

Vergaderjaar 2012–2013

29 893

Veiligheid van het railvervoer

Nr. 145

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 18 april 2013

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 6 maart 2013 overleg gevoerd met staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 13 februari 2013 inzake de Railmap ERTMS versie 1.0 (29 984, nr. 385);**
- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 17 december 2012 inzake de aanbieding van het Jaarverslag 2011 van de Nederlandse Autoriteit voor Spoorwegveiligheid (29 893, nr. 139);**
- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 10 december 2012 met de reactie op recente brieven aan de Kamer omtrent onderhoud van het spoor (29 984, nr. 336);**
- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 30 januari 2013 inzake de rapportages van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) met betrekking tot pgo-contracten, signalen over overvolle treinen en een aantal ongevallen en incidenten op de hoofdspoorweg (29 984, nr. 377);**
- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 1 maart 2013 inzake het Onderzoeksrapport ILT «Botsing van twee goederentreinen op de Maasvlakte» (29 893, nr. 140);**
- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 4 maart 2013 met de reactie op het voorstel van ProRail inzake spoorbeveiligingssysteem ATB-Vv (29 893, nr. 141);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 4 maart 2013 inzake het rapport over een incident met een trein met gevaarlijke stoffen (29 984, nr. 391);**
- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 4 maart 2013 over de voortgang van de aangekondigde maatregelen naar aanleiding van de aanbevelingen in het rapport van de commissie-Kuiken (29 984, nr. 389);**
- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 4 maart 2013 inzake toezending van de opzet van het vervolgonderzoek dat door de Inspectie Leefomgeving en Transport is gestart op basis van de Quick Scan Beheer**

**onderhoud hoofdspoorweginfrastructuur ProRail (29 984,
nr. 390).**

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Paulus Jansen

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

Voorzitter: De Boer
Griffier: Israel

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Bashir, De Boer, Dik-Faber, Hoogland, De Rouwe en Van Veldhoven,

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

Aanvang 10.05 uur

De **voorzitter**: Welkom iedereen bij het AO Spoorveiligheid en European Rail Traffic Management System (ERTMS). Bij gebrek aan een voorzitter, zal ik hier plaatsnemen en zal ik als laatste het woord nemen. Mevrouw Van Veldhoven is enigszins vertraagd, maar komt wel. Ik stel spreektijden van vijf minuten per fractie voor en maximaal twee interrupties.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik was het AO Spoorveiligheid en ERTMS aan het voorbereiden, toen wij op het laatste moment nog een aantal brieven ontvingen. Ik las die laatste brieven van de staatssecretaris en het enige dat de staatssecretaris schrijft, is dat zij onderzoek gaat doen. Als een van haar brieven nog een bijlage bevat met onderzoeksresultaten dan ziet de staatssecretaris weer aanleiding tot een vervolgonderzoek. Ik gok dat de staatssecretaris als antwoord op de vragen straks steeds weer zal verwijzen naar onderzoeken. Ik vraag me ondertussen wel af wat de echte reden is van al dat onderzoek. Is er geen visie of durf? Straks lig ik hier onder een stapel met onderzoeksrapporten, is de reiziger er niets mee opgeschoten en is er niets voor de reiziger verbeterd. Ik ben benieuwd naar de reden van al dat onderzoek. Wat betreft de aanbestedingen en het onderhoud van het spoor zelf zit de staatssecretaris op haar handen en moeten wij eerst wachten op een audit. Daarna ongetwijfeld weer wachten. Ondertussen geven bedrijven zoals Strukton aan dat het prijsniveau van de onderhoudscontracten leidt tot minder kwaliteit, minder duurzaamheid en minder veiligheid op het spoor. Ik kan een korte opsomming geven van een paar incidenten, dus niet alle incidenten, die mede het gevolg zijn van steeds lagere kosten en een steeds hogere werkdruk. Vorig jaar was er een bijna-aanrijding van onderhoudspersoneel met een goederentrein in Goes, raakte een monteur in Rotterdam zijn voet kwijt, raakte een andere werknemer een ledemaat kwijt en werd een werknemer in Rotterdam getroffen door inductiespanning. Begin dit jaar kwam een monteur met een arm in een baanmachine en vorige maand moest een ploeg baanwerkers wegspringen voor een aanstormende trein bij Leeuwarden. Enkele dagen later volgde een vergelijkbaar incident bij Bunnik. Dit zijn enkele gevolgen voor de werknemers, maar ook reizigers hebben last van het slechte onderhoud of achterstallig onderhoud op het spoor. Vorige week dinsdag bijvoorbeeld is het spoor tussen Capelle-Schollevaar en Gouda van maandagavond tot en met dinsdag laat in de ochtend dichtgegooid. Er was, begreep ik, paniek toen bleek dat het onderhoud dusdanig achterstallig was dat de spoorstaven zo dun waren geworden dat een trein er niet meer verantwoord overheen kon rijden. Dit zijn spoedreparaties die als gevolg van achterstallig onderhoud plaatsvinden, maar waar ook reizigers erg veel last van hebben. Vorig jaar waren er 600 spoedreparaties, terwijl dat er de jaren ervoor 20 per jaar waren. Dat de staatssecretaris dit soort signalen «voorbarig» noemt, vind ik onbegrijpelijk. Het spoor is een speeltje geworden, waar bedrijven met elkaar moeten concurreren en waar uiteindelijk de veiligheid en de werknemers de klos zijn. De staatssecretaris stopt haar hoofd in het zand. Ik zou graag een reactie willen horen van de staatssecretaris over de incidenten die ik noemde. Wanneer gaat zij actie ondernemen door bijvoorbeeld te stoppen met de

pgo-aanbestedingen, ervoor te zorgen dat spoorwerkers hun werk kunnen behouden en dat er ook geen expertise verloren gaat, zodat er geen ongelukken meer plaatsvinden?

De SP-fractie is al jaren voorstander van ERTMS. Wij zijn ook blij met het principebesluit dat het ERTMS aangelegd zal worden. Toch proef ik nog steeds enige terughoudendheid bij de staatssecretaris. Zo komen er weer meer onderzoeken en verkenningen om tot een voorkeursbeslismoment te komen. Begrijp ik goed dat in 2028 het gehele spoor voorzien zal zijn van ERTMS of is dat afhankelijk van meer onderzoeken en daarna nog meer onderzoeken? Verder zou de SP-fractie graag willen weten waarom de staatssecretaris niet gewoon de commissie-Kuiken volgt, die stelt dat de techniek van ERTMS voldoende bewezen en beproefd is en dat er geen noodzaak is allerlei aanvullende onderzoeken te doen.

Werknemers die onderhoudswerkzaamheden uitvoeren aan het spoor, zijn mensen op wie we erg trots zijn, maar zij zijn ook mensen op wie we zuinig moeten zijn. Dankzij die mensen rijden er nog treinen over het spoor en kunnen de reizigers van A naar B komen. Er moet bij spooronderhoud aan veiligheidsmaatregelen gedacht worden, zoals het afzetten van het spoor waarover nog wel treinen rijden. Dit schijnt niet altijd te gebeuren. Gelukkig zijn er nieuwe ontwikkelingen waardoor bijvoorbeeld de hekwerken met magneten gemakkelijker en sneller geplaatst kunnen worden. Ik zou de staatssecretaris willen verzoeken om deze innovaties op te pakken, zodat de spoorwerkers echt veilig aan de slag kunnen gaan.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik zal mijn inbreng vooral richten op ERTMS, omdat ik denk dat daar grote investeringen aan de orde zullen zijn, waarbij de Kamer erg alert moet zijn.

Toen ik gisteravond de stukken tot mij nam en ook de recente rapporten die ons de afgelopen dagen zijn toegestuurd, vielen mij de verschillende incidenten bij ProRail op. Daar schrok ik van. Het gaat om kaarten die niet op orde zijn en waar opnieuw gedonder mee is, of om verschillende acties rond rode seinen. Ik ben niet zo ver gekomen om te turven om nu een lijstje te kunnen produceren, maar ik wil de vraag wel aan de staatssecretaris stellen. Hebben wij op dit moment te maken met een aantal incidenten die wat achter elkaar komen of zijn er structurele problemen, waar wij in het verleden ook over gesproken hebben? Wat is het oordeel van de staatssecretaris over de incidenten van de afgelopen maanden, waarvan ook de heer Bashir er een aantal heeft genoemd? Binnen welke marge bevinden die zich?

Ik noemde het ERTMS al en ik wil daar graag wat langer bij stilstaan, omdat ik er veel vragen over heb. Ik heb de Railmap bekeken. Laat ik beginnen met het tijdpad. Mij is dat niet helemaal duidelijk. In het verleden is gesproken over 2028. Ik zag ook het jaartal 2020 voorbijkomen. Dan moet het volledig ingevoerd zijn. Wat is nu precies het tijdpad? Welke volgorde wordt gehanteerd? Ik zie dat daar onderzoeken naar gedaan worden, maar ik zou toch van de staatssecretaris willen weten of zij het oude adagium van de commissie-Kuiken nog voor zich ziet: eerst treinen, dan banen. Ik heb het idee dat nu in de Railmap die discussie opnieuw aangegaan wordt, terwijl de staatssecretaris naar mijn mening de aanbevelingen van de commissie-Kuiken volledig heeft overgenomen. Vorige week stond er een artikel in het Algemeen Dagblad (AD) over ProRail. Ik vond dat een beetje zielig artikel. Er werd verwezen naar de problemen en er werd geld gevraagd voor een versnelde invoering van Automatische Trein Beïnvloeding-Verbeterde versie (ATB-Vv). Ik heb daar vragen over. De staatssecretaris laat zich in haar brief daarover diplomatiek uit, maar ik vind het niet duidelijk. De reactie lijkt een beetje «het gaat niet goed en we willen meer, meer, meer». Het moet toch gewoon op orde zijn bij ProRail? Waarom worden fouten steeds beloond met extra geld? Ik zou daarover graag een wat meer uitgesproken opvatting van de staatssecretaris willen horen.

Ook het aantal roodseinovertradingen zou deze jaren afnemen. De sector heeft beloofd dat het naar maximaal 133 gaat. Los van het feit dat dat aantal nog lang niet gehaald werd, is er de laatste jaren extra geïnvesteerd in ATB-Vv. En wie schetst ons aller verbazing: het aantal roodseinovertradingen is juist toegenomen.

Ik zie dus niet het causale verband van de smeekbede in het AD en ik krijg daarop graag een inhoudelijke reactie van de staatssecretaris. Ik hoor ook graag hoe zij de toename van het aantal overtradingen duidt, terwijl beloofd en afgesproken was dat het aantal naar beneden zou gaan. Ik stel tevens de vraag of de staatssecretaris daarop zal handhaven. Onderneemt zij actie als afspraken niet waargemaakt worden? Er zal toch niet bij het niet nakomen van afspraken als sanctie een beloning van meer geld gegeven worden?

De CDA-fractie heeft in het vorige kabinet besloten en gevonden dat wij naar ERTMS moeten. Wij hebben echter over de omvang, de impact en de nog bestaande kennislacunes veel vragen. Decisio heeft een slechte maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) gepresenteerd. Is dat rapport verouderd of staan de uitkomsten daarvan nog steeds boven water? Ik heb ook vragen bij het proefproject Amsterdam-Utrecht. Dit had toch al lang plaats moeten vinden? Ik lees in de brief dat dat in 2013 zal plaats vinden, maar in een eerdere brief las ik dat de evaluatie ervan in 2013 gereed zou zijn en dat we op basis daarvan conclusies trekken. Nu is het andersom. De staatssecretaris trekt conclusies en gaat binnenkort het project verder afronden. Ik ben benieuwd of er vertraging is geweest of dat het misschien vergeten is. Wat is nu de stand van zaken van dat proefproject?

Kan het duo ATB-Vv en ERTMS al samengaan in de tussentijd? Vindt de staatssecretaris het verstandig om in een verouderd systeem ATB-Vv, hoewel we nog een erg veilig spoor hebben, te investeren, terwijl de toekomst ogenschijnlijk bij ERTMS ligt? Ik heb veel vragen over het bedrag van 2 miljard euro.

De **voorzitter**: Wilt u tot een afronding komen?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ja, dat moet ik, maar ik heb veel meer vragen dan alleen op dit onderwerp. Dus ik zal het toch op een andere manier moeten doen.

De **voorzitter**: U kunt kort nog een aantal vragen stellen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het bedrag van 2 miljard euro is totaal niet onderbouwd en dat vind ik vreemd. Ik zou daar meer van willen weten. De commissie-Kuiken kwam eerder op 1 miljard; Rover kwam op 1 miljard. Ik vind dit vreemd. Ik heb vragen ten aanzien van de buurlanden. Wat doen zij? Wat doet Duitsland met de goederencorridor Rotterdam-Genua? Duitsland wil die uitstellen tot 2018, maar Duitsland zou deze toch in 2015 moeten leveren? Ik heb ook nog een vraag over Hardinxveld-Giessendam. Er is een brief gestuurd over een initiatief over piekgeluiden om meer aandacht te vragen voor stillere treinen en snelheidsbeperking. Kan de staatssecretaris daarop reageren?

De heer **Bashir** (SP): Er zijn partijen die vóór aanbesteding van spooronderhoud zijn, er zijn partijen die tegen zijn. Het CDA is vóór het aanbesteden van spooronderhoud. Ik vraag me af of het een goed idee is, vanuit het perspectief van het CDA, om werknemers over te nemen op het moment dat een nieuwe aanbieder het spooronderhoud gaat doen. Zo gaat dat bijvoorbeeld ook met taxi's en bussen. Chauffeurs worden overgenomen. Waarom kunnen wij de werknemers niet over laten nemen?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik ken inderdaad die constructie. Ook in de zorg zijn er verplichtingen om mensen over te nemen. Ik vind dat hier ook een optie. Ik ben alleen geen aanbestedingsdeskundige en ik heb mij er niet zodanig in verdiept dat ik er nu een uitgesproken opvatting over heb of het moet of zou kunnen. Volgens mij vindt het voor een deel al plaats. Ik twijfel er nog over, maar dat is omdat ik niet goed tot in detail weet hoe de aanbestedingen nu plaatsvinden. Rond de informatie over dit onderwerp hebben we een behoorlijk debat gevoerd met de staatssecretaris, dat zal ik niet overdoen. De inspectie heeft wel een aantal onderzoeken aangekondigd om te kijken of de veiligheid in het geding is, en vervolgonderzoeken daarop. Dat steun ik en vind ik nodig. Ik vind dat het allerbelangrijkste: veiligheid op het spoor is van groot belang. Hoe er met personeel omgegaan wordt, vind ik ook van groot belang, maar het is niet de primaire taak van de Kamer om zich daarover uit te spreken. Als er vragen over zijn, is dat goed. Laat ze maar gesteld zijn en laat het maar ter tafel komen. Ik heb daar dus geen uitgesproken opvattingen over door een gebrek aan kennis, zoals ik eerder zei over het rapport van Decisio.

De heer **Bashir** (SP): Uiteraard is veiligheid afhankelijk van het feit of er kundige mensen aan het werk zijn. Die kundige mensen kunnen we behouden als zij hun werk kunnen blijven doen. Ik begrijp dat het CDA niet bij voorbaat dit plan afschiet. Het is mooi dat de heer De Rouwe daar later op terugkomt.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. Met ERTMS kan het gehele treinsysteem in Nederland worden verbeterd, dus het kan een systeemsprong maken. In de Railmap lees ik echter vooral over het verbeteren van de veiligheid en pas daarna «waar mogelijk van capaciteit, snelheid en betrouwbaarheid». De ChristenUnie vindt ook dat deze laatste doelen centraal staan. ERTMS biedt veel mogelijkheden voor verduurzaming, zoals intelligente snelheidsadviesing en het faciliteren van een groene golf, waardoor we veel energie kunnen besparen op het spoor. Mijn pleidooi is duidelijk. Laat ERTMS niet alleen een vervangingsopgave voor de beveiliging zijn, maar zet de slimme benuttingsmogelijkheden die ERTMS biedt, centraal. Ik ga ervan uit dat de staatssecretaris deze visie deelt.

Ik ga op een aantal onderdelen van de Railmap in. Het is mooi dat er een principebesluit ligt voor de invoering van ERTMS, maar ik zie vooral veel vraagtekens in de Railmap 1.0. Er zullen onderzoeken starten, waar vorige sprekers ook al aan refereerden. Natuurlijk moet het proces zorgvuldig gedaan worden, maar ik krijg bij het lezen van de Railmap toch het gevoel alsof we vanuit een blanco situatie starten, waarin nog niets onderzocht is. De commissie-Kuiken heeft echter laten zien dat er al veel bekend is. Hoeveel kosten al die onderzoeken? Zijn zij allemaal wel nodig? Laat ik een van de onderzoeken als voorbeeld nemen. Er zal gekeken worden naar ERTMS op de emplacementen. Wat is nu precies het probleem dat onderzocht zal worden? Ik lees nergens in de Railmap een duidelijke probleemstelling. In Denemarken is allang besloten om ERTMS over het gehele netwerk, dus inclusief de emplacementen, uit te rollen. De ChristenUnie wil niet dat zaken worden onderzocht die allang duidelijk zijn.

Ook is de vraag waar de verantwoordelijkheid voor de overheid ligt en waar gewoon van de leveranciers mag worden verwacht dat zij de kennis in huis hebben en conform specificaties leveren. Een paar jaar geleden zou de spoorsector al een implementatiestrategie ERTMS maken, maar die is er kennelijk nog steeds niet. Hoe kan dat? Wat is nu de planning van de midverkenning, waarvoor de Railmap het startsein is? Wanneer ligt de Railmap 2.0 bij de Kamer?

ERTMS biedt kansen voor grensoverschrijdend spoor. Ik mis een scenario waarbij ERTMS vooral snel wordt ingevoerd op grensoverschrijdende

trajecten. De Kamer heeft zelfs een motie aangenomen over het snel aanpakken van de grenstrajecten. Ik noem een voorbeeld. Is de staatssecretaris bereid snel aan de gang te gaan met de route Arnhem–Emmerich, gezien de samenloop van de Betuweroute, de Intercity-Express (ICE) en de nieuwe, regionale grensoverschrijdende verbinding die de komende jaren ontwikkeld wordt, en de grote capaciteitsproblemen op deze verbinding? Met ERTMS zijn hogere snelheden mogelijk. Met 200 km/u komen de landsdelen veel dichter bij de Randstad te liggen. Waarom beperkt de Railmap zich dan tot 160 km/u? Wat is de visie van de staatssecretaris daarop? Als invoering van ERTMS niet snel genoeg gaat, overweegt de staatssecretaris op een aantal trajecten die geschikt zijn voor 160 km/u terug te vallen op ATB code 147. Bewindslieden zeiden steeds dat deze variant vanuit Europa niet was toegestaan. Volgens mij is hieraan nog niets veranderd. Waarom zo ingewikkeld en duur gaan sleutelen aan ATB? In het OV-Magazine stond deze maand een veel goedkopere oplossing met de huidige ATB, waarbij de machinisten op specifieke trajecten toestemming krijgen om 160 km/u te rijden door gebruik te maken van de attentieknop, die al in alle treinen aanwezig is. Ik heb het artikel meegenomen, dus ik zou een kopie aan de staatssecretaris kunnen overhandigen. Het is duidelijk dat binnen zes maanden 160 km/u al mogelijk is. Ik bedank de staatssecretaris voor de brief over de investering van 100 miljoen in ATB-Vv door ProRail. ProRail maakt nog een risicoanalyse en een financiële onderbouwing voor deze investering, maar de commissie-Kuiken constateerde juist dat het niet verstandig is en dat we beter volop voor ERTMS kunnen gaan. Sinds de invoering van ATB-Vv op zo'n 1000 locaties is het aantal roodseinpassages niet afgenomen, maar zelfs toegenomen. Kortom, is die 100 miljoen uitgeven wel zo verstandig voor zo'n korte termijn?

Ons bereiken eveneens geluiden over de geluidsoverlast door de Betuweroute bij Hardinxveld-Giessendam. Daarom vraag ik de staatssecretaris wanneer de evaluatie van de milieueffectrapportage (MER) naar de Kamer gestuurd wordt.

Afrondend vindt de ChristenUnie dat wij nu niet langer moeten dralen of investeren in verouderde technieken. De toekomst is ERTMS en de commissie-Kuiken is daarover erg duidelijk geweest. Er ligt een prachtige kans om ons spoorstelsel een enorme boost te geven en we dagen de staatssecretaris uit om hiermee voortvarend aan de slag te gaan.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Er is al wat gras voor mijn voeten weggemaaid. Daarom begin ik met een nieuw punt. Het gaat over het rapport over de volle treinen. Daar staan twee dingen in, namelijk dat mensen in de trein meer houvast nodig hebben en dat mensen zich beter zouden kunnen verdelen over de trein. Dit zijn op zich conclusies die wel hout snijden. Soms zijn de treinen te vol. Iedereen die met de trein reist, weet dat. Ik vroeg mij af waarom er niet naar de perrons gekeken is. Ik kan me voorstellen dat zich juist daar gevaarlijke situaties kunnen voordoen, zeker ook met het winterweer. Mensen verzamelen zich op het perron, wachten op de trein en daar ontstaan situaties waarvan ik me kan voorstellen dat zij te gevaarlijk zijn. Zou de staatssecretaris daar iets over kunnen zeggen? Wordt daar wel eens onderzoek naar gedaan? Is er al onderzoek naar gedaan?

De staatssecretaris heeft aangegeven voor de pilot wat onderhoud in eigen beheer te zullen doen. Veel van de collega's hebben al iets over het onderhoud gezegd. Ik ben benieuwd naar de deadline aan de hand waarvan de staatssecretaris bepaalt of de pilot eigen beheer wel of niet gedaan zal worden. Er staat een aantal mitsen en maren vermeld, en ik begrijp goed dat je dat niet zomaar even doet, maar ik ben wel benieuwd wanneer dit gaat gebeuren, want het is goed voor de kennispositie van ProRail als men dat weer voor een deel zelf gaat doen. Ik laat me echter graag overtuigen dat dat niet zo is.

Over ERTMS en ATB-Vv is al veel gezegd, dus ik zal niet al te veel herhalen. De roodseinpassages zijn echter geen reden om ATB-Vv uit te rollen, want ATB-Vv voorkomt geen roodseinpassages. Dat is wel de indruk die ontstaan is bij de collega's. ATB-Vv grijpt in bij een rood sein-passage. Zijn er op dit moment meer risicovolle roodseinpassages, waardoor er nu een reden is om ondanks dat ERTMS eraan komt, toch nog door te gaan met de uitrol ervan? We hebben excellente machinisten in Nederland, die erg scherp moeten zijn. Dat verwachten wij van hen. Ik kan me voorstellen dat meer ATB-Vv er ook toe leidt dat de scherpte afneemt. Daar kunnen zij niets aan doen, omdat je juist weet dat er een systeem is dat in zal grijpen. Kan de staatssecretaris dit nader toelichten? Voor de uitrol van ERTMS is al veel gevraagd. Ik ben benieuwd of de synchronisatie tussen de verschillende landen echt op orde is, want het is wel één systeem. Ik heb wel eens vaker één systeem tussen landen gezien en dan blijkt het toch niet helemaal één systeem te zijn. Graag hoor ik het commentaar van de staatssecretaris daarop.

Over de pgo-contracten is al veel gesproken in de Kamer. Ik vraag me af of er categorieën meegenomen worden bij de metingen van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Er is immers volgens de stukken een toename van de kwaliteit van het spoor sinds de nieuwe manier van aanbesteden. Ik hoor echter uit de markt dat veel mensen zich zorgen daarover maken. Is het zo dat er niet-gerapporteerde categorieën zijn waarin er wel een toename is, maar die niet in rapportages voorkomen doordat zij in een andere categorie van incidenten of in een andere categorie van staat van onderhoud geplaatst worden? Misschien is dat zo en dat zou ik graag horen, want dan zijn de cijfers niet zoals zij zouden moeten zijn. Ik hoop dat zij kloppen.

De staatssecretaris schetst vier scenario's voor de uitrol van ERTMS. Ik ben benieuwd wanneer de uiteindelijke keuze komt. Ik snap dat de scenario's worden uitgewerkt, maar kunnen wij zicht krijgen op het tijdstip waarop dat gebeurt? Over de doorlooptijden zijn al veel vragen gesteld, dus dat zal ik niet overdoen.

Wat is de relatie tussen ERTMS en kort volgen? De vorige keer werd in een toelichting de suggestie gewekt dat het één het ander zou kunnen helpen. Er is een relatie tussen het kort kunnen volgen en het invoeren van ERTMS. Kan de staatssecretaris deze relatie toelichten, want mij is nog niet helemaal duidelijk hoe dat precies zit?

Hoe kijkt de staatssecretaris aan tegen een bodem in de markt in relatie tot de vraag die de heer Bashir al heeft gesteld? Voor veel mensen geldt dat zij nu in een gebied werken dat dicht bij hun huis ligt, dat zij daar onderhoud aan het spoor verrichten. Vervolgens verliest hun bedrijf een contract en dan moeten zij ineens van Rotterdam naar Friesland en vanuit Friesland naar Rotterdam. Dan kom je elkaar 's avonds op de weg tegen en zwaaien alle Friezen naar de Rotterdammers, allemaal op weg naar huis. Dat leidt tot veel CO₂-uitstoot, maar het levert uiteindelijk niet op dat er efficiënter gewerkt wordt. Kan de staatssecretaris aangeven in hoeverre een bodem in de markt mogelijk is voor deze mensen? Hoe kan een werkgarantie een bijdrage leveren aan goed onderhoud op het spoor?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik voel mij aangesproken als Fries. Ik heb een andere vraag over het terechte pleidooi over de scenario's die aangekondigd zijn in de Railmap en die naar de Kamer gestuurd moeten worden. Is de heer Hoogland het met mij eens dat die scenario's snel naar de Kamer gestuurd moeten worden? Er komt immers ook nog een vervolgsessie met de Nederlandse Spoorwegen (NS)n. Ik kan mij voorstellen dat de staatssecretaris bij die aanbesteding iets zegt over ERTMS. Daarom zou ik de heer Hoogland mede willen vragen om de staatssecretaris tot spoed te manen, zodat binnen twee of drie maanden die onderzoeken, waaraan terecht gerefereerd wordt, naar de Kamer

gestuurd worden. Deelt de heer Hoogland dit, ook in relatie tot de grote concessie die aanstaande is?

De heer **Hoogland** (PvdA): Dat is best een ingewikkelde vraag. Aan de ene kant zegt mijn intuïtie direct «ja, ik deel die behoefte», aan de andere kant is het een traject dat jaren zal lopen. Omdat het jaren zal lopen, is zorgvuldigheid erg belangrijk. Dat hebben we gezien bij andere aanschaf van materialen, waar ik niet te veel aan wil refereren. Ik ben echter blij dat er nu onderzoek plaatsvindt, ook in het buitenland, waar ERTMS al werkt. Ik kan me voorstellen dat dit niet binnen drie weken gepiept is. Ik deel echter ook de mening van de heer De Rouwe dat het belangrijk is om nu in de concessie de gehele uitrol mee te nemen. Ik kan me voorstellen dat aan de duale invoering risico's verbonden zijn die goed in kaart moeten zijn gebracht, voordat daarmee gestart wordt. Laat ik die vraag nu meenemen, want de tijd van de heer De Rouwe was op in de interruptie. Dat zijn wel dingen die ik graag goed in kaart zie gebracht, liever dan nu overhaast een nieuw veiligheidssysteem invoeren, wetende dat we over het vorige een jaar of 40 gedaan hebben. Wat dat betreft sta ik er dubbel in. Zorgvuldig, maar ik zie ook de haast.

De heer **De Rouwe** (CDA): Die zie ik ook. Het zal inderdaad jaren lopen. Of het nu 2020 of 2028 is, het is een jarenlang traject. Het is echter ook handig, als de concessie vergeven wordt en het politieke besluit is gevallen, om daarover bij de concessie afspraken te maken, want die gaat ook jaren lopen. Dat is ook een les uit het verleden. Halverwege een aanbesteding de regels veranderen, heeft de belastingbetaler veel geld gekost. Daarom wil ik iets meer scherpere in de beantwoording van de vraag aan de heer Hoogland: vindt de heer Hoogland dat het klip-en-klaar moet zijn voordat wij de aanbesteding of onderaanbesteding met de NS ingaan? Immers, halverwege het traject dingen wisselen, kost veel geld. Dat weten wij uit oude dossiers, zoals de heer Hoogland zei. Deelt de heer Hoogland de opvatting, die naar mijn mening niet meer dan redelijk is, dat de onderzoeken er vóór de zomer moeten liggen en dat er nog geen hypotheek moeten worden gelegd op het onderaanbesteden bij de NS?

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik zou het liefst willen dat zij er volgende week liggen. De vraag is alleen of het dan ook goede onderzoeken zijn. Mijn punt is dat de tijdsdruk niet ten koste mag gaan van de kwaliteit van het onderzoek. Ik heb er wel vertrouwen in dat NS en ProRail nauw betrokken zijn bij de invoering, omdat de Railmap in samenwerking met hen is gemaakt. Daarnaast ga ik ervan uit dat in de concessie ruimte wordt gelaten voor de invoering, zodat met het materieel dat aangeschaft wordt in de tien jaar lopende concessie rekening gehouden wordt. Wat dat betreft zie ik in de stukken aanknopingspunten voor datgene wat de heer De Rouwe wil. Je kunt in de concessie ook ruimte houden om flexibel om te gaan met de invoering, zodat de NS daar waar nodig kan investeren om ERTMS zo goed mogelijk uit te rollen, los van het te kiezen scenario. Dat is ook een vraag voor de staatssecretaris. Ik vind dat daar zeker ruimte voor gehouden moet worden. Ik zie wat de heer De Rouwe zegt en ik deel zijn mening over het feit dat we ruimte moeten houden in de tienjarige concessie om nog investeringen te kunnen doen en niet alles op slot te zetten, zodat dat niet meer kan.

De heer **Bashir** (SP): Ik had gehoopt dat de heer Hoogland wat dieper zou ingaan op de pgo-contracten. Dat loopt helemaal uit de hand. NS heeft vorig jaar 600 spoedreparaties uitgevoerd; de jaren daarvoor waren dat er 20 per jaar. Vorige week maandagavond bereikte de Kamer een brief waarin vermeld wordt dat het spoor veilig is, maar diezelfde avond moest nog een stuk spoor afgezet worden. Ik vraag me daarom af hoelang we hiermee doorgaan. Het spooronderhoud wordt niet goed gedaan als het

geld kost en bedrijven het zelf moeten betalen. Dan doen ze het dus niet. Vandaar mijn vraag hoe de PvdA daarnaar kijkt.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik ken en deel die zorgen. Vandaar dat ik gevraagd heb of incidenten nu anders geregistreerd worden, want er zijn incidenten die hoge spoed hebben. Ik kan me echter voorstellen dat een incident, als het een paar categorieën lager wordt ingedeeld, niet zichtbaar is in de rapportage en dat het dan lijkt alsof alles beter gaat met die pgo's. Ik zou dus wat meer zicht op de cijfers willen hebben. Het is te vroeg om te concluderen dat pgo als instrument niet werkt, omdat er nu een aantal incidenten zijn. Incidenten zijn er immers altijd; er zit een bepaald risico aan het leven. Dat geldt op het spoor, op de weg en eigenlijk overal. Dat wil niet zeggen dat je er niet scherp op moet sturen, maar je moet er rekening mee houden dat het invoeren van een nieuwe systematiek er niet toe leidt dat het spoor keihard achteruit holt. De vraag is of het op peil gehouden wordt door de pgo-contracten. Dat moet gemonitord worden. Ik heb daar ook voorstellen voor gezien. Wij moeten er hier ook zeker scherp op blijven, omdat we allemaal hetzelfde doel hebben: een veilig spoor in Nederland. Ik zie de risico's dus wel, maar de rapportages geven mij nog geen aanleiding om de zorg van de heer Bashir direct te delen.

De heer **Bashir** (SP): Mijn zorgen betreffen niet alleen de veiligheid voor de reizigers, maar ook de veiligheid voor het personeel. Ik heb in mijn termijn een lijst van incidenten genoemd. Ik vraag me af hoe lang we wachten. Wanneer is het niet meer te vroeg? Moeten er eerst doden vallen voordat we echt tot actie overgaan in de politiek? Wat er nu gebeurt, is dat wij allemaal achterover leunen en aanzien dat het spoor in kwaliteit achteruitholt. Als er 600 spoedreparaties moeten worden uitgevoerd, terwijl het in de jaren ervoor 20 was, dan is er wat aan de hand. Wanneer is het niet meer te vroeg?

De heer **Hoogland** (PvdA): Die vraag is te gemakkelijk, want het is een constant proces. Je moet altijd op veiligheid sturen en altijd monitoren. De heer Bashir moet die vraag niet aan mij stellen, maar juist aan de staatssecretaris. Dat heeft de heer Bashir ook gedaan. Dus ik wacht het antwoord af. Op dit moment is het Nederlandse spoor behoorlijk veilig. Ik ken de klachten onder de mensen die aan de baan werken. Die moeten serieus genomen worden. Wij hebben daarvoor een ILT die de klachten moet onderzoeken en moet bekijken of er daadwerkelijk iets aan de hand is. Is er sprake van een aantal doden? De heer Bashir suggereert dat er op dat gebied iets moet gebeuren voordat we actie ondernemen. Daar kan natuurlijk nooit sprake van zijn. Het spoor moet veilig zijn voor de mensen die eraan werken. Daar moeten we alles voor in het werk stellen. Als de heer Bashir daar voorstellen voor heeft, dan steun ik die graag.

Voorzitter De Rouwe

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. De kern van het debat is spoorveiligheid. Dat is een noemer die iedereen deelt. Er zijn geen politieke tegenstellingen. Alleen hoe bereiken we dat?

We spreken vandaag op twee niveaus over veiligheid op het spoor. Het eerste niveau betreft de incidenten en de rapporten die naar aanleiding daarvan zijn verschenen. Ik deel de mening van de heer Bashir dat we zo langzamerhand erg veel rapporten hebben. De Kamer vraagt natuurlijk ook zelf consequent naar onderzoeksrapporten. Rest bij mij de vraag of dit landelijk het geval is of dat het lokale incidenten zijn. Die vraag komt bij mij op als ik het rapport over Groningen lees, waar bijna een ongeluk is gebeurd en waarvan door ProRail gezegd wordt dat de tekeningen nu op orde zijn. Wordt dit landelijk gemonitord, zodat er landelijk niet steeds

dezelfde incidenten zijn en we kunnen leren van de incidenten? Ieder incident is er één te veel; daar is ieder het over eens. Hoe krijgen we dit echter landelijk onder de knie?

Bij de conclusies van de commissie-Kuiken is belangrijk dat we inzicht krijgen in de huidige staat van onderhoud van het spoor en of wij inzicht krijgen in de uitgegeven gelden. Hoe garanderen we de veiligheid van het spoor? We hebben een document van de staatssecretaris gekregen waarin de aanbevelingen van de commissie-Kuiken een voor een langs worden gelopen. Het wordt in contracten opgenomen, er wordt informatie verstrekt, er wordt gestuurd op de resterende levensduur en life cycle costs. Werken de onderhoudsbedrijven aan het spoor niet met dezelfde systemen? Is het wel mogelijk de gegevens van het ene bedrijf in het systeem van een ander bedrijf te krijgen? Moeten we daarop niet aanbesteden? Voorts loopt er ook nog een audit van ProRail met drie aannemers. Binnenkort zullen we over de resultaten daarvan spreken. Ik erger me een beetje aan de antimarktwerkingfanaten. Ik grijp deze kans even, omdat de heer Bashir geen interrupties meer heeft. De antimarktwerkingfanaten grijpen iedere onregelmatigheid aan om te zeggen dat marktwerking niet gewerkt heeft. Er is nu echter bewezen dat het juist omgekeerd is en dat de kosten met 55% zijn gedaald. Dat is pure winst. Bovendien is het omgekeerde, eerlijk gezegd, ook waar. Je kunt niet zeggen dat aangetoond is dat het spoor onveiliger is geworden door het aanbesteden. Sterker nog, er wordt nog steeds gewerkt aan het spoor. Dat wil echter niet zeggen dat we er al zijn en dat we op onze lauweren moeten rusten. Het is niet zo dat het aanbesteden an sich niet tot goede resultaten leidt, maar de wijze van aanbesteden gaat niet goed. Je moet goed weten wat je als aanbestedende partij wilt. Dat is ook hier het geval, getuige het voorbeeld waarin de wijze van aanbesteden zou leiden tot het niet melden van fouten. Op deze constatering zou ik graag een reactie van de staatssecretaris krijgen, want dat kan natuurlijk niet. Ik heb vorig jaar met de langetermijnspooragenda aangegeven dat we zouden moeten aanbesteden om incidenten aan het spoor te voorkomen.

Het tweede niveau van veiligheid betreft het ERTMS. Een belangrijk aspect daarvan is dat we naar een Europees level playing field toe moeten, waar we morgen verder over zullen spreken. Dit is een belangrijk onderdeel van ERTMS; niet alleen veiligheid, maar ook het level playing field op Europees niveau.

Vorige week lazen we in de krant dat ProRail met de suggestie kwam dat een paar duizend wissels toch nog moeten worden beveiligd met ATB-Vv. De staatssecretaris stelt een aantal scenario's voor. Ik denk dat een combinatie van die scenario's goed is. Je moet ook kijken naar de onveilige punten op het spoor. Hoe kunnen we tot een zo snel mogelijke uitrol van ERTMS komen en wat moeten we in de tussentijd nog beveiligen aan het spoor? Er zijn immers nog gevaarlijke knelpunten. Dat geeft ProRail zelf ook aan. Hoe wordt dan omgegaan met versiebeheer om te voorkomen dat, als alles is uitgerold, we te maken hebben met een verouderde versie van ERTMS? Wanneer is het uitgerold? Er wordt in het rapport van de commissie-Kuiken gesproken over kosten van 900 miljoen euro, terwijl een bedrag van 2 miljard is gereserveerd. Veiligheid op het spoor is het belangrijkste. Ik hecht eraan dit te benadrukken. Hoe gaan wij dit in de tussentijd betalen, als we overgaan tot het aanleggen van ATB-Vv om de veiligheid op het spoor te garanderen? We moeten dit echt doen als het de veiligheid ten goede komt, en zo snel mogelijk daarna ERTMS uitrollen. En hoeveel zal ERTMS ons uiteindelijk kosten? In eerste instantie waren de kosten begroot op 4 miljard. Toen was het 900 miljoen volgens de commissie-Kuiken, en daarna 2 miljard.

Er zijn al veel vragen gesteld, ook over stoptonend sein (STS). Waarom kan het niet sneller? Over de veiligheid in de trein is ook een rapport geschreven vanwege de bomvolle treinen. We hebben zelfs klachten gekregen dat een trein door moest rijden, omdat mensen er niet uit

konden stappen en er geen mens meer bij kon. De trein is toen doorgerezen naar het eindstation. Ik begrijp dat een trein niet langer kan zijn dan het perron waar hij stopt, maar het lijkt me goed dat wij de winterdienstregeling evalueren. Wanneer gaat dat gebeuren? De lente is begonnen, dus daar wordt het tijd voor. Gaan we dat doen? Zo ja, wanneer kunnen we de resultaten verwachten?

Voorzitter De Boer

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Excuses dat ik zo laat binnenkom. Ik had Presidiumvergadering. Fijn dat ik nog kan aanschuiven. Ruim een jaar geleden presenteerde de commissie-Kuiken haar rapport. De rode lijn uit dit rapport loopt door in de stukken voor dit AO. Wat D66 betreft is de rode lijn van dit debat dat de focus van de korte termijn naar de lange termijn moet. De vraag van de komende jaren is hoe we die rode draad zwart-op-wit krijgen. De D66-fractie deelt het idee dat het beter is om de problemen op het spoor via de aanpak van de prestatiegerichte onderhoudscontracten bij ProRail te voorkomen dan te genezen. Tegelijkertijd constateer ik dat er signalen van aannemers zijn dat door de manier waarop het is ingericht, de veiligheid verslechterd is. Ik zal niet zeggen dat die nu al in het geding is, maar dat verbeterd de veiligheidssituatie niet. ProRail meldt daarentegen dat het veiliger en goedkoper wordt.

Om een goed oordeel te kunnen vellen is een onafhankelijke toetsing nodig. Daarom hecht ik groot belang aan een stevige rol van de inspectie en van de staatssecretaris, die uiteraard ook gebaat is bij een veilig spoor. We kennen allemaal inmiddels het kritische ILT-rapport. Ik zou graag een reactie van de staatssecretaris krijgen op de conclusies uit dat rapport: versmalde veiligheidsmarges, onvolledige onderhoudsprogramma's, pgo-contracten die door hun vorm niet leiden tot het gewenste onderhoudsniveau, een formele, gejuridiseerde relatie tussen ProRail en de aannemers die zou leiden tot een verminderd gedeeld verantwoordelijkheidsgevoel en de verwachting dat er in het laatste contractsjaar minder onderhoud zou worden gepleegd. Wij hebben in het plenaire debat over dit rapport expliciet besloten om de inhoudelijke vragen hier te beantwoorden. Ik ben daarom benieuwd naar de antwoorden van de staatssecretaris.

In het debat heeft de staatssecretaris gezegd dat ProRail al veel stappen heeft gezet om de situatie met de pgo-contracten te verbeteren. Ik ben dan ook benieuwd welke stappen er precies zijn gezet en of er ook reacties van de aannemende bedrijven zijn, of zij het zelf ook een verbetering vinden en een ondervanging van de kritische conclusies uit het ILT-rapport. Wij zouden graag een gedegen onderzoek willen naar de gevolgen van deze pgo-contracten. Wat zijn daadwerkelijk de gevolgen voor de technische staat van het spoor? Op welke manier en volgens welke criteria toetsen wij die technische staat van het spoor? Ik vond het een verontrustende conclusie dat we minder goed weten hoe het spoor erbij ligt dan we zouden hopen. Dit heeft betrekking op de technische staat, maar ook op de kaarten. Hoe moet ik de voorgenomen nulmeting precies voor me zien? In het ILT-rapport werd inderdaad gesteld dat het niet duidelijk is of er voldoende technische meetgegevens beschikbaar zijn over de werkelijke conditie van het spoor. Uit de audit tekeningenbeheer van ProRail blijkt dat de gegevens bij ProRail nog niet altijd op orde zijn. Wat gaat de staatssecretaris aan het goed in kaart hebben van ons spoor doen?

Dank aan de staatssecretaris voor de voorzet van de Railmap versie 1.0. Een aantal keuzes is gemaakt, een flink aantal stappen moet ook nog volgen en daar heb ik vragen over. In de Railmap staat dat nog verschillende scenario's voor implementatie moeten worden uitgewerkt, maar er staat ook in dat er wordt begonnen met de duale uitrusting van materieel.

Hoe moet ik die twee zinnen lezen? Is het een optie om in corridors materieel en infrastructuur te koppelen bij de uitrol van ERTMS, bijvoorbeeld op de Trans-European Transport (TEN-T) corridors, zodat je niet nu investeert in technologie die je vervolgens een aantal jaren niet gebruikt omdat de onderliggende infrastructuur daarvoor nog niet op orde is?

Kan de staatssecretaris iets zeggen over de wijze waarop de aanbestedings- en contracteringsstrategie tot stand zullen komen? Hoe worden andere vervoerders dan de NS of decentrale concessiehouders meegenomen bij deze uitrol?

ProRail heeft aangegeven de 5000 belangrijkste seinen extra te willen beveiligen met ATB-Vv en daar is 100 miljoen nodig. Dat is een lastige afweging. We willen niet besparen op veiligheid, maar ATB-Vv is een tussentijdse oplossing voor de korte termijn. We kunnen elke euro maar één keer uitgeven.

De staatssecretaris geeft aan nog te wachten op een risicoanalyse van ProRail. Kan zij al aangeven hoe zij veiligheid en kosten in dit opzicht afweegt? Op welke termijn verwacht de staatssecretaris de Kamer te informeren over de risicoanalyse?

Ik wil me ten slotte graag aansluiten bij de laatste zin van de vorige spreker, die zei dat het belangrijk is dat we de winterdienstregeling snel evalueren.

De vergadering wordt van 10.50 uur tot 11.13 uur geschorst.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Vandaag is de veiligheid aan de orde. Dit is het belangrijkste onderwerp bij het spoor. Het eerste waar je aan denkt, is veiligheid voor de reiziger en het personeel. Het gaat om veiligheid in al haar facetten. Afgelopen periode is gebleken dat er wel iets te verbeteren is. Dat is ook een continu proces. De spoorveiligheid in Nederland staat er goed voor. Dat wordt bevestigd door onafhankelijke rapporten, bijvoorbeeld van de heer Joustra. Ik kom nog terug op de woorden «rapporten» en «onderzoeken». Vandaag spreken we over een aantal incidenten. Dat is goed, want van incidenten kun je leren. Het aantal incidenten moet stelselmatig omlaag. Hoe dat te doen, daar komen we straks ook nog op bij de pgo-contracten. Ook komen we terug op de vraag welke invloed dit soort zaken heeft op het verminderen van het aantal incidenten en hoe naar een hoog niveau van structurele veiligheid te gaan en blijven. Wij hebben die weg ingezet, want we zijn al een tijd aan de slag met veiligheid. Die handschoen wordt door mij opgepakt. De eerste vraag van de heer Bashir was: onderzoeken, onderzoeken, onderzoeken, komen we er daar wel mee? Er worden veel onderzoeken gevraagd en onderzoeken zijn belangrijk, want je hebt feiten nodig. Niemand, en ik zeker niet, zou het accepteren als er een incident plaatsvindt en er daarna geen onderzoek wordt gedaan. Een onderzoek is om van te leren. We hebben specifiek incidentgerichte onderzoeken. Naar aanleiding van wat daarbij wordt aangetroffen, wordt vaak d thematisch in de breedte een analyse gemaakt hoe het op het spoor zit. Als de heer Bashir denkt dat hij aan het einde van zijn periode in de Tweede Kamer is bedolven onder de rapporten, dan denk ik dat dat misschien wel een erg goede zaak is. De vraag is alleen of het de goede rapporten zijn geweest. We doen niet alleen onderzoek naar dingen die niet goed gaan, we proberen ook te anticiperen. In het ILT-rapport, waar mevrouw Van Veldhoven naar vroeg, wordt vermeld wat verbeterd zou kunnen worden, en dan zie je dat het opgepakt wordt. Naar aanleiding van het rapport vinden daarna vervolgonderzoeken plaats. De ILT heeft onderzocht hoe het met het tekeningenbeheer zit, vraagt zich af hoe het dan bij nieuwbouwprojecten zit zoals een station en geeft zelf aan in haar rapport dat zij in een volgend themaonderzoek wil bekijken hoe dat verwerkt wordt bij nieuwbouw- en verbouwprojecten van stations. Ik denk dat dat belangrijk is. Dus als de heer Bashir vindt dat er te veel onderzoek gedaan wordt en

er te weinig gebeurt, dan vind ik dat die onderzoeken een doel dienen en dat het belangrijk is feiten en kennis te hebben om voort te kunnen gaan om nog beter te presteren.

De heer Bashir heeft een opsomming gegeven van ongevallen. Hij relateerde dat aan de pgo-contracten. Ik zal daar nu alvast op ingaan. Het merendeel van de ongevallen die de heer Bashir benoemt, hebben buiten pgo-gebieden plaatsgevonden. Het is dus belangrijk, als je feiten, onderzoeken en informatie deelt, dat dat ook de juiste informatie is en dat die ook aan de goede onderwerpen wordt gerelateerd. Er moet goed gekeken worden naar wat er gebeurd is en waar op de goede knop gedrukt moet worden om dat te voorkomen. De relatie die de heer Bashir legt, is geen juiste relatie. Het doel van de onderzoeken naar de incidenten is het beperken van de veiligheidsrisico's.

De heer De Rouwe vroeg of de ongevallen structureel of incidenteel zijn. Er is een aantal incidenten, dus het lijkt structureel. Het is echter belangrijk wat het incident behelst en waar het uit voortkomt. Soms gebeuren er drie incidenten op een dag die totaal verschillende aanleidingen hebben.

Gekeken moet worden wat het incident is, bij welk beleid het behoort en waar er op een diepere laag een probleem zou kunnen zitten. Dat is wat je consequent doet met incidenten. Zijn zij structureel of incidenteel? Er zijn inderdaad incidenten, maar ik spreek pas van structureel als de incidenten hetzelfde onderwerp betreffen. Dan heb je een structureel probleem.

De heer Bashir vroeg naar de veiligheid van de baanwerkers. Dat is een speerpunt in het veiligheidsbeleid. De veiligheid wordt geborgd door veiligheidsbeheersystemen. Er is de Stichting railAlert. Ook heb ik gesproken met een van de vakbondsorganisaties. Zij hebben dit onderwerp hoog op de agenda staan. Ik ben blij dat zij aan tafel zitten met de aannemers en met ProRail. Zij brengen dit soort onderwerpen zelf in, waarna in de breedte naar deze onderwerpen gekeken wordt. Ik wil benadrukken dat de veiligheid van het spoor bij pgo-contracten niet in het geding is. Dat is ook door de inspectie bevestigd.

Zoals aangegeven in mijn brief van 25 februari 2013 laten de eerste cijfers van ProRail zien dat de kwaliteit van het spoor door de contractering van prestatiegericht onderhoud gemiddeld gezien hoger is dan voorheen. Er zijn minder storingen en de duur van de storingen is gereduceerd. Het aantal spoorstaafbreuken en het aantal spoorspattingen zijn afgenomen. Er blijven wel spoedreparaties, maar juist op de werkwijze met pgo-contracten, waarbij eerst de omgeving van het pgo-contract op niveau wordt gebracht door een investeringsbedrag van ProRail en er daarna preventief gehandeld wordt door de aannemers, is de winst te behalen.

Over de pgo-contracten is discussie geweest en ProRail is met drie aannemers in gesprek gegaan. Sinds gisteren is bekend dat Strukton zich bij dat overleg heeft aangesloten. Sterker nog, ook de vakbonden hebben zich daarbij aangesloten. Er speelt nu een audit. Daar werd wat luchtig over gedaan in de zin van «ach, weer een audit». Het lijkt mij belangrijk om te weten dat tussen Eemland 1 en de stap naar Eemland 2 negentien punten verbeterd zijn in overleg tussen ProRail en de aannemers. De aanbesteding van Eemland 2 is nu duidelijk, want daar heeft de rechter over beslist. Het is tevens belangrijk dat er nu een auditcommissie aan het werk is om te kijken naar de bestaande pgo-contracten en hoe we daarmee verder willen. Aan die tafel zitten alle aannemers, ProRail en de vakbonden. Dat is de best mogelijke situatie om verder te komen, dat er een audit komt die aan die tafel besproken wordt. ProRail heeft de aanbesteding van pgo-contracten stilgelegd totdat er duidelijkheid over is. Ik verwacht die duidelijkheid in mei. Dat is dan wel weer een audit, maar ik denk dat het heel goed is dat een onafhankelijke commissie ernaar kijkt en dat alle spelers aan tafel zitten. Dat is bereikt in de huidige situatie. Nadere onderzoeken dit jaar over de staat van het spoor moeten mij een definitief beeld geven over de pgo-contracten. De inspectie heeft

inmiddels naar aanleiding van de quick scan een vervolgonderzoek gestart naar de pgo-contracten. Dat komt dit jaar beschikbaar. Dat is weer een onderzoek, maar wel door een onafhankelijke organisatie, namelijk de inspectie die er vanuit haar invalshoek naar kijkt. Daarnaast zal er in 2013 onder leiding van de inspectie voor de eerste maal een onafhankelijke vijfjaarlijkse inspectie plaatsvinden van de fysieke kwaliteit van het spoor. Dat is conform een van de aanbevelingen van de commissie-Kuiken. Dat is belangrijk voor de Kamerleden om te weten, omdat de vraag over de fysieke toestand van het spoor een paar keer is gesteld. Er is dus eenmaal in de vijf jaar een onafhankelijke inspectie van de fysieke kwaliteit van de infrastructuur. Jaarlijks komt er een visueel overzicht van de staat van de infrastructuur. Ik vroeg me af hoe men dat gaat doen. Via Google Earth misschien? Het blijkt echter dat er schouwtreinen over de rails gaan rijden. Daarmee kan men de staat van de rails zien. Bovendien vindt er in 2015, ook conform de aanbevelingen van de commissie-Kuiken heeft gezegd, onderzoek naar de effecten van de pgo-contracten plaats. Als we beschouwen waar we op dit moment staan met de pgo-contracten, vind ik het een zeer overzichtelijke situatie waarvan ik de goede hoop heb dat we enorme stappen zullen maken, omdat iedereen aan tafel zit, ook Strukton.

ProRail heeft niet stilgezeten wat betreft de pgo-contracten. Dat hebben de Kamerleden in mijn brief kunnen lezen. Een van de voorbeelden is verbetering van de kwaliteit en de actualiteit van het Activaregister. De heer Bashir vroeg naar de ongevallen. Ik heb al aangegeven dat een aantal ongevallen niet in pgo-gebieden plaatsvindt. Dat is een relatie die niet gelegd kan worden op de wijze waarop de heer Bashir dat heeft gedaan. De kwaliteit van de infrastructuur is ook niet in het geding. De eerste cijfers van pgo-contracten laten zien dat het beter gaat dan voorheen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik interrumpeer alleen als de staatssecretaris alles heeft gezegd over pgo-contracten wat zij wilde zeggen.

De **voorzitter**: Wil de staatssecretaris haar antwoorden in blokjes geven, zodat wij bij ieder blokje een of twee interrupties kunnen plaatsen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ja, ik zal het pgo-blokje nog afmaken. Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd welke stappen ProRail gezet heeft in relatie tot maatregelen na de quick scan, maar ik wil eerst reageren op een scherpe opmerking van mevrouw Van Veldhoven. Zij zei namelijk dat we niet moeten kijken naar de korte termijn, maar naar de lange termijn. Ik denk dat dat precies is waar we naar moeten kijken. Het is erg gemakkelijk om over vandaag en morgen te praten, maar uiteindelijk gaan we voor een hoge structurele veiligheid van het spoor, waar alle onderwerpen die vandaag aan bod komen een erg belangrijke, structurele rol in spelen. Welke stappen heeft ProRail gezet? ProRail is in gesprek met de aannemers over de verbetermaatregelen pgo en gelukkig zitten nu alle aannemers aan tafel. Zij zijn ook op de hoogte van de stappen die wij nemen, zij zijn op de hoogte van de commissie-Kuiken. Ik heb hoge verwachtingen van de audit en de gesprekken van alle partijen. De heer Hoogland heeft gevraagd wanneer er een besluit komt over de pilot van ProRail met klein onderhoud. Ik verwacht dat dat nog even zal duren, en dat het zeker na de zomer zal worden. Wij willen namelijk nadere onderzoeken naar het pgo, wij willen informatie hebben. Ik hoor mezelf zeggen «onderzoeken» en ik hoor de heer Bashir, maar ik denk dat het belangrijk is te weten waar je het over hebt voordat de pilot gedaan wordt. Ik heb ook in een brief al aangegeven dat ik eerst die informatie wil, maar dat we wel apart een besluit nemen over die pilot. Ik wil niet op voorhand zeggen dat die me niet nodig lijkt, want er zijn ook argumenten zijn om die wel te doen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik snap dat het na de zomer wordt. Ik zat daar ook ontspannen in, maar dan kan ik me voorstellen dat er nu een termijn aan gehangen wordt. Dan hebben we in ieder geval duidelijkheid wanneer dat besluit genomen is en dan is het mij duidelijk wanneer ik in actie moet komen naar aanleiding van de argumenten om het wel of niet te doen.

De **voorzitter**: Mijnheer Hoogland, ik val even uit mijn rol als voorzitter, maar zou u dit via de voorzitter willen doen? We hadden verder afgesproken om de interrupties op te sparen tot het eind van ieder blokje. Ik verzoek de staatssecretaris eerst haar verhaal af te maken. Aan het einde van het blokje zullen we die vraag in behandeling nemen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb de neiging te zeggen «herfstreces», omdat ik inmiddels in recessen denk als ik deadlines aangeef. Kunt u daarmee leven?

Het onderwerp «mens volgt werk» bij de onderhoudscontracten is besproken. Ik heb begrepen dat de vraag ook gesteld is aan mijn collega van Sociale Zaken. De situatie «mens volgt werk» zie je volgens de heer Bashir ook bij de buscontracten. Dat is ook zo. Ik denk dat dat iets is wat in het veld besproken moet worden. Dat is iets tussen de aannemers en de bonden. Bij de bond waarmee ik heb gesproken, is dit onderwerp ter sprake gekomen. Het is belangrijk dat dit tussen de betreffende partijen wordt afgesproken en dat wij daar geen rol in moeten willen hebben. De heer Hoogland heeft de vraag gesteld over de categorieën incidenten, die niet in de rapportages naar boven komen. Bij de STS-passages bijvoorbeeld zijn de categorieën gekwalificeerd en komen zij juist erin terecht. De rapportages over incidenten en ongevallen zijn bedoeld om een goed en compleet beeld te geven van de veiligheid op het spoor. Ik ga ervan uit dat alle data van incidenten meegenomen worden in de rapportages. Ik heb geen enkel signaal dat er door de categorie-indeling stelselmatig incidenten niet in de rapportages terechtkomen.

De **voorzitter**: Zijn er vragen over dit blokje pgo?

De heer **Bashir** (SP): Ik vind het raar dat de staatssecretaris zegt dat de aanbestedingen van pgo-contracten tot betere kwaliteit en meer veiligheid leiden, waarna zij vervolgens wel een audit gaat doen om te kijken wat er nog te verbeteren valt. Waarom doet zij dat onderzoek dan? De staatssecretaris gaat wel over de werkgelegenheid en de banen van de mensen, als zij dat zou willen. Ik concludeer dat de staatssecretaris zegt dat zij daar niet over wil gaan en dat zij de mensen aan hun lot over wil laten. Is dat zo? Daar ben ik het namelijk niet mee eens en daar zal ik een uitspraak van de Kamer over vragen.

Staatssecretaris **Mansveld**: In het openbaar vervoer hebben de organisaties het ook zelf geregeld. Ik denk dat het goed is dat het daar geregeld wordt. Als de conclusie van de heer Bashir is dat ik mensen aan hun lot overlaat, dan laat ik die conclusie bij de heer Bashir. Voorts is het zo dat onderzoeken en nieuwe feiten nu eenmaal leiden tot vooruitgang en tot verbetering. In de brief van ProRail en de bijlagen daarin staan de statistieken vermeld over pgo ten opzichte van Proof of Concept (PoC) en over de vermindering van kosten en van voorvallen. Die spreken voor zich.

De **voorzitter**: Iedereen mag één vraag stellen. Dan kunnen we aan het eind zien of er een tweede termijn nodig is. Ik verzoek iedereen het kort te houden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het gaat om het gedonder rond pgo. Over een deel daarvan hebben we het al in de Kamer gehad. Dat ging over het

proces op het ministerie. Nu gaat het over de inhoud. De aanleiding van die onrust was ook een inspectierapport. Daar heeft de staatssecretaris op gereageerd en dat hebben we met elkaar gewisseld. Nu geeft de staatssecretaris terecht aan dat er overleg plaatsvindt, de audit. Strukton doet mee. Dat is belangrijk en goed. De inspectie is nog niet klaar met dit verhaal. Ik doel ook op vervolgonderzoeken. Ondanks dat de staatssecretaris lichtpuntjes ziet, vraag ik haar wat de reden is dat de inspectie toch nog vervolgonderzoeken doet. Wat is de onderzoeksvraag daarin? Wanneer gaat het naar de Kamer?

Staatssecretaris **Mansveld**: Eigenlijk worden alle zorgen van de inspectie in de breedte in het rapport opgepakt. De ILT is nooit klaar. Zij gaat ook zelf vervolgonderzoek doen. Zij heeft aangegeven dat in de loop van dit jaar het vervolgonderzoek bekend wordt. Ik denk dat dit geen geïsoleerd onderzoek is met een aantal vervolgonderzoeken, waarna het klaar is. Dit is nu precies wat de formulering in dat rapport van de ILT is, en dat is intrigerend en belangrijk. De formulering luidt dat als er geen maatregelen genomen worden, de veiligheid in het geding zou kunnen komen. Precies op al die zaken die de ILT heeft aangegeven, is nu iedereen in de benen. Ook de ILT zelf, zoals ik zojuist al zei, met de pgo-contracten. Dit proces is stilgelegd en er wordt een audit op gedaan. Gelukkig zit nu iedereen aan tafel, niet alleen de vier organisaties, maar ook de vakbonden. Ik denk dat daar die onderwerpen aan de orde moeten komen. De ILT is nooit klaar. Die heeft haar eigenstandige, onafhankelijke positie en dat is maar goed ook.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Vorige week werd het spoor Gouda–Rotterdam eventjes eruit genomen vanwege het overschrijden van de veiligheidsnormen. Bij mijn weten gebeurt dat niet zomaar en zijn er op dat moment ook al zogenaamde comfortnormen overschreden. Eerder hebben we te maken gehad met een ongeval bij Harmelen. Toen is aangegeven door de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) dat er wel werd gesignaleerd dat veiligheidsnormen naderden, maar er werd niet ingegrepen. Hoe gaan we dit in de toekomst voorkomen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Wat er exact op welk moment bij welk incident gebeurt, is mij niet bekend. Mevrouw Dik-Faber spreekt over wat er vorige week gebeurde, maar er gebeuren meer dingen. Het gaat om de incidenten. Als dit soort dingen bekend zijn, wordt er door de inspectie naar gekeken en wordt er door ProRail actie ondernomen. Daar zijn allerlei protocollen voor. Van elk incident wordt geleerd en elk incident, bijvoorbeeld een STS-passage, komt in de statistieken terecht, waarbij wordt nagedacht over de vraag hoe deze cijfers geanalyseerd moeten worden. Al deze incidenten komen terug in procedures en protocollen. Dat is niet om saai te zijn, maar ik vind het belangrijk dat er gezamenlijke afspraken zijn voor het spoorstelsel in Nederland, dat een dichtbereden netwerk is, en dat je weet hoe je moet handelen, zodat elk incident zijn weg vindt in onderzoek. Dat onderzoek behelst de vraag hoe het heeft kunnen gebeuren, hoe voorkomen kan worden, wat we ervan leren en wat moet er eventueel veranderen.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Veldhoven. De vraag van de heer Hoogland is al beantwoord zojuist.

De heer **Hoogland** (PvdA): Dat was een procedurele vraag. Ik maak hier bezwaar tegen. Ik heb nog een inhoudelijke vraag. Als ik die zou mogen stellen, zou ik het heel erg op prijs stellen. Er zijn incidenten die ingedeeld worden in categorieën. Als er een afname is in pgo-gebieden van bepaalde incidenten, is er dan een toename in categorieën die lichter zijn?

Waar dan dezelfde incidenten gemeld worden, maar in een andere categorie?

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat antwoord heb ik op dit moment niet, maar daar kan naar gekeken worden. In het nader onderzoek dat gedaan wordt, zal ik deze vraag meenemen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Wanneer is die audit er? Wanneer zijn alle gegevens er? Komt de staatssecretaris dan zelf met een duidelijke, inhoudelijke reactie op al die punten die wij genoemd hebben? Ik vind het prima en logisch dat zij eerst de audit afwacht, maar de vraag is wanneer we haar reactie dan kunnen verwachten. Ik zie voor het najaar, als ik alle uitkomsten zie aankomen, al weer een flink AO Spoor in het verschiet. Moeten we de reactie van de staatssecretaris op deze punten daarbij verwachten of komt die eerder?

Staatssecretaris **Mansveld**: De audit van ProRail is vóór de zomer. Die wordt in mei of juni verwacht. Ik ben daar zelf ook nieuwsgierig naar, niet alleen naar de audit, maar ook naar de wijze waarop daarmee omgegaan wordt. Dat zal duidelijk worden en daar zal ik mijn reactie op geven. De inspectie heeft aangegeven dat het ILT-rapport na de zomer komt, zelfs in het najaar. Dat gaat nog even duren.

De **voorzitter**: Een korte vervolgvraag, mevrouw Van Veldhoven, voordat we overgaan tot het volgende blokje.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De korte vervolgvraag is hoe wij dit op een goede manier zullen zwaluwstaarten met de nieuwe concessieverlening. Dat tijdspad loopt natuurlijk ook en als we een aantal dingen willen verbeteren voor de toekomst, is het misschien handig dat we dat mee kunnen nemen.

Staatssecretaris **Mansveld**: De concessieverlening moet aan het eind van het jaar vorm krijgen. ProRail en NS zijn ook zelf bezig om uit te leggen in het kader van de onderzoeken van de langetermijnspooragenda wat zij belangrijk vinden. Uiteindelijk moet een deel daarvan neerslaan in de concessie, die ook aan de Kamer wordt voorgelegd. Bij alles waar we mee bezig zijn, wordt gekeken hoe en op welke plek wij dat wel of niet willen meenemen in de concessie, en hoe wij dit anders willen borgen. Dat komt allemaal tijdig naar de Kamer.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de staatssecretaris overgaat tot het volgende blokje en ik zou graag inventariseren hoeveel blokjes de staatssecretaris in gedachten had.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb nog een dik blokje ERTMS en twee dunne blokjes over de overvolle treinen en het tekeningenbeheer.

De **voorzitter**: In verband met de tijd verzoek ik de Kamerleden een vraag te bewaren en deze aan het eind van het blokje te stellen.

Staatssecretaris **Mansveld**: De Railmap is ieder toegestuurd. Ik vind het prettig om te horen dat iedereen vindt dat er al veel is gebeurd en dat er meteen aan de gang gegaan kan worden. De commissie-Kuiken heeft er dingen over gezegd. Er zijn in het buitenland onderzoeken gedaan. In Denemarken zijn besluiten genomen. Daar ben ik blij mee, want het kiezen voor ERTMS is een belangrijke stap die gezet is. De heer Bashir vroeg of 2028 de deadline is. Ik heb zelf eerder gezegd dat dat 2028 of 2030 zou zijn. Er zal een uitrol plaatsvinden. Wat ik erg belangrijk vind, is dat wij stap voor stap daar doorheen gaan. We willen

graag de MIRT-systematiek daarvoor gebruiken, en we willen graag met Duitsland, Denemarken, Zwitserland en België in gesprek blijven. We zitten immers allemaal in hetzelfde proces: we willen het allemaal uitrollen. Het is belangrijk van elkaar te leren. Het gemak waarmee sommigen denken dat we morgen van start kunnen gaan, omdat we al veel weten, deel ik niet. Ik ben meer van de school om goed te kijken waar we staan. Wat zijn de keuzes, wat zijn de mogelijke scenario's? We hebben bepaald dat het materieel eerst komt, daarna de baan. Willen we dan de drukke tracés of de niet-drukke tracés? Welke keuzes moeten we maken om het uit te rollen? Ik vind dat we het zorgvuldig moeten doen met zo min mogelijk last. Met last bedoel ik ook de druk op veiligheid voor de reizigers. Het is immers niet niets wat we gaan doen. De opgedane kennis is belangrijk, maar ik denk dat het goed is om ons steeds af te vragen of we voldoende feiten hebben om een stap vooruit te zetten. Dat doen we gezamenlijk met de andere landen. Ik hoop dat ik daarmee de blijheid en de twijfel om zo snel mogelijk te starten beantwoord heb. Ik wil dat dus ook, maar graag stap voor stap, zodanig dat we ons allemaal bewust zijn op welk moment er weer een «go/no go»-moment is, en dat nemen we dan ook bewust. De gehele argumentatie waarom we ERTMS willen hoeft ik de Kamerleden niet uit te leggen, want ik hoor een enorme support voor ERTMS. Dat laat ik dus achterwege.

Ik heb net antwoord gegeven op de vraag van de heren De Rouwe en Bashir wanneer de data zijn. Er zijn «go/no go»-momenten waarvan ik vind dat die bewust en gezamenlijk genomen moeten worden. We moeten ook goed kijken welke scenario's er liggen.

Over ERTMS in andere landen en de samenwerking heb ik aangegeven dat we met een aantal landen in gesprek zijn om te leren van wat zij inmiddels aan kennis hebben verworven, maar ook om daar kennis te geven. Er is in verschillende landen ervaring met ERTMS. Dat betreft met name de nieuwe hogesnelheidslijnen, bijvoorbeeld in Spanje en Italië. Losliggende uitlopers op netwerken, zoals in Zweden en het Verenigd Koninkrijk, zijn leerzame situaties voor ons. Wij hebben zelf ook ervaring met de Betuweroute en de HSL-Zuid en we zijn bezig met een pilot op het traject Amsterdam–Utrecht, waarover de heer De Rouwe een aantal vragen over de tijdlijn stelde. Alle ervaringen zijn belangrijke input voor de verkenningsfase. De contacten zijn goed, wat belangrijk is. Zoals wij voor «go/no go»-momenten komen te staan, zal dat in het buitenland ook zo zijn. In Zwitserland bouwt men met ERTMS op het huidige systeem, in België loopt momenteel een aanbesteding voor landelijke uitrol.

Denemarken vind ik bijzonder interessant. Daar breng ik over twee weken een bezoek om te praten over spoor in de breedste zin van het woord. De pilot op het traject Amsterdam–Utrecht had allang gestart moeten zijn. Dat is de stand van zaken. De heer De Rouwe heeft gelijk, en dat is een van de redenen waarom mijn voorganger en ik de regie naar dit departement hebben gehaald. Ik heb zelf een testrit gemaakt op het tracé Utrecht–Amsterdam, waar ATB-Vv de basis van het systeem is en daarnaast ERTMS draait. Je ziet dan wat de versnelling is op een tracé en – dan kom ik gelijk op het Kort Volgen – dat over een tracé met ERTMS flexibeler gewerkt kan worden. Er kan dus verder vooruitgekeken worden, de trein kan op een hogere snelheid blijven rijden en de treinen kunnen daardoor korter op elkaar rijden.

Mevrouw Dik-Faber zei terecht iets over de veiligheid, maar ERTMS heeft nog een aantal andere dragers die interoperabiliteit, capaciteit, snelheid en betrouwbaarheid betreffen. Dat is de kracht van het systeem, waar mevrouw Dik-Faber de aandacht op vestigde.

Mevrouw De Boer vroeg naar de kosten. Er is 2 miljard gereserveerd, terwijl de commissie-Kuiken daar een ander bedrag aan koppelde. Op het verder uitbreiden van ATB-Vv kom ik nog terug. Een goede kosteninschatting is belangrijk. Het bedrag van 2 miljard is een raming en een reservering, maar er zal gekeken moeten worden wat de daadwerkelijke

kosten zullen zijn. Bij een raming doe je dat met de beste aanwezige kennis. Dat hebben we gedaan in overleg met andere landen. We hebben gekeken naar de stand van zaken daar en naar de kennis die zij inmiddels hebben over de kosten. Dat is voor ons de reden om 2 miljard te reserveren. De invoerings- en aanbestedingsstrategie zijn belangrijk voor de kostenschatting. In de verkenningsfase die ingegaan wordt, wordt daar antwoord op gegeven. Ik hoop dat ik aan het einde daarvan een goede uitspraak kan doen over de kosten, maar nog niet op dit moment. Daar hebben we meer informatie voor nodig.

Mevrouw Dik-Faber vroeg waarom de Railmap zich beperkt tot 160 km/u. Er is een tracé in Nederland geschikt voor 200 km/u. Dat is de Hanzelijn. Verder zijn er zes trajecten geschikt voor 160 km/u. Het upgraden van het hoofdrailnet van 160 naar 200 km/u is erg duur; ik weet haast zeker dat ik dat in het vorige AO of debat heb gemeld. Dat is de argumentatie van de beperking.

Er zijn vragen gesteld door de heer De Rouwe over Decisio en de MKBA. We zijn nu aan de slag met ERTMS. Straks kiezen we voor een specifiek scenario en dan is het zinnig om daar een nieuwe MKBA op te doen. De heer Bashir heeft gevraagd waarom we de commissie-Kuiken niet volgen. Het gaat om veel geld. Ik vind dat we goed moeten weten wat feiten zijn en goed moeten onderzoeken, om dat actieve woord weer te gebruiken, binnen de MIRT-systematiek met welke informatie we naar welk «go/no go»-moment toe gaan. De commissie-Kuiken ondersteunt de keuze voor ERTMS en doet daar ook een aantal uitspraken over. Die uitspraken worden meegenomen in onze weg van de Railmap.

Mevrouw Dik-Faber vroeg naar de samenwerking bij ERTMS en waarom er geen ERTMS-plan van de sector is gekomen. De sector kwam er gezamenlijk moeilijk uit. Het is belangrijk dat je de regie neemt. Het gaat om het totale netwerk en het is een belangrijk besluit dat genomen is. Daarom hebben we gezegd dat we het samen met de sector doen. De uiteindelijke Railmap zal, inclusief de deadlines, in de concessie worden opgenomen.

Mevrouw Dik-Faber vroeg ook naar het probleem van ERTMS bij emplacementen en dat dit in het buitenland is onderzocht. Op dit moment is er nog geen enkel emplacement uitgerust met ERTMS. Dat moet onderzocht worden, bijvoorbeeld vanwege mogelijke problemen met GSM-R. Er zijn allerlei situaties die bekeken moeten worden. In Denemarken is men daarmee gestart. Ik hoop dat ik daar binnen twee weken informatie over krijg. In Denemarken echter hebben ze veel minder emplacementen dan in Nederland, in feite alleen bij Kopenhagen. Als het ergens anders al gedaan is, moet het wel een vergelijkbare situatie gebeurd zijn. Dan pas kun je zien wat je met die informatie kunt doen.

Mevrouw Dik-Faber heeft vragen gesteld over de route Arnhem–Emmerich. Grensoverschrijdend vervoer is een kabinetsprioriteit. Ik neem dit mee. We zullen moeten kijken hoe ERTMS de grens over gaat. Bij de Betuweroute is dat al zo. Mevrouw Dik-Faber had al aangegeven dat de ERTMS vervangingsopgave niet alleen voor de veiligheid is. Ik heb zojuist al gezegd dat ik die mening deel en dat capaciteit, snelheid en interoperabiliteit ook voorbijkomen.

Mevrouw De Boer vroeg hoe omgegaan wordt met versiebeheer om te voorkomen dat als alles is uitgerold we alweer met een verouderde versie te maken hebben. Op dit moment liggen er in Nederland verschillende versies van ERTMS, terwijl ERTMS juist is bedoeld als interoperabel Europees systeem. In Nederland moeten we bij de landelijke uitrol zo veel mogelijk harmoniseren, niet alleen vanwege het gemak en de vermindering van kans op verstoringen, maar ook vanwege de kosten. Het streven naar één versie betekent grotere aanbestedingen en schaalvoordelen qua kosten. Dat is waar mevrouw De Boer op doelde, denk ik. Mevrouw Dik-Faber en de heren De Rouwe en Hoogland hebben gevraagd naar mijn reactie op de uitlatingen van mevrouw Gout in het AD. Ik vind

dat iedereen zelf verantwoordelijk is voor wat hij in de krant zegt. Mevrouw Gout is die mening toegegaan. Wij hebben ProRail naar de situatie betreffende ATB-Vv gevraagd en gevraagd waar men denkt dat een uitrol van ATB-Vv nodig is, in ogeschouw houdende dat er straks met ERTMS gewerkt zal worden en dat we consequent naar het veiligheidsvraagstuk kijken. Een verdere uitrol is nuttig, maar de Kamerleden moeten zich realiseren dat ATB-Vv het vangnet is. Bij rood sein-passages zijn er, voordat het vangnet in werking treedt, nog een aantal andere situaties. In moderne termen wordt dat «fit for the job» genoemd. De betekenis is of de machinist goed alert zijn werk doet. Dan hebben we nog de vermindering van de rood sein-passages en de groene golf. Dat is een combinatie van een aantal zaken, voordat ATB-Vv in ogeschouw genomen wordt. Ik meen dat deze inbreng van de heer Hoogland komt. We hebben dus een onderbouwing nodig van «waar wel of niet ATB-Vv» en daarna de keuze of we dat in de opmaat naar ERTMS willen. Dat is mijn reactie. Ik wil eerst weten waar de punten liggen die nog nodig zijn, in ogeschouw nemend dat er een uitrol van ERTMS komt. Daarna kijken we, onderbouwd en in relatie tot de veiligheid, hoeveel ATB-Vv seinen daar nog moeten komen.

De heer De Rouwe vroeg naar de relatie tussen ERTMS en ATB-Vv. Ik denk dat ik net al een stuk daarvan heb aangegeven. Veiligheid is de eerste prioriteit in al het werk dat we doen. Dat is ook de link van ATB-Vv naar ERTMS: het hoge veiligheidsniveau en de ombouw.

Dan kom ik weer terug op de scherpe opmerking van mevrouw Van Veldhoven. Wat doe je op de korte termijn, terwijl je weet dat je op de lange termijn naar een ander systeem gaat? Hoe krijg je een soepele overgang daarin? Mevrouw Van Veldhoven vroeg hoe aanbestedings- en contractstrategieën tot stand zullen komen. In eerste instantie zal goed naar schaalvoordelen gekeken worden. Het moet in samenwerking met de beheerder en de vervoerder, die het systeem in hun baan en in hun trein installeren. Ik streef altijd naar hoge kwaliteit en lage kosten. Dat is de reden waarom de strategie in Denemarken voor mij heel interessant is en waarom ik daar naartoe ga over anderhalve week. De samenloop tussen ERTMS en Kort Volgen heb ik net toegelicht.

De vraag hoe andere vervoerders zijn aangesloten, is al eerder gesteld. De andere vervoerders zijn natuurlijk ook belangrijk en worden meegenomen in de gesprekken over de volgende Railmap. Zij zijn ook al betrokken geweest bij deelvragen over de inbouw in de treinen. Dat is belangrijk, want zij hebben ook treinen. Er zal een breder overleg gestart worden over ERTMS met alle vervoerders. Onlangs is er al een eerste gesprek gevoerd door de directeur.

De heer De Rouwe heeft een vraag gesteld over het handhaven van de STS-doelstellingen. Er bestaan STS-doelstellingen. Jaarlijks wordt er gerapporteerd aan de Kamer. De voortgangsrapportages worden door mij bewaakt. Bij het handhaven op de STS-passages moet men zich realiseren dat het verschillende vervoerders en verschillende situaties betreft. De rapportage is breed inzichtelijk. De vervoerders en machinisten, iedereen die erbij betrokken is, doen zelf een incidentmelding. Daar wordt vervolgens naar gekeken. Het is een rapportage die breed inzichtelijk is, waarop de vervoerders en machinisten, en iedereen die erbij betrokken is, zelf een incidentmelding doen, waarnaar gekeken wordt. Ik weet niet of het goed is om te handhaven op de STS-passages, maar dat zou kunnen. Ik ben daar wat twijfelachtig over, omdat een passage een stevige gebeurtenis is. Er zijn er dit jaar 175. Ik zal naar het handhaven kijken, maar ik twijfel. De rapportage is open en inzichtelijk. Er ligt een grote verantwoordelijkheid. Ik kom daar bij de Kamer op terug.

De voorzitter: Zijn er korte, verhelderende vragen? Is er behoefte aan een tweede termijn? Liefst geen betoog, maar een korte vraag, anders halen we 12.30 uur niet.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het gaat om de 2 miljard oftewel de 2.000 miljoen die de staatssecretaris zal reserveren voor ERTMS. Ik vind het volstrekt onduidelijk waar die sprong van 1 naar 2 miljard ineens vandaan komt. De commissie-Kuiken, Rover en de Rekenkamer hebben vrij recentelijk aangegeven dat het om een bedrag van 1 miljard gaat. Het was toch de commissie-Kuiken, het was toch Rover, het was toch de Rekenkamer, die vrij recent hebben aangegeven dat het om een bedrag van 1 miljard ging. De staatssecretaris geeft aan dat het op basis van de beste kennis beoordeeld is. Ik stel vast dat de Kamer die beste kennis niet heeft. Ik zou opnieuw willen vragen om die kennis aan de Kamer te geven, want dit is een onvoorstelbaar hoog bedrag zonder onderbouwing.

Staatssecretaris **Mansveld**: De commissie-Kuiken had het met name over vervanging. Wij hebben direct aangegeven dat we dat aan de lage kant vonden op basis van de beste kennis die we hebben en die we mede in het buitenland hebben opgedaan. Daar hebben wij met een aantal partijen gesproken. Dus met de beste kennis die wij hebben, is deze raming gemaakt.

De heer **De Rouwe** (CDA): Die kennis heeft de Kamer niet. Het is toch logisch om over zo'n groot bedrag de Kamer te informeren?

De **voorzitter**: Het punt is duidelijk, wilt u afronden?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb net al gezegd dat het een reservering betreft. Het is een kostenraming. Wij reserveren dit bedrag, en we gaan op weg. Vanaf begin af aan hebben we gezegd dat we het bedrag van 900 miljoen aan de lage kant vinden. Nu is er een raming, een reservering van de kosten. Ik heb ook net gezegd dat in de verkenningsfase op weg gegaan wordt naar het bedrag waarvan wij denken dat dat het juiste is. Ik heb in eerdere debatten al gezegd dat wij een reservering hebben gemaakt van 2 miljard; in de verkenningsfase zal duidelijk worden of dat de kosten ook zijn. We hebben echter ook gezegd dat we zullen kijken hoe ERTMS zich verhoudt tot andere programma's, waaronder het Programma Hoogfrequent Spoor. Dat soort trajecten lopen en dit is de raming waarmee wij starten in de verkenningsfase.

De **voorzitter**: Ik wil de vragen niet bundelen, want dan is het als een tweede termijn. De vragen kunnen opgespaard worden tot de tweede termijn, die 1 minuut per partij zal duren, maar als er op dit moment een korte verhelderende vraag nodig is, dan kan die gesteld worden.

De heer **Bashir** (SP): Ik gok dat van die 2 miljard er 1 miljard voor onderzoek bedoeld is, maar ik heb nog een vraag over de datum. Ik had naar 2028 gevraagd, of 2030 zoals de staatssecretaris zei. Ligt er dan ERTMS? Is dat de doelstelling van de staatssecretaris?

Staatssecretaris **Mansveld**: De data 2028 en 2030 zijn genoemd. Wij gaan op weg in de verkenningsfase om te kijken wat de realiseerbare datum wordt. Dit is op dit moment de stip waar we naar kijken. Ook daar zal verfijning in plaatsvinden. Ik krijg net nog informatie over de kosten van ERTMS. In Denemarken kost ERTMS 3,2 miljard en de inschatting in België is ruim hoger dan 2 miljard. Dat zijn op dit moment daar de ramingen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): We gaan op weg en dan kijken we of er in 2028 of 2030 ERTMS ligt. Ik vind dat veel te open. Ik zou graag een planning willen ontvangen van de staatssecretaris, temeer omdat onze zuiderburen nu al met de aanbestedingen begonnen zijn. Ik heb helaas nog geen antwoord gekregen op mijn vraag over ATB-code 147 en over

de Hanzelijn, waar er in combinatie met ATB en de attentieknop 160 km/u gereden kan worden.

Ik moet helaas de vergadering zo verlaten en daarom ben ik niet bij de tweede termijn aanwezig. Er is een medewerker in de zaal die mee zal luisteren.

De **voorzitter**: Ik ben onder de indruk van uw technische kennis.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ben ook onder indruk van de technische kennis van mevrouw Dik-Faber. Ik zal mijn beantwoording separaat schriftelijk doen, want die is hier op het moment niet voorhanden. Ik ben diep onder de indruk.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik heb alle begrip dat de 2 miljard een reservering is, aan de hand waarvan scenario's moeten worden uitgewerkt. De sprong van 900 miljoen naar 2 miljard is gebaseerd op een aantal aannames die blijkbaar nog niet onder de aannames lagen van de commissie-Kuiken. Het is toch belangrijk dat wij daar wat meer inzicht in krijgen. De staatssecretaris gaf zojuist al een beetje een schot voor de boeg door een en ander te vermelden over Denemarken en België. Misschien kan zij aangegeven waarop die sprong is gebaseerd. Dat kan desnoods in een brief. We kunnen de kaders die de staatssecretaris hanteert dan beter inschatten.

Staatssecretaris **Mansveld**: Er zal een volledig inzicht komen in de ramingen in de verkenningsfase, omdat we aan het eind daarvan zullen moeten onderbouwen waar we dan op dat moment staan voor het volgende «go/no go»-moment. Ik zal mijn uiterste best doen om de Kamer zo veel mogelijk informatie te geven over de wijze waarop wij die raming maken.

De **voorzitter**: De staatssecretaris vervolgt met twee kleine blokjes. Ik stel voor om een korte verhelderende vraag gelijk te stellen, maar we kunnen ook een korte tweede termijn doen. Dan kunnen ook de vragen gesteld worden in die tweede termijn. Dat is wel zo overzichtelijk.

Staatssecretaris **Mansveld**: Mevrouw De Boer heeft gevraagd of Groningen een lokaal incident is en hoe om te gaan met de tekeningen. Wij beiden zijn in de situatie dat wij de plek waar het gebeurd is vrij goed kennen. De ILT, en de OVV ook bij ernstige gevallen, onderzoekt de incidenten en de rapporten die per specifieke casus worden opgesteld. Conclusies en aanbevelingen kunnen ook generiek van aard zijn. Dat is precies wat ik zojuist tegen de heer De Rouwe zei. Als er een incident is, wordt gekeken wat er gebeurd is, hoe het voorkomen had kunnen worden en wat daarvoor moet gebeuren. Als blijkt dat wat daarvoor moet gebeuren breed in processen en procedures moet worden meegenomen, dan is dat niet vrijblijvend lokaal, maar heeft het landelijk effect. Dat zal ook bij dit specifieke incident het geval zijn. Aan het eind trekt de inspectie immers zelf de conclusie dat zij bij nieuwbouwprojecten van stations een breed themaonderzoek wil gaan doen. Daarmee heeft het landelijk effect.

De **voorzitter**: Nu tot slot het laatste blokje.

Staatssecretaris **Mansveld**: De inspectie heeft in datzelfde onderzoek geconstateerd dat de vervoerders er veel aan doen om overvolle treinen te voorkomen. In de winterdienstregeling was het wel erg druk. Daar heeft men zo veel mogelijk op gereageerd. De inspectie constateerde dat er al veel gedaan wordt. Ik zag onlangs een proefversie van een app op een telefoon voorbijkomen over ruimte in treinen. Dat werkte met bewegingsmelders. Ik hoorde ook gelijk dat mensen dan zes keer de trein in- en

uitstappen, waarna de bewegingsmelder van slag is. Daar is het dan weer niet voor bedoeld. Vervoerders hebben er natuurlijk alle belang bij dat reizigers tevreden zijn. Dat geldt ook voor de veiligheid, want er is ook aangegeven dat er voldoende middelen moesten zijn voor de reizigers om zich vast te houden. De winterdienstregeling wordt nu geëvalueerd; dat wordt vertaald naar conclusies die de basis vormen voor het vooruitkijken naar volgend jaar en hoe dan omgegaan wordt met het programma winterweer en hoe dat te vullen. De winterdienstregeling wordt nu geëvalueerd. De conclusies daarvan vormen de basis voor de wijze waarop volgend jaar wordt omgegaan met het programma winterweer en hoe het wordt gevuld.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter.

De **voorzitter**: Ik wil eerst dat dit blokje afgehandeld wordt.

De heer **Hoogland** (PvdA): Het onderwerp is al voorbij.

De **voorzitter**: Is de staatssecretaris al zo ver?

Staatssecretaris **Mansveld**: De heer Hoogland heeft nog een vraag gesteld, namelijk waarom er voor overvolle treinen niet naar de perrons gekeken wordt, en of daar al onderzoek naar is gedaan. Vervoerders kunnen daar zelf maatregelen nemen. Dat is informatie over de positie van de trein langs het perron. Er wordt weleens aangegeven op perrons hoe ver de trein door zal rijden of dat de trein op een andere plaats langs het perron stopt. De volle perrons vallen niet onder het toezicht van de inspectie.

De **voorzitter**: We gaan over tot een korte tweede termijn. De spreektijd bedraagt maximaal twee minuten per fractie.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik ben helemaal niet tegen onderzoek. Ik zeg altijd dat alles onderzocht moet worden en dat het goede behouden moet worden. Ik ben wel tegen overbodig onderzoek. Als de commissie-Kuiken al veel onderzoek heeft gedaan en conclusies heeft getrokken, dan vind ik het vreemd dat er nu weer onderzoek gedaan moet worden en dat er van andere bedragen uitgegaan wordt dan de commissie-Kuiken. Ik blijf met de vraag zitten: waarom de sprong naar 2 miljard? Waar komt die vandaan? De staatssecretaris vindt dat ik te luchtig omga met onderzoeken, maar dat doet de staatssecretaris zelf ook, vooral als het over aantallen gaat. Er zijn 600 spoedreparaties uitgevoerd, terwijl er voorheen 20 per jaar waren. Kan de staatssecretaris dat verklaren? Waarom ineens van 20 naar 600 spoedreparaties? Dat heeft veel te maken met werkdruk bij de werknemers, lijkt me. Daaruit komen bijvoorbeeld ook de ongelukken die door mij benoemd zijn. Ik ben het er niet mee eens dat het veld het zelf uit moet zoeken met «mens volgt werk». Ik wil een VAO aanvragen, waarin ik een uitspraak van de Kamer vraag over het behoud van werkgelegenheid. Het betreft niet alleen veiligheid, maar ook banen en kundigheid van de mensen zelf. Die moeten niet verloren gaan.

De heer **Hoogland** (PvdA): Hoe kijkt de heer Bashir tegen het feit aan dat de collectieve arbeidsovereenkomst nog moet worden afgesloten? Ik deel uw mening dat het goed is een bodem in de markt te leggen, maar als de Kamer dat al doet dan kunnen de bedrijven achterover leunen. Hoe kijkt de heer Bashir daartegen aan?

De heer **Bashir** (SP): Ik ga niet over de cao. Daar gaan de werkgevers en werknemers over. We kunnen natuurlijk wel als wetgever afspreken, door

de Spoorwegwet aan te passen, dat werknemers overgenomen worden bij de overgang van een concessie naar een andere aanbieder. Dan weten bedrijven waar zij aan toe zijn en kunnen zij bij een inschrijving daarmee rekening houden. Dat geeft veel zekerheid voor de werknemers, maar het belangrijkste is dat het goed is voor de veiligheid. De kundigheid van de mensen die een jarenlange ervaring hebben, blijft immers behouden. Dat kunnen we alleen maar in ons voordeel gebruiken.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Er zijn twee vragen nog niet beantwoord. Op het onderwerp Hardinxveld-Giessendam was een reactie gevraagd, maar die komt nog wel. Mijn vraag over Duitsland betrof het feit dat Duitsland de goederencorridor Rotterdam–Genua uit wil stellen tot 2018. Zij zijn dat verplicht tot 2015. Onderneemt de staatssecretaris actie hierop?

Ik zie de spanning bij STS die de staatssecretaris hanteert. Er bekruipt mij echter steeds meer het gevoel dat zowel NS als ProRail op verschillende momenten beloften niet nakomt, en dat er niet gehandhaafd wordt. Het betreft de algemene doelstelling door rood sein rijden. Daar zijn meer vervoerders bij betrokken. Ik zou graag willen dat gekeken wordt naar de doelstellingen. De staatssecretaris zegt dat er vervolgonderzoeken zullen komen als de doelstellingen niet gehaald worden, maar we willen dat er gehandhaafd wordt.

Staatssecretaris **Mansveld**: Welke beloftes bedoelt de heer De Rouwe? De heer De Rouwe zegt dat NS en ProRail beloftes niet nakomen, maar wat zijn die beloftes in relatie tot die rood sein-passages?

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat is de algemene opmerking dat er afspraken zijn, en dat betreft ook andere debatten zoals de Fyra, het aanbesteden en wanneer en hoeveel er gereden wordt. We zitten steeds in een mal waarin er, als afspraken om wat voor (goede) redenen niet nagekomen worden, weer onderzoeken komen of andere afspraken gemaakt worden. Hier ging het mij niet specifiek om ProRail of NS, maar het was meer mijn algemene gevoel. Er is echter wel het punt dat er een afspraak met de sector is gemaakt. De afspraak was 133 overtredingen, maar die wordt niet nagekomen. De vraag is dan wat we doen. Daarom vraag ik de staatssecretaris specifiek naar het punt van handhaven. Ik vervolg mijn inbreng.

De **voorzitter**: U hebt nog een halve minuut.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb, als de voorzitter het niet erg vindt, de interruptie niet meegeteld. Dan heb ik nog een minuut, maar ik ga erg snel. De CDA-fractie steunt het doel van de onderbouwing van 1 naar 2 miljard voor ERTMS. Ik maak wel het voorbehoud dat de CDA-fractie niet instemt met het bedrag van 2 miljard. Het betreft een megagroot bedrag, dat megaslecht onderbouwd is. Wellicht dat het nog moet komen. Alle onderzoeken zijn al genoemd, dus wat mij betreft is er ruimte om ons te overtuigen, maar de CDA-fractie zal op dit moment niet instemmen met een reservering of gedachtegang van 2 miljard, omdat die niet onderbouwd is. Ik heb de staatssecretaris daar niet scherp over gehoord. Hoe ziet de staatssecretaris straks de concessie in relatie tot het invoeren van ERTMS? Wie zal die 1 miljard betalen? Betaalt de belastingbetaler die of zal NS daar ook een deel van betalen? Die vraag moet beantwoord worden voordat de aanbesteding er is.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Kan de staatssecretaris inzicht geven wanneer er meer duidelijkheid is over de omvang van het totaal te investeren bedrag in ERTMS? De heer De Rouwe verzet zich tegen het bedrag van 2 miljard. Dat vind ik niet heel gek, want we willen inzicht

hebben in wat het invoeren kost. Als ik de staatssecretaris goed begrepen heb, dan is dat zelfs niet genoeg. Ook in België en Denemarken kost het meer. Los van het willen reserveren, lijkt het me goed van tevoren enig inzicht te hebben in wat de orde van grootte is van het bedrag, zodat we kunnen kijken hoe het verder loopt en zodat we niets steeds geconfronteerd worden met budgetophogingen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Ik ben blij met de audit, waarbij alle partijen nu zijn aangesloten. Ik heb wel wat zorgen over de tijdsdruk. Ik zal de staatssecretaris aan haar woord houden dat we nog alle tijd hebben om de uitkomsten van dit proces te verwerken in een concessie, zodat we de uitkomsten van hier in een soort pgo 2.0 mee kunnen nemen.

Voor de fractie van D66 zal de duurzaamheid en duurzaam aanbesteden in meerdere zinnen van het woord vanuit het perspectief van korte naar lange termijn verleggen een belangrijke basis zijn. Met duurzaam bedoel ik goed voor het milieu en goed kijken of dingen lang genoeg meegaan. Ik hoor graag hoe de staatssecretaris daartegen aankijkt. Ik denk dat de staatssecretaris een duidelijk signaal krijgt van meerdere partijen uit de Kamer, en daar schaar ik mij graag onder, dat er betere informatie moet komen over wat de raming precies is en waarop deze gebaseerd is. Ik sluit mij graag aan bij de vraag van de heer De Rouwe hoe de financiering van die kosten voorzien is. Voorts vraag ik de staatssecretaris om bij het uitwerken van de scenario's niet op voorhand het aanleggen van de corridor van ERTMS uit te sluiten als dat in het belang van de reiziger is. Zijn er ook nog schaalvoordelen te behalen door aan te sluiten bij materieel waar in andere landen de kinderziekten zijn uitgehaald? Er heeft zich recentelijk een ander voorbeeld voorgedaan waarbij dat nuttig zou zijn geweest.

Voorzitter: De Rouwe

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Kan ATB uit de bestaande budgetten? Of zal, voor de veiligheid op het spoor en zo lang we ERTMS nog niet kunnen uitrollen, een aantal wissels onder ATB-Vv komen te liggen? Zeg ik dat goed? Ik ken de vaktaal namelijk niet zo goed.

In de eerste termijn ben ik vergeten een opmerking te maken over de ILT. De inspectie doet de inspectie, maar zou ook adviezen kunnen geven. We krijgen nu steeds rapporten, maar daar staan geen adviezen in. Ik ben blij te horen dat na de situatie in Groningen dit ook landelijk uitgerold is, zodat de mensen in Groningen en in de rest van het land niet meer bang hoeven te zijn dat dit soort dingen weer zou kunnen gebeuren.

Kunnen de onderhoudsbedrijven op het spoor werken met dezelfde systemen, en kunnen zij dezelfde input krijgen van ProRail?

Het is goed dat er een evaluatie van de winterdienstregeling komt, als het kan vóór de zomer, maar in ieder geval vóór de volgende winter. Daar zitten leermomenten in voor de problematiek van de overvolle treinen; dit in het kader van de veiligheid van de mensen die in die treinen zitten.

We delen allemaal dezelfde zorgen over ERTMS. Ik zou in ieder geval niet willen uitkomen op 3 miljard, terwijl we komen van 900 miljoen en 1 en 2 miljard. Ik denk dat 2 miljard ruim begroot is. Ik zou beter willen weten hoe dit zit. Kan het op 900 miljoen worden aangelegd? De 900 miljoen van de commissie-Kuiken is ook gebaseerd op de aanleg van ERTMS in Denemarken. Als de staatssecretaris toch naar Denemarken gaat, is het goed om daarnaar te informeren. De staatssecretaris zal echter vast meerdere onderwerpen te bespreken hebben, die zowel ons als de Denen raken. Misschien kan de staatssecretaris ook informeren naar de vierde aflevering van de serie Borgen, want ik heb zo'n stil vermoeden dat deze over treinen zou kunnen gaan.

Voorzitter: De Boer

De **voorzitter**: Het woord is aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik heb uit een interview met de hoofdrolspeler uit de serie Borgen begrepen dat Borgen 3 de laatste serie wordt. Ik denk dat velen met mij dat jammer vinden.

Ik zorg dat er op korte termijn een brief komt, waarin uitgelegd wordt hoe wij van begin af aan gezegd hebben dat 900 miljoen te weinig is en waarom er nu uitgegaan wordt van 2 miljard. Ik ben het eens met de Kamerleden dat daar inzicht in moet komen.

In de nieuwe pgo-contracten wordt er anders en preventief gewerkt, en zullen er minder spoedreparaties optreden. De Kamer zal een brief over het onderwerp ontvangen.

Over onderzoek, overbodig onderzoek en de punten waar ik onderzoek heb gebruikt, heb ik al het nodige gezegd.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik vind dat er met grote sprongen over het bedrag van 2 miljard wordt gesprongen. De staatssecretaris erkent nu eindelijk schoorvoetend dat de Kamer wat weinig informatie heeft gekregen. De staatssecretaris zegt ook toe dat zij de Kamer beter wil informeren. Dat lijkt me een understatement. Ik wil dan wel afspraken maken over het proces. Wanneer wordt de Kamer geïnformeerd? Is dat op een openbare manier? Ik hoor de staatssecretaris ook zeggen hoe we informeren. Ik zit niet te wachten op een achterkamer waar de Kamer mag instemmen met 2 miljard. Ik maak het voorbehoud dat, ook al komt er een onderbouwing, de CDA-fractie nog niet de kaart voor dat bedrag vrijgeeft. Dat gaat iets te snel.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik denk dat de heer De Rouwe een wat achterdochtige mind heeft. Ik zou dit op geen enkele wijze vertrouwelijk willen doen. Ik heb gezegd dat ik de onderbouwing zal toesturen. In die brief zal de Kamer geïnformeerd worden over wat wij vinden van het bedrag van 900 miljoen en waarom wij dat vinden, en waarom de raming of reservering van 2 miljard gesteld is. Ook zullen wij in de brief opnemen hoe wij aankijken tegen het totale bedrag van ERTMS en wat onze redenen zijn geweest. Deze brief zal ik de Kamer eind volgende week of de week daarop doen toekomen. Dat is geen bijzonderheid.

De heer Bashir zegt dat wij in de wet vast moeten leggen dat de werknemers van A naar B moeten, van het ene naar het andere bedrijf van aanbesteding. Ik kan daar drie dingen over zeggen. Er zijn goede voorbeelden in andere branches hoe dat geregeld kan worden, binnen de branche zelf en tussen de betrokken partijen. Ik heb al eerder laten weten dat ik heb geconstateerd dat alle aannemers en ProRail en de vakbonden bij elkaar aan tafel zitten. Daar ben ik heel blij mee en ik vind dat dat de tafel is waar dat gesprek plaats moet vinden. Voorts heb ik gezegd dat de vakbonden hebben aangegeven dat zij het een erg belangrijk onderwerp vinden en dat zij dat in zullen brengen. Dit zijn drie punten die de drijvers zijn van dat gesprek.

De heer De Rouwe heeft bij afwezigheid van mevrouw Dik-Faber mij nog herinnerd aan de vraag over Hardinxveld-Giessendam en de MER-evaluatie. In de voortgangsrapportage 2012 is gemeld dat de MER-evaluatie in het eerste kwartaal naar de Tweede Kamer gestuurd zou worden. De geluidsmetingen hebben meer tijd gevegd, maar vóór de zomer komt deze rapportage naar de Kamer.

De heer De Rouwe heeft gevraagd naar Rotterdam–Genua. Het is nu duidelijk dat Duitsland dit zal doen. Alleen wanneer dat zal gebeuren, is niet duidelijk. Als het duidelijk is, zal ik de Kamer separaat berichten.

De heer **De Rouwe** (CDA): Juist omdat het onduidelijk is, ben ik benieuwd of de staatssecretaris bereid is met haar Duitse collega contact op te nemen en aan te dringen op 2015. Dat is immers de Europese afspraak.

Staatssecretaris **Mansveld**: Duitsland is momenteel met de planning bezig. Als de planning helder is, zal duidelijk zijn of het wel of geen 2015 wordt. Dat wordt hopelijk op korte termijn duidelijk. Wij zijn op dit moment bezig met de planning. Ik bericht de Kamer zo spoedig mogelijk. Mevrouw Van Veldhoven vroeg naar duurzaam aanbesteden. Ik zou geen andere manier weten in deze tijden.

Mevrouw Van Veldhoven vraagt of er gekeken wordt naar schaalvoordelen bij het materieel. Gezien de stevige internationale communicatie vind ik dit een goed punt. Ik ga ervan uit dat het meegenomen wordt, anders wordt het nu dankzij mevrouw Van Veldhoven meegenomen.

Ook door de heer De Rouwe is een vraag gesteld over de concessie van de NS en ERTMS. In de concessie zal de verplichting opgenomen worden dat de NS dient te voldoen aan de beslissing die genomen wordt in de Railmap ten aanzien van de uitrol van het scenario. Dat kunnen we op dit moment zo doen, gezien het tijdspad. Op deze manier zal verankerd worden dat de scenario's zorgvuldig uitgewerkt worden, inclusief de kosten. De NS is daarvan op de hoogte. Zij zijn immers bekend met de keuze voor ERTMS. Die is zo gemaakt dat het op deze manier meegenomen zal worden.

De heer Hoogland vroeg naar ATB-Vv in de bestaande budgetten. In de meerjarenreeksen van ProRail voor 2013 en 2014 wordt uitgegaan van 45 miljoen. Zoals aangegeven wordt dat pas gedaan als de uitgave onderbouwd wordt door ProRail. Daarvan heb ik aangegeven wat voor mij het kader is. Dat is niet een kwestie van hoeveel er moet; er moet ook gekeken worden naar ERTMS en andere zaken.

De specifieke rol van de inspectie is dat zij toezichthouder is en constatering doet over de naleving. De ILT geeft ook signalen af over wat zij tegenkomt in de praktijk. Dat kan ook gaan om situaties waarin tekortkomingen zijn of waarin de wetgeving niet goed aansluit. Op dat moment is het aan mij om te besluiten welke actie ik neem op basis van die constatering. Dat is een beleidsmatige afweging. Als ik een rapport aan de Kamer stuur met daarbij een beleidsmatige reactie, zal de Kamer op dat moment terugvinden wat ik doe met het rapport dat is voorgelegd.

Over de vraag van mevrouw De Boer over de pgo-systemen en de spooraanneemers kan ik melden dat ProRail eindverantwoordelijk is. Nu zijn er verschillende systemen bij de spooraanneemers. De spooraanneemers en ProRail werken op dit moment aan een gezamenlijke database. Dat is een punt dat aan de orde zal komen in de gesprekken en in de audit over hoe dingen georganiseerd zullen worden.

Mevrouw **De Veldhoven** (D66): De staatssecretaris heeft op een vraag nog niet geantwoord: of er bij het uitwerken van de verkenning van ERTMS gekeken wordt naar de variant en of per corridor zowel materieel als infrastructuur aangepakt wordt.

Staatssecretaris **Mansveld**: Daar wordt naar gekeken.

De **voorzitter**: Is de staatssecretaris door de vragen in tweede termijn heen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ben nog iets vergeten waar de heer De Rouwe mij niet op attent heeft gemaakt. Dit betreft de handhaving van STS, de handhaving van de rood sein-passages. Ieder heeft mijn twijfel daarover gehoord. Het heeft ook met iets anders te maken. Je ziet dat in de afgelopen jaren het aantal passages waar doorheen gereden wordt,

afneemt. Dat getal is nu licht aan het toenemen. De analyse daarvan heb ik nog niet gezien, ook niet in de categorieën waarin dat dan gebeurt. Daar ben ik wel nieuwsgierig naar. De handhaving is complex. De vervoerders worden erop aangesproken, maar ik denk dat het belangrijk is dat wij dit meenemen in het onderdeel «sturing» van de langetermijnspooragenda. De heer De Rouwe heeft liever de strakke handhaving. Ik zal erop terugkomen. Dit is een andere afweging die ik maak. Ik geef daarom aan waar mijn twijfel ligt, omdat het gestaag naar beneden gaat en nu naar boven. Ik heb nog geen analyse. Bij de analyse kan ik de Kamer in ieder geval mijn afwegingen geven.

De **voorzitter**: Ik heb de volgende toezeggingen genoteerd:

- De staatssecretaris zal de Kamer uiterlijk 17 oktober 2013 laten weten wat het besluit is over het al dan niet starten van de pilot Kleinschalig spooronderhoud door ProRail.
- De Kamer ontvangt in mei/juni 2013 de resultaten van de audit naar prestatiegerichte onderhoudscontracten voor het spoor.
- De staatssecretaris zal de Kamer schriftelijk antwoord geven op de vragen van het Kamerlid Dik-Faber over snelle invoering van de snelheid van 160 km/u op de Hanzelijn via de ATB en de attentieknop.
- De staatssecretaris zal de Kamer op korte termijn, op ± 20 maart 2013, inzicht verschaffen in de kosten van ERTMS.
- Vóór de zomer ontvangt de Kamer de MER-evaluatie inzake Hardinxveld-Giessendam.
- De staatssecretaris zal de Kamer informeren over de planning van Duitsland inzake de invoering van ERTMS op de spoorlijn naar Genua. Vóór de zomer?

Er is een VAO aangevraagd. Dit zal doorgeleid worden naar de voorzitter van de Kamer.

De heer **Hoogland** (PvdA): Een punt van orde. Volgens mij is er nog een toezegging, maar het kan zijn dat ik te ingewikkeld doe. Het onderzoek naar de vraag hoe het zit met incidenten en hoe die gecategoriseerd worden, zou meegenomen worden. Dat is een toezegging die ik heb gehoord of heb ik dat verkeerd gehoord? Dit was naar aanleiding van vragen die ik gesteld heb. Ik hoorde de toezegging niet in het lijstje terugkomen. Kan de toezegging aan het lijstje worden toegevoegd, want ik ben er erg nieuwsgierig naar.

De **voorzitter**: De toezegging is bij deze genoteerd. Rest mij niets anders dan ieder hartelijk te danken voor de aanwezigheid op de tribune; er is een grote belangstelling ondanks het technische onderwerp, maar misschien juist daarom wel. Namens de commissieleden wens ik de staatssecretaris een goede reis naar Denemarken. We hopen dat de staatssecretaris daar leerzame momenten aantreft. Spreekt u vooral namens de commissie de treurnis uit dat Borgen niet vervolgd wordt. Ik sluit de vergadering.

Sluiting 12.27 uur.