoor en twee derde minder wissels vervangt dan bijvoorbeeld Zwitserland. De vraag was hoe lang dit al gaande is. We hebben onderzoek gedaan over de periode 2005–2010. De TU Delft is ook uitgegaan van die periode. Het gaat dus om een gemiddelde trend en dus niet om een periode van één jaar.

Er is gevraagd of deze vervangingsgraad, die nu 100 kilometer per jaar is, vroeger hoger lag en wat de belangrijkste oorzaken zijn van de relatief lage vervangingsgraad. Het antwoord daarop is dat een precieze vergelijking qua vervangingsgraad met de periode voor 2005 niet is gemaakt. Ik kan wel zeggen dat de onderhoudsuitgaven in de periode 1995–2005 juist stegen en daarna weer sterk zijn gedaald. Sinds 2010 bevinden ze zich weer op het niveau van 2006. In onze optiek zijn de oorzaken van de lage vervangingsgraad juist de kortetermijnvisie, de strategie wijzigingen en de focus op prijs in plaats van kwaliteit.

Voorzitter: Arib



Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Er is ook gevraagd of de onderhoudsgebieden niet juist veel kleiner zouden moeten zijn. Wij vinden dat niet heel wenselijk, omdat je door wat grotere onderhoudsgebieden ook de voordelen hebt van de schaalgrootte. We hebben wel gezegd dat de onderhoudsgebieden samengevoegd moeten worden daar waar de vervoerders ook zijn. Vervoerders hebben nu soms te maken met meerdere onderhoudsgebieden. Het contact tussen de vervoerders en de onderhoudsmensen zou daarnaast meer gestroomlijnd moeten worden.

Een vraag die daarmee samenhangt is of er meer klein onderhoud in eigen huis georganiseerd zou moeten worden. Onder andere België heeft meer onderhoud in eigen huis, zowel wat betreft de ingenieurskant als de onderhoudskant. Vooral voor het klein onderhoud kunnen wij ons voorstellen dat dit wordt georganiseerd op een manier waardoor je er sneller bij bent, met kortere lijnen, waardoor een en ander makkelijker is. Er zijn ook landen die dit helemaal niet hebben. Je hebt hiermee niet per se de oplossing. Het gaat er veel meer om hoe je het onderhoud regelt, hoeveel ploegen je hebt en hoeveel geld je daarvoor over hebt. Wij hebben geconstateerd dat ProRail te weinig eigen kennis in huis heeft – ik herhaal het voor een deel, want ik zei het al – om goed te kunnen beoordelen wat er precies nodig is. Wij hebben geen zicht op de staat van het onderhoud, het activabeheer. Daarin zijn we te afhankelijk geworden. We sturen te veel op prijs. Aannemers zeggen soms tegen ons dat zij met tweedehands materiaal werken om de kosten te drukken – ik snap best dat zij ook een bepaald belang hebben – of dat zij zelf risico's zien. Als zij aan de bel trekken bij ProRail om die aan te pakken, maar geen gehoor krijgen, is het gerechtvaardigd dat daar heel kritisch naar gekeken wordt. Dit is het einde van het blok over onderhoud.

De heer **Monasch** (PvdA):

In dit blok zijn twee belangrijke onderwerpen naar voren gekomen. Ik vind dit blok het meest betekenisvolle en het meest zorgwekkende deel van het hele rapport. Er worden heel veel goede aanbevelingen gedaan, maar als wij niet in staat zijn om voldoende kilometers spoor en vol-

Kuiken

doende wissels per jaar te vernieuwen, dan houdt het verhaal op. Dan kun je over structuur en over toekomstige investeringen praten, maar als de basis niet op orde is, houdt het verhaal op. Omdat de opgave zo simpel is, is de vraag ook simpel. Waarom gebeurt dit niet? Er worden 50 wissels en 75 km spoor te weinig vernieuwd. Dat is een afstand zo groot als die van Amsterdam naar Den Helder. Zo veel wordt niet vernieuwd per jaar. Waarom wordt zo'n eenvoudige opgave niet gerealiseerd?

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Dat hangt niet alleen samen met de prijs. Wij hebben geen zicht op de staat van het spoor. De minister stuurt niet op de lifecycle cost, de levensduur. Materieel is gemiddeld na 40 jaar aan vervanging toe. Als je weet wat de staat van het materieel is, wat de levensduur is, kun je daarop sturen en plannen. Dat is nu simpelweg niet inzichtelijk. Als je bezuinigingen doorvoert en ProRail daarop aanstuurt zonder dat je eisen stelt aan kwaliteit en levensduur, kun je daarmee de kwaliteit van het onderhoud ondermijnen.

De heer Monasch (PvdA):

Mevrouw Kuiken gaf aan dat het budget voor onderhoud na 2009, 2010 weer naar beneden is gegaan. Was dat puur een bezuiniging, of is er bijvoorbeeld een relatie met het miljard dat, deels vanwege onderbesteding, deels vanwege onduidelijke kasschuiven, niet is uitgegeven?

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Voor een deel weten wij dat dus niet. ProRail zegt zelf dat het efficiënter is gaan werken, dat het door beter aanbesteden slimmer en goedkoper is gaan werken. Zowel onze vervangingsgraad als het bedrag dat wij aan onderhoud besteden, is lager.

De heer Bashir (SP):

Het bijzondere is wel dat vanaf 2009 steeds meer werk wordt uitbesteed door ProRail. Voorheen deed ProRail alles zelf, maar nu wordt veel werk uitbesteed aan onderaannemers. Waarom zegt de commissie dat ProRail meer kennis in huis moet halen en niet dat ProRail zelf weer al het werk moet gaan doen en het onderhoud moet gaan verrichten, net als vroeger? Daarmee zou zij de spijker op de kop slaan: enerzijds haal je meer kennis in huis, anderzijds zorg je ervoor dat het onderhoud ook aan het einde van een concessieperiode wordt uitgevoerd. Nu is het zo dat de onderaannemer dat niet meer doet, omdat hij er na de concessieperiode niets meer mee te maken heeft.

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Wij hebben specifiek laten kijken naar organisaties die het onderhoud in eigen huis organiseren. Werken zij beter? Besteden zij meer geld aan onderhoud? Is de kwaliteit beter? Dat verband konden wij niet leggen. Het ging voor de commissie dus te ver om te zeggen: je moet het onderhoud in eigen huis regelen omdat het dan per definitie beter is. We hebben wel het volgende gezien. Als je wilt aansturen op onderhoud, dan moet je wel een bepaalde mate van kennis daarvoor zelf in huis hebben. Dat vonden wij nu ondermaats. Er zijn een aantal organisaties om ons heen die met name het kleine onderhoud dicht bij zichzelf hebben georganiseerd. Dat zou je kunnen doen. Er zijn echter geen mensen die tegen ons hebben gezegd: let op, wil je het per se beter regelen, dan moet je het in eigen huis doen. ProRail werkt met onderhouds-

contracten, maar die zijn nu veel meer georiënteerd op de beschikbaarheid van onderhoud en vervangingsmateriaal maar niet op de vraag wanneer iets wordt vervangen. Ook in de aansturing van onderhoud valt dus nog veel te verbeteren.

De heer Bashir (SP):

Vreest de commissie niet voor dubbele kosten als ProRail meer kennis in huis neemt, maar tegelijkertijd werk door anderen laat doen? Dan heb je namelijk zowel kennis bij ProRail als bij de onderaannemers. Dat pleit er volgens mij juist voor om het bij één organisatie onder te brengen, in plaats van dat er vertakkingen zijn.

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Ik moet mijn antwoord herhalen. Wij hebben in internationale vergelijkingen geen bewijs gevonden dat organisaties die het helemaal in eigen huis hadden georganiseerd, kwalitatief beter of goedkoper dan wel duurder waren. Het is dus niet gezegd dat je alle onderhoud in eigen huis moet halen. Als je dan een accent wilt leggen, stelt de commissie voor om met name naar klein onderhoud, storingsonderhoud, te kijken. Je moet niet de illusie hebben dat je zelf al het spoor moet aanleggen, omdat het nu slecht werkt.

De heer Verhoeven (D66):

Ik vind dat de commissie zichzelf op dit punt eigenlijk tegenspreekt. In het rapport van de commissie gaat het de hele tijd over de lange termijn. Het aanbesteden moet volgens de commissie echter grotere gebieden betreffen. De voorzitter van de commissie zegt net namelijk dat daardoor schaalvoordelen ontstaan. Schaalvoordelen zijn echter op "massa is kassa"-denken gebaseerd, winst boeken op korte termijn en zo snel mogelijk schaalvoordelen creëren zodat de prijs weer omlaag kan. Dat getuigt juist niet van een langetermijnvisie, maar van een kortetermijnvisie. Ik wil graag een reactie van de commissie op deze stelling.

Mevrouw Kuiken (PvdA):

De vraag van de heer Verhoeven houdt volgens mij meer in of er op de huidige markt wel voldoende concurrentie is; moeten wij het niet in veel kleinere stukjes opknippen? Die conclusie delen wij niet. Wij vinden dat de markt voor spooronderhoud groot genoeg is. Dat blijkt ook uit de wijze waarop wordt aanbesteed, waardoor je de prijs kunt sturen. Dat biedt echter geen noodzaak om het kleiner te maken.

De heer Verhoeven (D66):

Dit is voor mij echt een essentieel punt. Er zijn drie spelers die keihard met elkaar knokken bij elk van de aanbestedingen voor een bepaald gebied en die allemaal duiken in de prijs. Daardoor zitten wij nu met het probleem dat er te weinig geld beschikbaar is voor elk gebied en het onderhoud verslechtert. Ik zou het dus nog eens heel goed bekijken. Een grote aanbesteding, een megaclustering, een superraamcontract, het opschalen van gebieden en het opschalen van de organisatie leidt tot een mechanisme van minder spelers die knokken om lagere prijzen. Ik vraag de commissie daarom om het nog eens goed te bekijken, want dit is volgens mij het enige punt waarop de commissie zichzelf tegenspreekt.

Kuiken

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Ik zal het zeker nog even met mijn staf bespreken. Ik merk op dat ik niet de grootste expert op het terrein van concurrentie ben, maar er zijn wel markten waar juist drie spelers overblijven waardoor weer een soort monopoliepositie ontstaat. Ik geloof dus niet dat dit principe helemaal geldt, maar laten wij gewoon afspreken dat ik er in tweede termijn nog even op terugkom.

De heer **Verhoeven** (D66):

Heel graag.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Ik heb een specifieke vraag over het onderhoud gesteld. Het kopje van de inleidende tekst is namelijk "Lage onderhoudskosten kunnen spoorqualiteit ondermijnen". Ik proef ook uit het betoog van mevrouw Kuiken dat er "een risico op" bestaat. In de tekst eronder staat echter: de commissie heeft niet kunnen constateren dat er daadwerkelijk een verband bestaat tussen lage kosten en onveiligheid. ProRail kan ook efficiënt zijn. Wat is het nu precies? Zegt mevrouw Kuiken dat de commissie niet kan bewijzen dat er onveiligheid is door lage bestedingen of geldt wat zij net betoogde: er bestaat wel een duidelijk risico?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Er is een risico, maar wij kunnen dat niet bewijzen. Beide zijn waar. We kunnen het niet bewijzen, omdat we niet weten wat de staat van het onderhoud is, maar wij zien wel risico's, wat ermee te maken heeft dat de vervangingsgraad laag is, terwijl ook de kosten die aan onderhoud worden besteed laag zijn. Als wij dat afzetten in een internationale vergelijking, dan zien we dat dat factoren zijn waarover wij ons zorgen maken. Verder noem ik het feit dat we überhaupt niet weten hoe het ervoor staat op het spoor. Dat alleen zou al zorgelijk genoeg moeten zijn.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Een aantal zorgen delen wij met u, daarom is de commissie gevraagd dit onderzoek te doen. Echter, het kan zijn dat voortaan bij contracten de veiligheid wordt meegenomen. Is dat de overweging die de commissie ons mee wil geven?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Ja, veiligheid en kwaliteit zou ik willen meewegen. Maar dat betekent in ieder geval dat je ook moet aanbesteden op levensduur, zodat je zelf weet wat een redelijke vervangingstermijn is en je niet alleen maar op prijs stuurt, maar ook op die andere factoren.

De **voorzitter**:

Ik dacht dat u klaar was. Klopt dat?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Ik heb nog één belangrijke blok, voorzitter.

De **voorzitter**:

Hoelang denkt u daarvoor nodig te hebben?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Dat hangt van de Kamerleden af; ik ben zo klaar.

Er zijn nogal wat vragen gesteld over de structuur van de spoororganisatie. Er werden ons drie smaken aangeleverd: onderbrenging van ProRail bij of naast RWS, samenvoeging van ProRail en NS of de boel laten zoals ze is. Wij

hebben geen expliciet onderzoek gedaan naar die structuur. Waarom niet? Omdat juist voor beide structuren jarenlange veranderingen gelden – dat brengen reorganisaties nu eenmaal altijd met zich mee – zodat wij ons gefocust hebben op de vraag wat binnen de huidige structuren aan aanbevelingen kunnen worden gedaan om ervoor te zorgen dat je meer grip krijgt op de spoorsector. De Tweede Kamer zou natuurlijk kunnen zeggen: ProRail moet naar RWS, waarbij ik het niet zo relevant vind hoe je dat precies doet. Dat zou de aansturing wellicht vergemakkelijken en de transparantie wellicht vergroten. Maar we hebben het niet onderzocht, dus we hebben ook niet gekeken, welke nadelen dat precies behelst. We hebben natuurlijk ook niet gekeken hoe RWS functioneert. Bovendien moet je dat in het licht plaatsen van de discussies die we hebben over zbo-constructies, maar ook van het onderzoek van de Eerste Kamer naar privatisering. Het is uiteindelijk aan de Tweede Kamer om te beslissen hoe ze daarmee omgaat. Wij hebben er in ieder geval niet voldoende onderzoek naar gedaan om daar harde uitspraken over te kunnen doen.

Als het gaat om de samenvoeging van ProRail en NS, merk ik op dat de vakbonden mordicus tegen het bij RWS onderbrengen van ProRail zijn, omdat de grootste problemen nu juist zitten in de samenwerking en communicatie tussen NS en ProRail. Als je ProRail nog verder op afstand zet bij een log ministerie worden die problemen alleen maar groter. Het is niet per se mijn mening, maar ik schets maar even het palet. ProRail en NS samenvoegen kan. Europees is men er niet dol op, maar als je daar een administratieve constructie om bouwt, dan kan het. Er zijn landen om ons heen, zoals België en Zwitserland, die het op die manier doen. Overigens denk ik niet dat Europa heel erg blij wordt als we dat vervolgens weer als één pakket onderbrengen bij het ministerie, want dat staan de Europese regels ons op dit moment niet toe. Maar ook daar hebben we niet specifiek naar gekeken. Er zijn landen om ons heen die ervoor hebben gekozen om hun ProRail en NS in één holding te houden en de overheid wat meer afstand. Er zijn allerlei vormen mogelijk.

Aangezien we geconstateerd hebben dat Nederland toch nog vrij aardig presteert in Europees perspectief, hebben we niet de noodzaak gezien om er heel erg diep op in te gaan. Het was ook geen onderdeel van onze onderzoeksopdracht. Wel hebben we de Kamer aangeraden om wanneer onze aanbeveling onvoldoende soelaas biedt om de regie en sturing op het spoor weer terug te krijgen, er zelf onderzoek naar te doen. In dat licht is het wellicht aardig dat de Belgen op dit moment bezig zijn met een ordeningsvraagstuk; die kennen zo ongeveer het principe van samenvoeging van NS en ProRail.

Verder zijn vragen gesteld over het aandeelhouderchap. We hebben op dit punt het idee geopperd om de NS als aandeelhouder bij het ministerie van I en M onder te brengen. Ik moet erbij zeggen dat dit geen wet van Meden en Perzen is. Wel hebben we gemerkt dat de discussies over het spoor nu veel meer gaan over het vraagstuk van de prijs, waarbij zaken als kwaliteit, robuustheid en kwaliteit er een beetje door gaan verloren. We konden ons zomaar voorstellen dat als het ministerie van I en M aandeelhouder was geweest, de discussie over de Hanzelijn en het niet met 200 km/u daarover rijden omdat er geen materieel voor was, zich niet had voorgedaan. Een en ander hangt ook samen met de vraag of je gelooft in de filosofie van het heel gericht denken op basis van profit of dat je gelooft in de vervoerder als een publieke dienst

Kuiken

waarbij er meer sprake is van een samenhang met I en M. De heer Haverkamp heeft er ook een aantal kritische noten over geuit. Het is inderdaad waar dat als je je te veel richt op de inhoud en je te weinig naar de cijfertjes kijkt, je de plank mislaat.

De voorzitter:

Ik geef gelegenheid tot korte interrupties. We moeten namelijk echt om vijf uur stoppen. Bovendien heb ik begrepen dat iedereen een tweede termijn wil. Als er én uitgebreid wordt geïnterrupteerd én er een tweede termijn wordt gehouden, moet ik helaas om vijf uur het debat stoppen. Dan gaan we eerst stemmen en wordt het debat daarna voortgezet. De heer Aptroot gaat nu het goede voorbeeld geven.

De heer Aptroot (VVD):

Ik geef het goede voorbeeld. Ik begrijp dat de commissie wat betreft aanbeveling 13 in feite zegt: onderzoek het. Ik neem aan dat ze wel achter het feit staat dat, zoals ook in de toelichting van de aanbeveling wordt aangegeven, de taken van ProRail en die van Rijkswaterstaat veel overeenkomst hebben en dat het bij elkaar onderbrengen ervan betekent dat de minister een betere kennispositie krijgt.

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Ja. Het uitgangspunt van het hele rapport is: verstevig je regierol, neem je sturingsverantwoordelijkheden. In dat licht moet u ook de aanbeveling zien om te kijken of het nodig is om dat te doen. Wel zou ik tegen de Kamer willen zeggen: wacht niet met het doorvoeren van onze aanbevelingen tot u die structuurdiscussie hebt afgerond. Dat duurt namelijk vreselijk lang, terwijl de concessie nu voorligt. Er is volgens mij alle reden om het een te doen maar het andere vooral niet te laten want anders missen we de boot of in dit geval de trein.

De heer De Jong (PVV):

Zojuist hoor ik de commissie aangeven dat er naar de structuur niet uitgebreid onderzoek is gedaan omdat Europa er niet vrolijk van wordt als we zaken regelen zoals we ze zouden willen regelen. Maar ja, we zijn geen provincie van Europa. We zijn gewoon Nederland en we willen dat er een discussie wordt gevoerd met betrekking tot de samenvoeging van bijvoorbeeld ProRail en NS. Zegt de commissie nu eigenlijk tegen de Kamer: roep de minister op om een quickscan te maken om te kijken wat er mogelijk is en wat de voordelen en de nadelen zijn? De commissie heeft er namelijk wel in eerste instantie naar gekeken en dat is niet voor niets geweest.

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Ik heb gezegd dat in principe elke ordeningsvorm mogelijk is. Er zijn landen in Europa waar hun NS en ProRail in een bepaalde constructie zijn samengevoegd. Het wordt, denk ik, Europees gezien wat interessanter als je dat ook nog helemaal bij een ministerie wilt onderbrengen. Het staat de Kamer echter vrij om dat verder te onderzoeken. Dat sluit aan op onze aanbeveling. Ik herhaal dan wel mijn oproep aan de heer Aptroot om niet de discussie te stoppen over de andere aanbevelingen uit het rapport.

De voorzitter:

Mijnheer Bashir, ook kort graag.

De heer Bashir (SP):

Ik ben blij dat de commissie concludeert dat het wel mogelijk is om NS en ProRail samen te voegen, ook in het kader van Europa. Ik hoop dat ook de heer Aptroot dat gehoord heeft.

Aanbeveling 13 is om de ordening verder te onderzoeken. Hoe ziet de commissie dat onderzoek voor zich?

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Ik heb alleen de suggestie meegegeven dat de Eerste Kamer nu bezig is met de behandeling van een privatisering, waar NS onderdeel van is. Onze zuiderburen zijn bezig met Infrabel. De heer De Jong verwijst naar een quickscan. Dat laat ik dus graag aan de Kamer. Mocht de Kamer uiteindelijk kiezen voor een reorganisatie, dan vraag ik haar wel zich te realiseren dat dit heel veel jaren duurt. De concessies liggen nu voor. Grijp dus de kans voor de komende verkiezingen om nu al een aantal zaken structureel en fundamenteel beter te regelen.

De heer Bashir (SP):

Ik houd het heel erg kort. Ik ben vandaag redelijk stil geweest.

De voorzitter:

Dat is geen reden om nu uitgebreid te interrupteren. Dat wordt niet beloofd. Houd het kort.

De heer Bashir (SP):

De commissie heeft dus geen voorkeur voor een bepaald soort onderzoek, bijvoorbeeld voor het instellen van een tijdelijke commissie of het inschakelen van een bepaald bureau? De commissie zegt dus dat het aan de Kamer is?

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Dat laat ik inderdaad graag aan de Kamer over.

De heer Verhoeven (D66):

De commissie heeft gezegd dat het samenvoegen van ProRail en NS mogelijk is als een administratieve constructie wordt bedacht. Ik dacht dat we eerder in dit debat hadden geconcludeerd dat er veel onduidelijkheid was, dat er veel vaagheid was en dat er veel intransparanties waren en dat we daardoor minder zicht hadden op geldstromen, aansturing en regie. Hoe verhoudt een administratieve constructie zich tot duidelijkheid?

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Ik heb niet precies bekeken hoe ze dat hebben geregeld in Zwitserland of in ieder geval in België. Dat zou het ingewikkelder kunnen maken, maar dat kan ik niet beoordelen.

De voorzitter:

Hiermee zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn. Ik heb begrepen dat er behoefte is aan een tweede termijn. Ik heb hier een lijst met spreektijden. Mijnheer Verhoeven, u hebt drie minuten spreektijd.

□

De heer Verhoeven (D66):

Voorzitter. Ik heb het in eerste termijn al gezegd. Ik kan het niet vaak genoeg zeggen: de commissie heeft uitstekend werk geleverd. Daar willen wij haar zeer voor bedanken. Ik ben mijn inbreng in eerste termijn begonnen met

Verhoeven

het belang van het spoor te schetsen. Met het belang van het spoor denk ik dat ik ook het belang van dit onderzoek schets. Daarom ben ik blij dat we dit debat in deze Kamer hebben kunnen voeren met deze commissie van de Kamer.

Ik wil kort terugkomen op een aantal punten. Allereerst heeft de commissie duidelijk gemaakt dat we binnen de huidige kaders ook al een heleboel kunnen op het gebied van duidelijke concessies die meer sturend zijn en het uitwerken van de KPI's. De commissie zegt namelijk terecht: we hebben een aantal algemene aanbevelingen voor de lange termijn gedaan; ga nou niet gelijk over structuurtjes in organisaties praten. Gebruik geen stokpaardjes en doe niet aan incidentenpolitiek. Gewoon concreet op hoofdlijnen een duidelijke opdracht geven en die als Kamer controleren, is wat D66 betreft de invulling. Die aanbevelingen nemen we zeer ter harte. Dat zullen we dus ook doen. Ook de Kamer moet zich de komende jaren op een sobere wijze, dus functioneel en doelmatig, opstellen.

Ook buiten de kaders zal een en ander moeten veranderen. De commissie heeft in het laatste blokje gezegd dat de Kamer dat vooral zelf moet doen. Ik neem daar een voorschot op. Ik zie de variant-Aptroot om ProRail onder Rijkswaterstaat te zetten namelijk als een niet ideale variant, maar die is in ieder geval beter dan de variant-Bashir om ProRail maar weer bij NS te voegen. Wij willen die scenario's bekijken, maar als blijkt dat de varianten tot een grotere bulkorganisatie leiden met nog meer onduidelijkheid – dat mag niet – dan moeten we het gewoon niet doen en dan moeten we er ook over ophouden. Daartoe daag ik de heer Bashir ook uit. Wij zien het liefst dat er een DG ProRail komt. Dat heb ik in eerste termijn gezegd. Ik verwacht hierop geen reactie van de commissie, want zij is duidelijk geweest. Zij wil niet al gelijk over dit soort zaken praten. Dat lijkt mij ook heel goed, maar daar zal het uiteindelijk wel over gaan. We kunnen allemaal praten over de zaken op lange termijn, maar als de Kamer niet durft te praten over een concrete invulling van zaken op korte termijn, doet zij zichzelf tekort.

Stromen van geld, kasschuiven, onderbestedingen: ik heb het gevoel dat de Kamer hierover eerder en simpeler moet worden geïnformeerd. Complexiteit is niet zelden bedoeld om dingen te verhullen. Achteraf informeren is niet vaak bedoeld om dingen alvast lekker door te drukken. Ik zeg niet dat dit is gebeurd, maar we gaan het wel aan de minister vragen. Ik denk dat de commissie er goed aan heeft gedaan om duidelijk te maken dat er ergens op een plank nog geld ligt. In welk huis en op welke plank dat ligt, weet niemand. Dat het nog niet weg is, wil ik nog wel aannemen, maar dat het de afgelopen jaren niet goed is gebruikt, heeft de Rekenkamer een paar uur geleden duidelijk gemaakt. Dat is toch echt een zorgelijke conclusie. Laten wij dat niet vergeten. Het is niet niks als een commissie opschrijft dat de Kamer onvoldoende is geïnformeerd over een van de belangrijkste dingen waar de Tweede Kamer over gaat en dat is het budget. Ik neem dat dus echt zeer serieus. Ik vind het dan ook een scherpe conclusie van de commissie. Dat geldt helemaal voor de conclusie over ERTMS. Ik vind het echt goed dat de commissie heeft gezegd: wij hebben naar experts geluisterd en dit moet je gewoon doen; durf het nou eens te doen. Ik vind het getuigen van lef van een commissie die aanbevelingen doet.

Tot slot. Geen megaschaal, geen megagebieden. Dan krijg je weer "massa is kassa" en dat is niet denken op de lange termijn. We gaan in debat met de minister. Ik dank

de commissie zeer voor het gedane werk, want daarmee kunnen wij vol munitie een heel goed debat over de toekomst van het spoor op de lange termijn houden.

□

Mevrouw Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie):

Voorzitter. Ik wil de commissie en in het bijzonder de voorzitter van de commissie, mevrouw Kuiken, hartelijk danken voor de antwoorden.

Deze dag kunnen enkele conclusies worden getrokken die voor de ChristenUnie als een paal boven water staan. De kennisbasis van de minister en van ProRail zal versterkt moeten worden. Verder is een langjarige financiering van groot belang. Het is voorts nodig dat wij nu gaan besluiten over ERTMS. Ook een strakke aansturing van ProRail, een minister die verantwoordelijk is voor het systeem en veel meer inzicht in de prestaties per lijn zijn nodig.

De commissie wil geen Kort Volgen voor OV SAAL. Dat betekent echter dat er voor OV SAAL dan ook geen variant mogelijk is binnen het huidige budget. Het spoor zal verdubbeld moeten worden en dan is er meer geld nodig. Ik ben erg benieuwd of de commissie diezelfde conclusie trekt. Ik hoor dat graag in tweede termijn.

Collega Aptroot zal straks een motie indienen waar ook mijn naam onder staat. Daarin wordt gevraagd om een reactie van de minister. De ChristenUnie wil deze reactie graag voor het zomerreces ontvangen. Dit is geen onderwerp om controversieel te verklaren.

□

De heer Haverkamp (CDA):

Voorzitter. Ik dank de commissie voor de beantwoording. Het blijft natuurlijk schokkend om te constateren dat zelfs een commissie met zoveel deskundigheid, waarvan wij vandaag weer hebben kunnen genieten, niet het door ons allemaal gehoopte inzicht heeft kunnen krijgen in de financiering. Wat dat betreft, ligt er een duidelijke huiswerkopdracht voor de minister. Ik heb begrepen dat de minister straks het stenogram krijgt, eventueel ingelijst, zodat zij ons ervan kan overtuigen hoe wij als Kamer het budgetrecht kunnen nemen.

Ik dank de commissie ook voor het feit dat zij al in het eerste blokje aangaf dat de mogelijkheden die de minister heeft voor de regie, onvoldoende benut zijn. Ik had die conclusie al in het rapport gelezen, maar omdat er in de onderlinge discussie tussen de Kamerleden enige onduidelijkheid was, ben ik blij dat er is herbevestigd dat er op dit moment genoeg sturingsmogelijkheden zijn en dat wij geen orderingsdiscussie met elkaar moeten aangaan.

De commissie doet zichzelf tekort, want zij heeft in het rapport wel een aantal orderingsvraagstukken behandeld. Een van de genoemde nadelen van een baten-las-tendienst – vergelijk dat met de Rijkswaterstaatvariant – is dat die zo dichtbij de minister komt, dat je bijna dagelijks politieke interventies kunt verwachten. Als ik mevrouw Kuiken goed heb beluisterd, zegt zij: kies een lange termijn, kies dat stipje aan de horizon en vaar daar dan naartoe; af en toe gaat dat linksom en af en toe rechtsom, met de wind tegen of met de wind mee, maar blijf op koers naar dat stipje aan de horizon en ga tussendoor niet zwal-ken. Dat is een zeer duidelijke, maar ook zeer pittige les, want het is bekend hoe graag wij bij het MIRT met elkaar

Haverkamp

discussiëren over projecten en dergelijke. Ik ben ook heel benieuwd hoe wij omgaan met de OV SAAL-discussie en de problematiek inzake de veiligheid op het spoor, met in het achterhoofd de conclusies van de commissie. Dat is echter een opdracht aan de Kamer zelf. De commissie heeft voldoende stof tot nadenken gegeven.

Ik heb een vraag over de spanning tussen NS, ProRail en het ministerie op het punt van de investeringen. De Hemboog ligt er voor 149 mln. en daar gaat twee keer per uur een treintje over. Er ligt een fantastisch stuk spoor waar je 200 kilometer per uur over moet kunnen rijden, maar dat kan nog niet. Hoe zorgen wij ervoor dat die balans veel beter is en dat dit soort afwegingen in de toekomst beter wordt gemaakt? Concreet gaat het daarbij ook om de ambities met betrekking tot het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Mensen in de omgeving van Bathmen, in Oost-Nederland, vragen niet voor niets wat hun gaat overkomen. We moeten voorkomen dat wij straks een spoor neerleggen waardoor allerlei mensen boos worden. Heeft de commissie er gedachten over hoe wij beter kunnen nadenken over de toekomst?

Ik ben dankbaar voor de suggesties die wij hebben gekregen op het punt van de KPI's. Daarbij gaat het om de vraag hoe er betere contracten kunnen worden afgesloten tussen onszelf en de minister, maar ongetwijfeld ook tussen de minister en ProRail.

□

De heer **Bashir** (SP):

Voorzitter. Allereerst bedank ik de commissie hartelijk voor de beantwoording van de vragen. Ik concludeer dat de minister, NS en ProRail de afgelopen jaren opportunistisch bezig zijn geweest, gericht op kostenbesparingen op korte termijn. Daarmee zijn de maatschappelijke taken van de spoorsector verwaarloosd, met als gevolg de problemen die wij nu zien. De splitsing van NS en ProRail heeft daar zeker aan bijgedragen. Dat heeft uiteindelijk geleid tot vermindering van de kwaliteit van ons spoor en uiteindelijk ook tot een gebrek aan politieke regie.

Ik ben blij dat wij met dit rapport in de hand een stevig debat kunnen aangaan met de minister. Daarin kunnen wij ook trachten om de regie op korte termijn terug te pakken. We kunnen met het rapport in de hand kiezen voor de toekomst en voor het Europese veiligheidssysteem. Ook belangrijk is natuurlijk dat wij met dit rapport in de hand kunnen investeren in ons spoor.

In het debat met de minister zal ik terugkomen op mijn aangehouden motie over de quickscan, want ik vind het belangrijk om heel goed uit te zoeken hoe wij NS en ProRail weer kunnen samenvoegen. Ik kom daar dus zeker op terug in het debat met de minister over dit rapport.

Enkele vragen aan de commissie zijn blijven liggen. Ik vraag de commissie om daar nog even op in te gaan. Ik heb een meldpunt voorgesteld voor spoormedewerkers, die nu nergens met hun problemen terecht kunnen. Ik heb gevraagd om daarvoor een meldpunt bij de inspectie in te richten. Hoe denkt de commissie daarover?

Ik heb ook een vraag gesteld over de reiziger. Ik zie de reiziger te weinig in het rapport terug. Hoe kijkt de commissie daarnaar?

□

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Voorzitter. Net als de voorgaande sprekers bedank ik de commissie en de deskundige ondersteuning enorm. Het is echt een formidabele klus die hier is geklaard. Het is mijn fractie duidelijk geworden dat de minister nu al de mogelijkheden heeft om veel meer te sturen en veel meer de regie te nemen dan zij nu doet. De Kamer kan er ook veel strakker bovenop zitten. Dank voor die handvatten.

Bij de aanbieding van de jaarverslagen hoorden wij, net als vandaag, over de onderuitputting. Ik heb daar in mijn inbreng ook al een paar punten over gemaakt. Dit lijkt mij echt iets waar de Kamer nog strakker bovenop moet zitten. Het kan niet zo zijn dat wij niet weten waaraan het geld is besteed. Het kan zeker niet zo zijn dat er wel geld is en dat het, in deze tijden, niet geïnvesteerd wordt in het spoor, waar dit broodnodig is.

Ik heb van mijn collega's drie verschillende structuurvoorstellen gehoord om de boel op te schop te nemen. Ik doe een beroep op de Kamer om daarin terughoudend te zijn, ook al zijn het leuke ideeën. Je kunt immers een probleem alleen met een structuurwijziging oplossen als om een structuurprobleem gaat. In wat door de commissie is aangedragen is niet één helder structuurprobleem te zien dat je door één gigantisch grote reorganisatie kan oplossen. Laten wij gewoon saaier, maar degelijker, aan de slag gaan met de minister, die goed moet aansturen. Wij moeten er vervolgens bovenop zitten.

Ik heb blijkbaar toch een interruptie weten uit te lokken, zie ik.

De **voorzitter**:

Dat is niet de bedoeling.

De heer **Bashir** (SP):

Ik houd het kort. De commissie zegt dat er onderzoek moet komen naar de structuur. Ik denk dat GroenLinks daarnaar wel wil kijken.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

GroenLinks is een heel stuk minder enthousiast over een structuurwijziging. Als je daar niet enthousiast over bent, moet je er ook niet veel energie insteken om het te onderzoeken. Als wij het nu gaan onderzoeken, bedenken wij misschien iets en nemen wij vervolgens twee, drie jaar de tijd om het in te voeren, inclusief veel geld en gedoe. In plaats daarvan kunnen wij veel beter de middelen gebruiken die wij wel hebben, zoals de minister strakker bij de les houden. Mijn fractie staat wel open voor een paar kleinere dingen. Grote reorganisaties en grote samenvoegingen of terug naar het ministerie? Wij zien daarin geen enkele oplossing van de problematiek.

Wat betreft ERTMS hebben wij veel twijfels. Het is aantrekkelijk dat het snel en grondig is. Wij moeten het misschien maar eens een keer doen. Ik heb echter niet voldoende inhoudelijke onderbouwing gehoord van de stelling dat het echt veilig en op tempo kan. Dat kan er ook aan liggen dat ik iets minder in de materie ben ingewerkt. De voorzitter van de commissie refereerde aan een aantal vertrouwelijke rapporten. Ik begrijp dat wij die niet tot ons kunnen nemen. In het komende debat met de minister wil ik daarover echter graag meer horen. Daarna kijken wij dan ook uit, zodat wij goed investeren in een beter en een sneller spoorstelsel. Zo wordt het spoor een echt alter-

Van Tongeren

natief voor het autovervoer. Dat lokt nog meer automobilisten dan nu uit de file en uit de auto.

De heer **Aptroot** (VVD):

Voorzitter. Ik dacht dat mevrouw Van Tongeren zich tot mij persoonlijk richtte. Ik wil niet als automobilist in de file staan. Ik wil graag dat de file verdwijnt. Ik vind het echter ook heel belangrijk dat veel mensen met de trein gaan. Daarvoor heeft de commissie mede een goede basis gelegd.

Ik ben het zeer met de commissie eens dat er een structuurdiscussie kan volgen. Alle andere aanbevelingen kunnen binnen een paar maanden gerealiseerd worden, sommige andere vergen wat meer tijd. Ga in ieder geval met het totale pakket aan de slag en wacht niet op de uitkomst van een structuurdiscussie. Daarmee ben ik het eens. Ik zal de minister nog eens nauwgezet bevragen over ERTMS, ook in relatie tot het Programma Hoogfrequent Spoor. Ik vind de commissie daarover kort door de bocht, maar ik heb liever een scherp standpunt dan iets waaruit je helemaal geen duidelijkheid krijgt.

Tot slot bedank ik de commissie voor de beantwoording en dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

gelet op de opdracht van de Kamer aan de Tijdelijke commissie Onderhoud en innovatie spoor naar aanleiding van de complexiteit bij de beoordeling van onderhoud- en realisatiebudgetten in relatie tot innovatie;

van oordeel dat de commissie gedegen onderzoek heeft gedaan naar de spoorsector en haar bevindingen heeft weergegeven in een heldere rapportage;

spreekt hier haar grote waardering voor uit;

roept de regering op, de aanbevelingen uit de rapportage ter harte te nemen en de Kamer een brief te doen toekomen waarin voor alle aanbevelingen wordt aangegeven of zij worden overgenomen, waarom dat al dan niet wordt gedaan en hoe de overgenomen aanbevelingen worden uitgevoerd;

spreekt voorts uit dat het rapport een goede basis biedt voor een gedachtewisseling met de regering,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Aptroot, Monasch, De Jong, Haverkamp, Bashir, Verhoeven, Van Tongeren, Wiegman-van Meppelen Scheppink, Dijkgraaf, Ouwehand en Brinkman.

Zij krijgt nr. 15 (32707).

De heer **De Jong** (PVV):

Voorzitter. Wij hebben twee dagen gedebatteerd. Dat was waardevol. De PVV-fractie acht deze commissie en haar rapport een waardevol geheel waarmee wij een goed debat met de minister kunnen aangaan. De commissie geeft aan dat er te weinig regie, te weinig visie, te veel kortetermijndenken en te weinig openheid over de spoorbudgetten waren. Dat is een stevige conclusie. Het is dus van groot belang dat de Kamer hierover met de minister van gedachten wisselt.

Het is ook een goed en nuttig debat geweest, omdat de commissie heeft aangegeven dat Nederland zich als een soort testlab of – zo noemde ik dat – proefkonijn heeft opgeworpen met betrekking tot ERTMS. Wij moeten daaruit lessen trekken voor de toekomst. Ik wil de commissie hartelijk bedanken voor haar inzet in het afgelopen jaar. Ik ben er ook wel een beetje trots op dat ik mijn collega daar zo zie zitten. Dat is toch iets heel bijzonders. Ik dank de commissie zeer. Wij kijken uit naar het debat met de minister.

De heer **Monasch** (PvdA):

Voorzitter. Ik dank de commissie voor de uitvoerige beantwoording in eerste termijn. Ook dank ik de ambtelijke staf voor zijn uitstekende ondersteuning. De conclusie is dat verschillende ministers en het ministerie het spoor kwijt zijn geraakt in hun eigen begroting. Dat wordt nog aangevuld met wat we vandaag van de Algemene Rekenkamer te horen hebben gekregen. Het debat hierover zal zeker verder worden gevoerd met de minister. Het wordt misschien geïllustreerd door het rapport van de Algemene Rekenkamer. Daarin staat dat er per jaar 4000 kasschuiven plaatsvinden. Een beetje kasschuiven hier en daar kan geen enkel kwaad voor de souplesse in de begroting door de jaren heen, maar je hoeft er geen minister voor te zijn om door 4000 kasschuiven het spoor bijster te raken.

Ik heb in eerste termijn namens mijn fractie gezegd dat er de komende weken en maanden niet alleen bij de minister, maar ook bij de Kamer een verantwoordelijkheid ligt om ervoor te zorgen dat dit niet de zoveelste commissie wordt waarmee we in 2019 gaan terugkijken op 2012. Waarom zeven jaar? Zeven jaar geleden stond hier namelijk ook een werkgroep van de Kamer, de werkgroep Pro-Rail. Die had tal van aanbevelingen, waarvan gelukkig een deel is uitgevoerd. Dit rapport van de commissie-Kuiken vraagt echter om grondige veranderingen. Voor ons is de onderhoudsopgave die er is, de lakmoesproef. Het is uitstekend om daarna de structuurdiscussie te voeren, maar wij willen het wel in die volgorde.

Nogmaals dank ik de commissie. Wij zien uit naar het debat met de minister. Wij willen dat debat graag voor het zomerreces hebben afgerond.

De voorzitter:

Ik heb begrepen dat mevrouw Kuiken direct kan antwoorden. Als dat binnen twintig minuten lukt, dan is de tweede termijn afgerond en hoeven we vanavond niet door te debatteren. Dat zou een heel mooie prestatie zijn!

Kuiken



Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Voorzitter. Ik kan inderdaad meteen antwoorden. Dat betekent misschien wel dat het niet helemaal chronologisch gaat, maar dat kunnen we met elkaar aan.

De heer Haverkamp vroeg: moeten we de PHS-constructie en de daaraan verbonden ambities niet heroverwegen? Ik meende dat ik daarop in mijn beantwoording al was ingegaan. Ik zou de ambities niet lager willen stellen. Als je het Europese treinbeveiligingssysteem invoert, zou dat echter best kunnen betekenen dat je op sommige trajecten met een spoor(verdubbeling) minder uit de voeten kunt of dat het anders kan worden ingevuld. Dit moet wel synchron lopen. Dat sluit aan op de vraag over de Hemboogdiscussie.

De heer Bashir vroeg: is de reiziger wel voldoende aan de orde gekomen? We hebben natuurlijk gesproken met reizigersorganisaties. In de KPI's hebben we bovendien het belang van de reizigers heel erg voorop willen stellen. Zelf ben ik ook reiziger. Reizigers zijn gebaat bij voldoende capaciteit, minder verstoringen, meer veiligheid en robuustheid. In dat licht hebben we gekeken naar ordeningsprincipes die de reizigers weer centraal stellen. Tijdens de winterchaos hebben we gezien hoe belangrijk het is dat organisaties niet met de dikke vinger naar elkaar wijzen, maar met de dikke vinger elkaar vasthouden zodat het voor de reiziger beter gaat.

De heer De Jong en anderen hebben gevraagd: op welke momenten kunnen wij als Kamer vaker kijken naar de mutaties? Ook de heer Bashir vroeg ernaar. In de Kamer worden natuurlijk de voorjaars- en de najaarsnota besproken. Als je ervoor zorgt dat de begrotingsstructuur in evenwicht komt met het Infrastructuurfonds, heb je dat overzicht. Indien de Kamer ook nog besluit om er een groot project van te maken, wordt zij nog beter geïnformeerd over het spoor.

Het is goed dat mevrouw Van Tongeren benadrukt dat er nog aarzelingen zijn, onder andere bij de vakbonden. Daar zijn wij ook niet blind voor. Voor een deel heb ik al aangegeven waardoor dat met name komt. De Kamer hoeft ons niet te geloven op ons rapport of onze blauwe dan wel bruine ogen. Ik verwijs wel naar de landen die al stappen hebben gezet, zoals Denemarken en België, en naar de vertrouwelijke businesscases die wij hebben ingezien. Ik raad de Kamer zeer aan om de minister te vragen om inzage, vertrouwelijk of in de openbaarheid.

Mevrouw Wiegman heeft gevraagd naar OV SAAL. NS twijfelt zelf over het nut van Kort Volgen. Als de Kamer er niet voor kiest om het Europese beveiligingssysteem in te voeren, kun je die extra treinen mogelijk maken. Aan de andere kant sluit ik niet uit dat er sowieso extra spoor nodig is. Almere blijft, zoals het er nu naar uitziet, groeien. Daarbij gaat het echter niet om de techniek maar om de wens meer reizigers te vervoeren op een traject. Het Europees beveiligingssysteem is geen wondermiddel, maar als je het op een slimme en betaalbare manier wilt doen, is het wel de beste keuze.

De heer De Jong heeft in de eerste termijn gevraagd naar die 10 mld. gulden. Eerder zei ik dat ik het niet wist, maar onze staf denkt dat die inschatting nog steeds reëel is. Dat kunnen wij echter niet hardmaken, dus ik raad de Kamer aan om dit bij de minister na te vragen.

De heer Haverkamp vroeg mij nog naar baseline 3. De verwachting was dat die er in 2015 zou komen. Het tijdstip is nu nog onbekend. Experts zeggen dat als het er komt,

het meer een nieuw level zal zijn met toeters en bellen die wij niet per se nodig hebben. Je kunt er wel voor kiezen om in de aanbesteding af te dwingen dat als er nieuwe toeters en bellen komen, die ook op je treintje of fietsje erbij kunnen komen. Ook dat is een slimme manier van nadenken over de toekomst.

De heer De Jong vroeg wanneer de keuze voor alleen het Europese treinbeveiligingssysteem is gemaakt. Dat is ergens in de planfase gebeurd, rond 2000. Dit onderwerp kan terugkomen in het algemeen overleg over de HSL et cetera.

ATB-Vv zal ook nog onderwerp van discussie in de Kamer zijn. Kijk ons rapport er nog eens op na. Ik heb er veel over gezegd. Ik wil de Kamer er nog wel aan herinneren dat de minister in november 2011 zelf al schreef niet verder te willen gaan met ATB-Vv, mede omdat van de 5000 seinen er al 1614 waren voorzien van ATB-Vv en er een budget was gereserveerd voor nog 500. Het voorzien van het gehele seinenpark hiervan, is een andere discussie.

De heer Aptroot vroeg of het sporenschema niet wat eenvoudiger kan. Voor een deel is dit onderwerp al een klein beetje achterhaald, omdat wij nu één ministerie hebben. Dat scheelt weer een hokje. Met dank aan hem is het leven weer iets simpeler geworden. Het blijft echter vrij ingewikkeld. Wij zullen met name in de wijze waarop wij de verantwoording, de begroting en het Infrastructuurfonds regelen de boel moeten versimpelen.

De heer Verhoeven is nog ingegaan op de onderhoudsgebieden. Ik heb verzuimd om hierbij te vermelden – dat kan wat verarring geven – dat er op dit moment 20 tot 25 regio's zijn. In principe staat ook kleinere aanbieders niets in de weg om zich binnen die gebieden op de markt te storten. Dat betreft met name klein onderhoud.

De heer **Verhoeven** (D66):

Dat weet ik. Daarom zeg ik juist: ga die gebieden nu niet vergroten.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Dat is inderdaad de discussie over schaal versus concurrentie. Het probleem is nu meer dat er drie aanbieders zijn die redelijk grote regio's hebben. Wij verwachten niet dat het een probleem is om die regio's groter maken. Daardoor heb je meer schaalvoordeel. Dat hoeft niet per se voor alles wat je doet. Wellicht is daar wat meer synergie in te bewerkstelligen. Nu worden onderhoudscontracten gesloten voor vijf jaar. Je zou ook kunnen besluiten om ze iets te verlengen. Dat zou een middel kunnen zijn om ook andere partijen te verleiden of toe te staan om op die markt te komen.

De heer **Verhoeven** (D66):

Wij zullen er met de minister verder over praten. Ik ben heel benieuwd wat de minister, die van liberale huize is, vindt van zo'n aanbeveling.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Ik denk dat ik hiermee de vragen die nog restten van de eerste termijn en de vragen die ons in de tweede termijn zijn gesteld, heb beantwoord.

Officieel moet ik nog een oordeel geven over de motie. Ik kan alleen maar zeggen dat wij er zeer verheugd mee zijn dat de Kamer op deze manier over ons rapport heeft geoordeeld en dat zij de aanbevelingen ter harte neemt. Zij begroet uiteraard niet alles meteen met enthousiasme,

Kuiken

maar zij neemt het in elk geval zeer serieus. Wij wachten de reactie van het kabinet op het rapport graag af.

Afsluitend wil ik de Kamer bedanken voor de serieuze wijze waarop zij ons heeft bejegend. Ik wil vooral nog even de commissieleden, de heer Bosman, de heer Van Bommel, de heer Jansen en de heer Van Hijum, en onze staf heel hartelijk bedanken voor al het werk dat zij hebben verzet. Het is altijd zeer belangrijk om de ondersteunende steun te krijgen. Je hebt dan wel wat mensen nodig die willen graven, duwen en trekken om dat mogelijk te maken.

(geroffel op de bankjes)

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Kuiken. In de motie-Aptroot c.s., die is gesteund door alle fracties, wordt waardering uitgesproken voor het werk van de commissie. Dat is verdiend. Ook ik dank de leden van de commissie. Ik weet hoe zwaar het is om actief deel te nemen aan een onderzoekcommissie terwijl het gewone werk ook moet doorgaan. Het is belangrijk parlementair werk. Mijn dank daarvoor. Ik dank ook de staf voor het geleverde werk. Hiermee is de Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor van haar taak ontheven. Ik wens de woordvoerders veel succes in het debat met de minister.

De beraadslaging wordt gesloten.

De vergadering wordt van 16.50 uur tot 17.00 uur geschorst.